



Commentaires de la Ville de Montréal

**Dans le cadre des consultations particulières et auditions publiques
sur le projet de loi n° 38 intitulé :**

***Loi visant à permettre la réalisation d'infrastructures par la
Caisse de dépôt et placement du Québec***

Le 13 mai 2015 à 17 h 15

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	3
CONTEXTE.....	3
REMARQUES GÉNÉRALES.....	4
LE TRANSPORT COLLECTIF DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE : UNE SOLUTION GAGNANTE POUR TOUS.....	5
MONTRÉAL, LA LOCOMOTIVE DU QUÉBEC.....	5
UN MOTEUR DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE.....	6
DES BESOINS CRIANTS.....	7
UN ALLIÉ DANS LA LUTTE AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES.....	8
UN MODÈLE NOVATEUR ET ADAPTÉ À LA RÉALITÉ MÉTROPOLITAINE.....	10
DES BALISES RASSURANTES.....	10
CONCLUSION.....	12

INTRODUCTION

Contexte

Le 18 mars 2015, le ministre des Finances du Québec, Monsieur Carlos Leitão, déposait à l'Assemblée nationale le projet de loi n° 38, *Loi visant à permettre la réalisation d'infrastructures par la Caisse de dépôt et placement du Québec*. Ce projet de loi vise à permettre au ministre des Transports de conclure, avec l'autorisation du gouvernement, une entente avec la Caisse de dépôt et placement du Québec afin de confier à cette dernière la gestion et la réalisation de projets ayant pour objet de nouvelles infrastructures de transport collectif. Le projet de loi définit les rôles et responsabilités des deux parties : le gouvernement détermine les besoins à combler, les objectifs d'intérêt public concernant les projets qu'il autorise et la solution à mettre en œuvre et la Caisse doit, quant à elle, présenter un projet présentant un potentiel de rendement commercial. Les modalités d'exécution sont, pour leur part, précisées à l'intérieur de l'entente.

Le projet de loi n° 38 propose une nouvelle façon d'entrevoir la planification et la gestion des infrastructures de transport au Québec. Il témoigne de l'engagement du gouvernement à développer des projets d'envergure et à proposer des solutions nouvelles pour financer leur réalisation. La Ville de Montréal l'accueille avec grand enthousiasme.

Remarques générales

Les transports collectifs participent de façon concrète à l'essor économique du Québec et de Montréal en générant de la richesse et en rendant les centres urbains plus compétitifs¹. En ce sens, le transport collectif constitue un investissement et non une dépense : nous avons donc collectivement intérêt à identifier des solutions flexibles, innovantes et durables pour en assurer le financement. La Ville de Montréal s'intéresse à toute solution lui permettant de faciliter les déplacements, de réduire la congestion routière et de poursuivre les efforts pour développer, densifier et valoriser ses quartiers.

Ce nouveau mode de fonctionnement s'inscrit dans un contexte plus large de révision des pratiques en matière de gestion et de gouvernance des transports collectifs dans la région métropolitaine. Le projet de loi n° 38 offre l'opportunité de revoir et d'améliorer nos façons de faire. Il s'agit, en outre, d'une occasion de consolider les bases du nouveau partenariat entre le gouvernement et la métropole du Québec.

La Ville de Montréal est directement concernée par le présent projet de loi, d'autant que les deux premières expériences se dérouleront sur son territoire (système de transport collectif sur le nouveau pont Champlain et liaison du centre-ville vers l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau et l'ouest de l'île). C'est pourquoi elle souhaite nourrir la réflexion afin que le présent projet de loi se traduise, à court terme, par la réalisation de ces projets porteurs et structurants pour toute la région de Montréal.

¹ À elle seule, la Société de transport de Montréal (STM) possède plus de 1 600 fournisseurs dans 14 régions du Québec et soutient plus de 14 000 emplois par ses activités.

LE TRANSPORT COLLECTIF DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE : UNE SOLUTION GAGNANTE POUR TOUS

Montréal, la locomotive du Québec

Le présent projet de loi constitue une excellente nouvelle pour l'ensemble des citoyens de toutes les régions du Québec. Les besoins de toutes les communautés locales, de tous les gouvernements de proximité que constituent les municipalités québécoises, sont grands en matière d'infrastructures². Il importe de trouver des moyens de réserver à chacun une part équitable de l'aide gouvernementale disponible. Le nouveau modèle de financement proposé par cette pièce législative laissera davantage de marge de manœuvre au trésor québécois pour la réalisation des autres projets prévus au *Plan québécois des infrastructures*.

