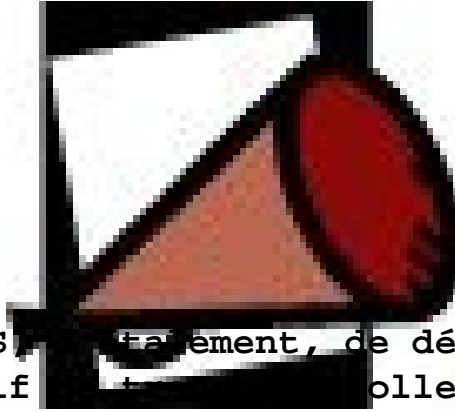


<https://www.pressegauche.org/Le-REM-est-une-catastrophe-qui-livre-le-Quebec-au-capital-financier>



En termes de GES, de financement, de déficit public, de tarif et de service collectif

Le REM est une catastrophe qui livre le Québec au capital financier» Vidéoconférence : Quelle vision de la transition ?



Date de mise en ligne : mardi 2 mars 2021

- Politique québécoise - Environnement -

Copyright © Presse-toi à gauche ! - Tous droits réservés

Pour le transport en commun, le gouvernement de la CAQ a fait son lit. C'est le train aérien électrique et autonome, dit réseau express métropolitain (REM). Après le REM 1.0 en construction des Libéraux dans l'Ouest du Grand Montréal, c'est l'engagement pour le REM 2.0 de la CAQ dans l'Est de l'Île-de-Montréal avec promesses de REM 3.0 à Longueuil et Laval, de REM 4.0 sur la Rive-Sud et peut-être sur la Rive-nord. Après l'avoir boudé, toutes les municipalités veulent participer à la curée y compris Montréal qui malgré quelques critiques, fait son deuil de la ligne rose. Adieu ou presque métro trop coûteux et surtout les anti-char autobus en voie réservée et tramway. Ainsi se perpétuera le règne du véhicule privé, aujourd'hui à essence et demain hydroélectrique perpétuant l'étalement urbain de tentaculaires et énergivores banlieues de logements unifamiliales et en rangées dévoreuses des meilleurs sols agricoles du Québec.

Pour la Caisse, un fort rendement garanti par la fiscalité, la tarification et l'indexation... prêt à privatiser

Comment en est-on arriver là ? De prime abord, « *[I]e REM est comme une drogue dure pour politiciens [...] À quelques mois des élections, on peut promettre de construire un nouveau réseau de transport en commun dans un territoire politiquement rentable, avec un projet clé en main dont on n'aura pas à s'occuper* » (Michel C. Auger, Le REM est une drogue dure, Radio-Canada, 22/02/21). Cet intérêt politique partisan, cependant, n'égratigne que la surface de l'affaire. L'apparente et intéressée absence de financement étatique, souhaitée par la gestion néolibérale, est trompeuse. « *[L]a facture initiale de 5,5 milliards [du REM 1.0] en 2016 est passée à 6,5 milliards et même à 7,8 milliards, si l'on inclut les à-côtés qui sont assumés par les gouvernements plutôt que par la Caisse. En reportant cet écart de 42 % sur celui du nouveau projet [REM 2.0], on approche les 15 milliards.* » (Francis Vaillie, Ce projet de 15 milliards sera-t-il rentable ?, La Presse, 16/12/20). De cet investissement de quasi huit milliards\$ pour le REM 1.0 seulement trois milliards\$ et quelques rajouts viennent de la Caisse de dépôt et de placement (CPDQ), initiateur et maître d'oeuvre du projet. Le reste viendra des municipalités, du gouvernement fédéral et surtout de celui du Québec jouant le rôle de garant ultime.