Le présent projet de loi permettra, par ailleurs, bien plus qu'un mode de réalisation de nouvelles infrastructures : il permettra de concrétiser le partenariat entre le gouvernement et la métropole du Québec – une métropole d'avant-garde de calibre international – afin que celle-ci se distingue également par l'efficacité de sa mobilité urbaine. Les investissements requis pour développer de tels modes de transport sont colossaux, mais nécessaires afin que Montréal reste compétitive. Montréal doit pouvoir jouer son rôle de métropole économique du Québec : ce rôle passe par un système de transport efficace.

Les projets d'envergure qui pourront être mis en œuvre en vertu de cette nouvelle loi contribueront à définir la personnalité de la métropole et à accroître son attractivité auprès des entreprises et des citoyens. En investissant dans la métropole, tout le Québec y gagne.

² Une étude des firmes Deloitte et E&B Data commandée par l'Union des municipalités du Québec (UMQ) en 2012 évaluait à plus de 34 G\$ le déficit d'entretien des infrastructures municipales québécoises. En tenant compte des retours fiscaux, les villes assument plus de 76% des coûts reliés à ces infrastructures. <http://www.umq.qc.ca/download.php?url=uploads/files/content/rapport-complet-infrastructures-municipalesoct12.pdf>

Un moteur de développement économique

L'apport économique du transport collectif n'est plus à démontrer. On sait aujourd'hui que chaque dollar investi dans le transport collectif entraîne une croissance économique de trois dollars³. De plus, les dépenses en transport collectif ont des retombées dans l'économie québécoise trois fois supérieures⁴ à celles effectuées en transport privé par automobile.

Le transport collectif stimule la productivité de l'économie en permettant une plus grande densité des emplois et des entreprises. Il améliore ainsi le fonctionnement du marché du travail et favorise la mobilité des travailleurs. Il permet de réduire les temps de déplacement et d'élargir les bassins de recrutement des entreprises⁵.

Enfin, le transport collectif contribue à créer de la richesse : la proximité d'un réseau de transport collectif a un effet appréciable sur la valeur des bâtiments bien démontré et stimule la construction de nouveaux projets immobiliers. Selon une étude conduite en 2010 par la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, cet impact du transport en commun sur la valeur foncière est un indicateur de deux réalités : d'abord, elle témoigne de la valeur économique accordée à la mobilité et à des temps de transport plus courts. Ensuite, elle illustre la valeur accordée par les entreprises aux infrastructures de transport en commun et à la hausse de l'achalandage qu'elle génère⁶. Dans la région métropolitaine, le développement autour de la station de métro Longueuil ou des gares du Train de l'Est (celle de Mascouche, notamment) en sont des exemples patents.

³ Selon l'Association canadienne du transport urbain. http://www.cutaactu.ca/en/public-transit/publicaffairs/resources/CUTA_Recommendations_for_CTAR_fr_final.pdf

⁴ Chambre de commerce du Montréal Métropolitain (CCMM), *Le transport en commun au cœur du développement économique de Montréal*, novembre 2010, p.26

⁵ Société de transport de Montréal, *Optimiser le financement du transport collectif*, Mémoire présenté par la STM à la Commission d'examen sur la fiscalité québécoise, octobre 2014.

⁶ CCMM, *op. cit.*, p. 32.

Par ailleurs, il importe de rappeler que le transport collectif permet aussi aux citoyens d'économiser. Son usage est beaucoup moins coûteux que celui de l'automobile et permet à plusieurs familles d'éviter l'achat d'une voiture additionnelle. Après le logement, le transport constitue le plus important poste de dépenses de consommation courante des ménages⁷ : une voiture coûte en moyenne de 9 000 \$ à 11 900 \$ par année à son propriétaire⁸ alors qu'un titre de transport collectif⁹ varie entre 1 000 \$ et 3 000 \$ par an, ce qui représente une économie considérable par rapport aux coûts d'achat et d'utilisation d'une voiture.

Les citoyens et travailleurs de la Rive-Sud de Montréal, les résidents de l'ouest de l'île de même que les milliers de voyageurs qui visitent annuellement le Québec en transitant par l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau seront donc tous gagnants de la mise en service des projets à être mis en œuvre par la Caisse. Ceux-ci auront un impact direct et concret sur leur qualité de vie.