Après la capitalisation, il y a les frais d'opérations... et le rendement où l'on constate que la mince épargne lors de la capitalisation est repayée au centuple chemin faisant. Les termes du contrat CAQ-CPDQ pour le REM 1.0 ont fini par se savoir :

Contrairement à ce que bien des gens pensent, le REM de la Caisse, une fois en service, ne va aucunement s'autofinancer avec les usagers. C'est l'ARTM (Autorité régionale de transport métropolitain) qui est responsable de payer la facture du REM. Dans le prix (initial) que le REM entend facturer à l'ARTM pour l'achalandage, soit 72 cents le passager/kilomètre, les usagers vont déboursier 21 cents, soit 29 % de la facture de la randonnée en REM. Pour leur part, les municipalités desservies par le REM paieront autour de 16 % de la facture (11,4 cents le passager/kilomètre). Et le gouvernement du Québec, lui, couvrira le reste, soit 55 % de la facture (39,6 cents, le passager/kilomètre). En se basant sur les prévisions d'achalandage du REM qui ont été élaborées pour l'année de référence 2027, l'expert en transport collectif Réjean Benoit a calculé que le gouvernement du Québec verserait pour l'utilisation du REM un montant de 238 millions de dollars cette année-là. Coïncidence : vous remarquerez que ce montant de 238 millions de dollars de subvention provinciale correspond aux 240 millions de dollars de rendement annuel que la Caisse projette d'encaisser sur son investissement de 3 milliards de dollars dans le premier projet de REM. Avec son deuxième projet de REM de l'est de Montréal, il faut s'attendre au même scénario de « rentabilité ». Compte tenu du fait que la Caisse est en soi une créature du gouvernement du Québec, pourquoi Québec lui verserait-il 8 % de rendement sur l'argent investi dans le REM qui provient des propres goussets du gouvernement, de ses employés et des contribuables ? Ne vaudrait-il pas mieux que la filiale CDPQ Infra soit plutôt intégrée à l'ARTM et ainsi économiser les 240 millions de dollars de profits que la Caisse projette de réaliser sur le dos du gouvernement avec le REM ? (Miche Girard, [L'argent des contribuables finance la « rentabilité » du train de la Caisse](#), Journal de Montréal, 24/12/20)

Pour combler la mesure :

Le document prévoit l'indexation annuelle non seulement des coûts d'exploitation, pour le tiers du 0,72 \$, mais aussi du capital et du rendement, pour les deux tiers restants. C'est un non-sens selon cette source, comme si on soumettait une hypothèque à une indexation annuelle. « C'est une façon déguisée de faire monter rapidement le tarif [...]. Les 0,72 \$ vont être en mode ascenseur. » De plus, une autre méthode d'indexation permet à la Caisse d'augmenter la facture, basée sur la variation de son panier d'obligations. Bref, si le rendement de ses placements sur les marchés est plus élevé que celui du REM, la Caisse veut être compensée pour la différence. Et c'est le gouvernement, à 85 %, et les municipalités, à 15 %, qui devront payer la facture totale, qui se chiffrera à plusieurs millions de dollars. (Patrice Bergeron - Presse canadienne, [La grogne s'élève en banlieue contre le REM](#), Le Devoir, 26/03/18)

Et pour en remettre :

...le tout indexé pour l'inflation et à perpétuité, donc bien après que l'investissement initial aura été amorti. Une garantie que n'ont pas les autres opérateurs, comme la Société de transport de Montréal (STM) pour le métro. De toute façon, si le projet n'est pas rentable, la Caisse pourra le vendre après cinq ans seulement, comme le prévoit la loi. Notons aussi que beaucoup d'experts croient que l'achalandage prévu a été nettement sous-évalué et qu'elle recevra donc des sommes bien plus importantes. Cette question est importante puisqu'on est en droit de se demander si, à terme, l'Agence régionale de transport métropolitain, qui gère l'ensemble des réseaux de transport en commun, ne devra pas augmenter tous les autres tarifs pour payer la Caisse pour le REM. (Michel C. Auger, [REM de l'Est : double emploi et cicatrice](#), Radio-Canada, 18/12/20)

Cerise sur le gâteau, « le REM 2.0 traversera un secteur urbain densément peuplé, ce qui exigera un investissement plus important que le REM actuellement en construction. De fait, à 10 milliards, le projet équivaut à 312 millions de dollars par kilomètre, soit environ le triple du REM 1.0 » (Francis Vaillie, Ce projet de 15 milliards sera-t-il rentable ?, La Presse, 16/12/20). Comme la Caisse voudra maintenir le même rendement sur cette fois-ci 5 milliards\$ investis par elle et non 3 milliards\$, on devine ce que sera la facture pour le contribuable. Ce qui fait qu'à la fin le budget de l'État québécois ne s'en trouvera nullement soulagé :

Mais la Coalition avenir Québec (CAQ) a largement sous-estimé le coût de sa promesse [de décongestion du Grand Montréal]. Le parti de François Legault soutenait en 2018 que les investissements nécessaires à la réalisation de son plan seraient de l'ordre de 10 milliards de dollars d'ici 2030. Or, à lui seul, le prolongement du REM dans l'est de Montréal coûtera 10 milliards de dollars, selon l'annonce faite en décembre. Des milliards seraient aussi déboursés pour de nouvelles branches du réseau à Laval et à Longueuil. Le plan de décongestion comprenait en plus le prolongement de la ligne bleue du métro, au coût de 4,5 milliards - un projet maintes fois annoncé qui n'est toujours pas en chantier, mais dont la réalisation devrait être accélérée avec l'adoption du projet de loi 66 en décembre. (Tommy Chouinard, [Un autre prolongement à l'horizon](#), La Presse, 1/02/21) Le REM [1.0] coûtera déjà plus de 11 milliards de dollars sur 20 ans aux contribuables en redevances pour son exploitation, par l'entremise du gouvernement et des municipalités. (Presse canadienne, [Prolongement du REM : combien la Caisse demandera-t-elle en redevances ?](#), Radio-Canada, 18/02/21)

Et qui paiera les retards de la construction que la Caisse tentera de refile à Québec ? :

Les travaux sur la Rive-Sud de Montréal accusent des retards de trois à six mois, faisant en sorte que l'ouverture du tronçon entre Brossard et la Gare Centrale est reportée à la mi-2022 plutôt qu'à la fin 2021. [...] L'inauguration du segment entre la Gare Centrale et la station Du Ruisseau est de son côté reportée à l'automne 2023, un retard de 18 mois causé non seulement par la pandémie, mais aussi par une détonation imprévue survenue en juillet dans le tunnel du Mont-Royal [...] L'ouverture de l'antenne qui desservira l'Ouest-de-l'Île est maintenant planifiée au printemps 2024, plutôt qu'en 2023 [...] Le segment complet jusqu'à la station Deux-Montagnes sera quant à lui mis en service à l'automne 2024, plutôt qu'à la fin de 2023. [...] L'ouverture de cette antenne [aéroport] est planifiée pour la fin de 2024 plutôt que pour la fin de 2023. [...] Les coûts de construction évalués à 6,5 milliards \$ seront revus à la hausse en raison des divers pépins rencontrés, a confirmé le bureau de Projet REM. (Guillaume Pelletier, [Des mois de retard et des coûts à la hausse pour le REM](#), Journal de Montréal, 11/11/20)

Et qui paiera l'antenne Aéroport dont la direction, pour cause de pandémie, ne peut plus payer ? :

Pour l'aéroport de Montréal, Ottawa fournit 500 millions\$ sur quatre ans pour les infrastructures de transport à trois aéroports internationaux alors qu'il en faut 600 millions\$ pour la branche REM de l'aéroport alors que Québec ne veut pas contribuer et que ADM n'a pas les fonds à cause de la pandémie. (Joël-Denis Belleavance, [Station du REM à l'aéroport de Montréal](#), La Presse 3/12/20)

Un capital financier aux abois qui a soif d'infrastructures assises sur l'impôt et les tarifs

Mais d'où vient cet intérêt relativement nouveau de la CPDQ pour les infrastructures publiques que l'on veut privatiser à condition d'éliminer le risque capitaliste grâce au contribuable et à l'usagère acculées à la passivité sauf peut-être à changer de gouvernement ou à prendre la rue ? :