Des besoins criants

D'ici 2031, on évalue que la population du Grand Montréal devrait atteindre 4,3 millions de personnes¹⁰. Cette croissance démographique se traduira par la création de 146 600 emplois ainsi que par l'établissement de 320 000 ménages additionnels dans la région métropolitaine. Cette croissance combinée de la population et des emplois se traduira par une augmentation de près d'un million de déplacements quotidiens dans la région métropolitaine de Montréal, une augmentation de 11,5 % par rapport à 2011¹¹. Ainsi, alors que les réseaux de transport routier et collectif sont saturés – notamment le transport par autobus sur le pont Champlain – et que la congestion impose des pertes considérables estimées à près de 1,8 G\$ annuellement¹² pour la région métropolitaine,

⁷ Statistiques Canada, *Enquête sur les dépenses des ménages* (EDM), Cansim Tableau 203-0021.

⁸ Association canadienne des automobilistes (CAA), « Coûts d'utilisation d'une automobile », Édition 2013.

⁹ Annuellement, un titre de transport de la STM coûte moins de 1000 \$ et les usagers de la région métropolitaine les plus éloignés du centre-ville, environ 3000\$.

¹⁰ Communauté métropolitaine de Montréal, « Projections démographiques 2006-2031 pour le Grand Montréal », *Perspective Grand Montréal*, mai 2010.

¹¹ Ministère des Transports du Québec, *Prévisions de la demande de déplacements pour la région de Montréal 2008-2031*, novembre 2011.

¹² Gouvernement du Québec, *Stratégie nationale de mobilité durable*, 2013, p.33.

le nombre de déplacements va, pour sa part, continuer de croître. La productivité des économies métropolitaine et québécoise dépendra grandement de leur capacité à répondre à la demande de mobilité des personnes et des biens.

Or, il va de soi que les besoins de la grande région métropolitaine en matière de transport collectif dépassent largement les ressources qui sont à sa disposition. La Commission du transport de la Communauté métropolitaine de Montréal, qui a étudié exhaustivement la question, estime à cet égard les besoins prioritaires pour le Grand Montréal à 14,5 G\$¹³. Le recours à de nouvelles sources de financement, hors du champ foncier, afin de combler les besoins et bonifier le cadre financier actuel s'avère donc nécessaire¹⁴. Aujourd'hui, le projet de loi n° 38 nous offre cette opportunité. Il est essentiel de la saisir.

Le nouveau modèle permettra, en outre, la réalisation de demandes historiques en matière de transport en commun à Montréal.

Un allié dans la lutte aux changements climatiques

De tous les secteurs d'activité de l'agglomération montréalaise, celui des transports est responsable de 39 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) de l'agglomération, ce qui en fait le principal émetteur de CO₂. La réduction des émissions de GES dues au transport représente donc notre plus grand défi : 85 % des émissions du secteur des transports de l'agglomération sont attribuables au transport routier. Le *Plan de réduction des émissions de GES de la collectivité montréalaise 2013-2020* rappelle d'ailleurs à cet effet que « les émissions de ce secteur sont si importantes en valeur absolue ainsi que proportionnellement aux autres secteurs, qu'il sera nécessaire de les réduire considérablement pour diminuer l'ensemble des émissions de GES de la collectivité montréalaise »¹⁵. Or, il est aujourd'hui évident que pour diminuer de manière

¹³ Communauté métropolitaine de Montréal, *Financement du transport collectif métropolitain : Rapport de la commission du transport. La priorisation des projets de transport en commun*, Mai 2013, p.20.

¹⁴ Communauté métropolitaine de Montréal, *Rapport de la Commission des transports de la communauté sur le transport en commun*, août 2012 (modifié en novembre 2012), p. 21.

¹⁵ Ville de Montréal, *Ensemble vers une métropole durable : Plan de réduction des émissions de GES de la collectivité montréalaise 2013-2020*, septembre 2013, p. 23.

substantielle les émissions du secteur des transports, particulièrement en ce qui a trait au transport routier, il ne suffira pas d'adapter les véhicules pour qu'ils consomment moins de carburant fossile. Il faut impérativement procéder à des changements structurels afin d'inverser la tendance observée depuis des décennies qui consiste à développer nos milieux de vie en fonction de l'automobile.

Cette tendance a engendré ce que plusieurs experts ont qualifié de dépendance à l'égard de l'automobile. Pour réduire cette dépendance, tous les acteurs de la société doivent s'impliquer, et ce, dès maintenant. À l'aube de la 21^e Conférence des parties (COP21), il importe que Montréal, comme l'ensemble du Québec, ait les moyens de démontrer son engagement à faire du transport collectif la pierre d'assise de son développement. Sur ce plan encore, le présent projet de loi nous offre l'opportunité de réaliser nos objectifs.