Dans un environnement dévasté [par la pandémie mais aussi par la crise économique de 2008, qui rebondit, et ses suites d'instabilité politique, NDLR] - où bon nombre de PME québécoises seront des proies faciles pour les multinationales - le maître mot sera : infrastructures. Déjà, les institutions, le modèle et le dirigeant sont en place. L'institution, c'est la Banque de l'infrastructure du Canada créée par le gouvernement Trudeau. Le modèle, c'est le REM du Québec et le dirigeant est Michael Sabia, l'ex-pdg de la Caisse de dépôt, qui vient d'être nommé à la tête de la Banque de l'infrastructure du Canada. [...] Linda McQuaig [dans son livre *The Sport & Prey of Capitalists. How the Riche Are Stealing Canada's Public Wealth* (Dundurn, 2019) pour lequel elle a été interviewée à l'émission *The Sunday Report* de la CBC. NDLR] rapporte que les fonds de pension comme BlackRock sont à la recherche de placements à faibles risques et procurant de bons rendements, d'où leur intérêt pour les infrastructures (routes et ponts à péage, travaux d'aqueducs et d'égouts, réseaux de distribution d'électricité ou de transport en commun). C'est ce que confirmait Michael Sabia au Toronto Board of Trade. « Pour des investisseurs spécialisés dans le long terme, les offres d'investissements dans les infrastructures ne sont pas faciles à trouver aujourd'hui ; un investissement stable avec un retour entre 7% et 9% avec peu de risques de pertes - c'est exactement ce dont nous avons besoin pour répondre aux besoins à long terme de nos clients. » [...] Quand le gouvernement québécois voudra relancer l'économie avec des travaux d'infrastructures, comme le souhaite le premier ministre Legault, il n'aura d'autre choix, devant l'ampleur des déficits appréhendés, que de contacter Michael Sabia à la Banque des infrastructures du Canada, où des requins comme BlackRock ont déjà fait connaître leur disponibilité. En effet, dans un article publié le 24 avril dernier [2020] dans le *Globe and Mail*, Stephen Schwarzman, le directeur général de BlackRock, déclarait : « Nous entrons dans cette crise en position de force, ayant récemment complété un cycle de deux ans de collectes de fonds pour un montant de près de 250 milliards \$. Nous avons d'amples réserves de capitaux, des structures pour des fonds à long terme et plus de 150 milliards \$ de disponibles - plus que tout autre dans notre industrie - et nous sommes dans une position unique pour investir l'argent de nos clients en cette période de dislocation historique ». (Pierre Dubuc, [La reprise passera par la Banque de l'infrastructure du Canada](#), L'Aut'Journal, 28/04/20)

L'attrait est encore plus attrayant, si l'on peut dire, dans le cas du REM 1.0. Selon l'expert Réjean Benoît, « [I]es métros automatiques de Vancouver sont rentables sans subventions à l'exploitation. La Caisse est actionnaire de la Canada Line de Vancouver et sait très bien que ce métro est rentable sans aides financières contrairement au contrat commercial imposé au gouvernement du Québec pour le REM » (Réjean Benoît. Analyse de l'Entente sur le REM donnant à CDPQ-Infra le monopole sur les tramways et les métros légers dans la région de Montréal (version 4), août 2020). L'astuce de la CDPQ est de miser sur son statut de banque étatique reposant sur les contributions, pour leurs pensions, de l'ensemble des personnes employées par l'État et même de l'ensemble du peuple québécois en ce qui a trait au Régime des rentes du Québec. Ainsi peut-elle à la fois laisser entendre que son rendement extra profite à tout le monde â€” certains chroniqueurs financiers ont recours au même argument pour justifier les profits odieux des banques étant donné que « tout le monde » y investit par leur participation aux fonds de pension â€” et jouer au maître-chanteur en cas de nationalisation du REM au prix coûtant, la perte ou baisse de rendement anticipé échouant sur les rives populaires.

Développement industriel ou développement immobilier ?

Mais peut-être que le REM sera créateur d'emplois et de croissance... et au diable la décroissance ? :

Rentable pour l'économie ? Pour en juger, on peut parler de la moyenne de 9 000 employés directs et indirects que le REM 2.0 occupera annuellement entre le début des travaux, en 2023, et la circulation des premiers trains, en 2029. Ou encore de l'augmentation du produit intérieur brut qu'il engendrera, de 6 milliards de dollars. Mais il faut surtout voir ce projet â€” et l'intégration fantastique du réseau de transport qu'il promet â€” comme un aimant pour attirer l'immigration et les investissements étrangers à Montréal, en particulier pour l'Est, qui en a bien besoin. [...] Il faudra cependant être très patient. Les premiers fruits apparaîtront à partir de 2029, voire 2044. Il faut donc voir cet investissement comme un projet économiquement rentable à très long terme. Sur 100 ans, disons. (Francis Vaill, [Ce projet de 15 milliards sera-t-il rentable ?](#), La Presse, 16/12/20)

Est-ce pour cette raison que la mairesse de Montréal clame, malgré quelques récriminations : « Je suis en faveur du REM de l'Est. C'est absolument nécessaire. On en a besoin. » (Jeanne Corriveau, [Le REM de l'Est en souterrain jugé risqué](#), Le Devoir, 20/02/21). Il y a aussi une préoccupation électoraliste face à des élections prochaines qui s'annoncent difficiles pour Projet-Montréal afin de gagner cette partie populaire et francophone de Montréal qui s'est sentie délaissée par le REM 1.0 dans l'ouest plus riche et anglophone du West Island. Les municipalités des couronnes nord et sud, aujourd'hui réalisant que le REM est la seule option réellement existante, se précipitent pour participer à la curée : « Alors que le REM est toujours en construction pour une mise en service l'an prochain et qu'une phase 2 dans l'est de Montréal vient à peine d'être annoncée, on se met déjà à parler à Québec d'une phase 3 dans les couronnes nord et sud de la métropole. [...] Le développement du REM suscite la convoitise dans la grande région de Montréal. En début d'année, les élus de la couronne nord ont réclamé une branche est-ouest dans l'axe de l'autoroute 640, d'Oka à Terrebonne » (Tommy Chouinard, [Un autre prolongement à l'horizon](#), La Presse, 1/02/21) et ceux de la couronne sud font de même entre Châteauguay et Boucherville.

Pourtant les réactions des municipalités face au REM 1.0 n'avaient pas été jovialistes. On leur refile une partie de la facture, comme on l'a déjà mentionné, tout en leur soutirant la plus-value immobilière prévue par le REM et ce dès à partir de 2018 :

Les redevances immobilières sont le moyen retenu par Québec pour faire payer les propriétaires qui profitent de la proximité du REM pour mettre en valeur leur immeuble, une façon de capter la plus-value foncière. Entré en vigueur le 1er mai 2018, le règlement prévoit en effet une redevance de 10 \$ le pied carré de superficie de plancher pour toute nouvelle construction (incluant les améliorations) se situant dans un rayon de 1 km des futures stations du réseau. (André Dubuc, [Redevances immobilières : déjà 23 millions dans les coffres du REM](#), La Presse, 11/09/19)

Le bilan n'est pas seulement financièrement négatif mais écologiquement problématique...

Au point de départ, l'apparence même du REM, surtout celui de l'Est, est une pollution sonore et visuelle : « ...au moins, le REM de l'Ouest passe, pour l'essentiel, dans des corridors de transport établis, le long d'autoroutes par exemple et pas trop dans des zones habitées. Ce ne sera pas du tout la même chose pour le REM de l'Est. Dans sa partie la plus à l'est, il sera en hauteur sur le terre-plein central de la rue Sherbrooke, puis au nord de la rue Notre-Dame, enfin sur le boulevard René-Lévesque. On sera en plein territoire urbain, souvent densément peuplé. Il s'agira d'une longue cicatrice... » (Michel C. Auger, [REM de l'Est : double emploi et cicatrice](#), Radio-Canada, 18/12/20). Au moins le métro passe inaperçu dans le paysage urbain mais il est tellement plus cher et long à réaliser... c'est-à-dire à rentabiliser le cas échéant. C'est cet aspect visuel et sonore immédiatement évident qui mobilise en ce moment ([Pétition : Opposition au tracé aérien du Réseau express métropolitain \(REM\) et création d'un comité avisé](#)).