UN MODÈLE NOVATEUR ET ADAPTÉ À LA RÉALITÉ MÉTROPOLITAINE

La Caisse de dépôt et placement du Québec a démontré son savoir-faire en matière de projet d'infrastructures partout dans le monde. Ses expériences à Melbourne, Hambourg, Londres de même que son partenariat au sein du groupe de transport collectif Keolis et, plus récemment, dans le train rapide Eurostar, témoignent de la solidité de son modèle d'affaires. Plus près de nous, le *Canada Line* constitue un autre exemple de la capacité de la Caisse à mener à bien de tels projets d'envergure : réalisé à l'intérieur du cadre budgétaire et des échéanciers, ce projet de train léger reliant l'aéroport de Vancouver au centre-ville fait aujourd'hui l'envie de toutes les grandes villes canadiennes. Il est temps que les Québécois bénéficient d'une telle expertise.

Des balises rassurantes

Dès l'annonce de l'entente avec le gouvernement et à maintes reprises depuis, incluant devant les parlementaires de la Commission des finances publiques de l'Assemblée nationale, le président de la Caisse s'est engagé à conduire ces projets en respectant plusieurs balises. Celles-ci sont de trois ordres et répondent aux attentes de la Ville de Montréal.

D'abord, la Caisse s'est engagée à travailler dans un esprit de collaboration : « le gouvernement du Québec, les municipalités, les communautés métropolitaines et les agences de transport ont tous un rôle essentiel à jouer à chaque étape du processus »¹⁶. Par cela, la Caisse manifeste sa volonté de travailler avec l'ensemble des acteurs, dans une logique d'intégration et de compatibilité des réseaux. L'ampleur des projets, de même que les hautes exigences que la Caisse s'est elle-même fixées quant au respect des coûts et des échéanciers, l'obligera à établir un dialogue constant et

¹⁶Allocution de M. Michael Sabia, président de la Caisse de dépôt et placement du Québec, lors de l'annonce de l'entente avec le Gouvernement du Québec pour la réalisation de grands projets d'infrastructures, 13 janvier 2015. <https://www.lacaisse.com/fr/entente/medias>

constructif avec les différentes parties prenantes. La Ville de Montréal a bon espoir que tous uniront leurs efforts et éviteront la logique des vases clos.

Ensuite, la Caisse s'est engagée à recourir aux pratiques les plus rigoureuses en matière de planification et de réalisation de tels projets. Elle agira de façon totalement indépendante en étant maître d'œuvre d'un bout à l'autre du processus, ce qui lui laissera toute la marge de manœuvre pour garantir une réalisation et une gestion efficiente.

Enfin, la Caisse s'est engagée à travailler en toute transparence tant à l'égard de ses pratiques de gestion ou d'appels des marchés qu'en ce qui a trait à la fixation des tarifs. La Ville de Montréal ne peut qu'appuyer une telle approche qui va, par ailleurs, dans le sens d'une intégration harmonieuse avec les autres réseaux et modes de transport collectifs déjà en place dans la région métropolitaine.

Les différents opérateurs de transport collectif de la région métropolitaine ne seront pas en concurrence avec les projets de la Caisse : ils se nourriront mutuellement. La Ville de Montréal est donc persuadée que l'approche de la Caisse consistera à valoriser l'expérience client, à faciliter les différents usages et, surtout, à maximiser l'achalandage.

CONCLUSION

Les besoins en transport en commun dans la région métropolitaine sont criants et il y a urgence d'agir. Or, la réalité budgétaire, tant à Québec qu'à Montréal, requiert que nous fassions preuve d'imagination et d'audace afin de repenser les façons de faire actuelles, qui ont atteint leur limite.

Le présent projet de loi apporte une double réponse à ce problème. D'une part, il permettra la mise en place rapide de systèmes de transport collectif à grande capacité ce qui permettra de déplacer davantage de personnes et, par conséquent, de retirer un plus grand nombre de véhicules de la circulation, allégeant ainsi la congestion routière et diminuant les émissions de GES. D'autre part, le projet de loi n° 38 permettra la réalisation de ces projets en minimisant l'impact sur la dette et le déficit du gouvernement du Québec, ce qui laisse une marge de manœuvre pour s'attaquer aux autres besoins en infrastructures à Montréal, dans la région métropolitaine et dans l'ensemble des régions du Québec.

Cette nouvelle approche démontre une volonté de réaliser des projets d'envergure, porteurs et structurants pour l'avenir de la métropole et du Québec. Nous avons, collectivement, l'obligation de réussir.