De dire l'avis du BAPE sur le projet REM 1.0, superbement ignoré par le gouvernement alors Libéral, au sujet de l'étalement urbain aux dépens des terres agricoles : « La limite sud du projet de REM, soit la station Rive-Sud, est située à Brossard à l'intérieur de la zone d'affectation agricole. Les terres au sud de l'autoroute 30 sont sous la protection de la Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles ; l'autoroute 30 étant la limite sud de la zone urbaine. L'emplacement de cette station en zone agricole n'est pas conforme au schéma d'aménagement et de développement de l'Agglomération de Longueuil ni aux orientations du PMAD [Plan métropolitain d'aménagement et de développement adopté en 2012] » (BAPE, [Rapport - Projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif](#), 2017). Une des principales vertus écologiques qu'on demande à un système de transport, après son bilan en termes de gaz à effet de serre (GES), est de ne pas empirer l'étalement urbain lui-même générateur de GES. Il ne suffit pas d'amenuiser la congestion urbaine tout en incitant les banlieusards ruraux et semi-urbains à utiliser un transport collectif ultra-rapide en bout de ligne leur évitant la congestion. La station Brossard, au sud de l'autoroute 30, comporte un stationnement incitatif de 3000 places et plusieurs autres stations hors centre-ville en compte ensemble plusieurs milliers.

... en particulier négatif pour la réduction de GES compte tenu du cannibalisme et de l'étalement

Là où le bât blesse, à couper le souffle, c'est au niveau GES. Selon le BAPE, « [l]a réduction anticipée de GES attribuable au REM [1.0] serait de 16 800 t. éq.CO₂/an, correspondant à seulement 0,15 % du bilan de la communauté métropolitaine » (BAPE, [Rapport - Projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif](#), 2017). Quant au REM de l'Est, « [il] permettra de réduire les gaz à effet de serre (GES) de 35 000 tonnes par année, selon la Caisse, ce qui équivaut à retirer environ 12 500 voitures des routes. Ce volume, c'est 0,25 % du parc automobile actuel ou encore 0,14 % de notre objectif québécois de réduction des GES d'ici 2030 » (Francis Vaillie, [Ce projet de 15 milliards sera-t-il rentable ?](#), La Presse, 16/12/20).

Ce score lamentable ne tient pas compte ni de l'effet de étalement urbain ni de la cannibalisation des réseaux existants de transport en commun en particulier les trains de banlieue :

La part du transfert modal de l'automobile vers le REM serait minime selon les études commandées par CDPQ Infra. La quasi-totalité de l'achalandage du REM proviendrait des usagers actuels du transport en commun qui empruntent déjà le pont Champlain. Plusieurs usagers qui accèdent actuellement au centre-ville par un lien direct en autobus devront prendre une correspondance à l'une des stations du REM pour faire le même trajet. Selon certains experts, ce changement pourrait entraîner un temps de parcours plus long pour ces usagers. (BAPE, [Rapport - Projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif](#), 2017) La société de transport [EXO exploitant les trains de banlieue] a dû interrompre de façon définitive son service sur la ligne Deux-Montagnes, le 31 décembre [2020], en raison des travaux de construction de la première phase du REM. Or, cette ligne accaparait 40% de l'achalandage de tout le réseau de trains de banlieue de la région, soit environ 15 000 usagers quotidiens. [...] « Mais au final, c'est le REM qui va récupérer cet achalandage », ajoute-t-il [le directeur général d'EXO, Sylvain Yelle] [...] L'arrivée d'ici quelques années du REM affectera aussi la ligne de train de banlieue Vaudreuil-Hudson. La prochaine phase du REM, vers l'est et le nord-est de l'île, menace d'affecter la ligne Mascouche d'EXO, qui écope déjà de la fermeture du tunnel du Mont-Royal. (Zacharie Goudreault, Transport en commun : quel avenir pour le train de banlieue du Grand Montréal ?, Métro-Montréal, 31/01/21)

Même le confort n'y sera plus, selon le BAPE, pas plus que la baisse des GES selon le test-climat :

Actuellement, durant l'heure de pointe, les trains de la ligne Deux-Montagnes sont utilisés bien au-delà de leur capacité. Jusqu'à 8 450 personnes s'entassent dans les 5 trains de l'heure de pointe qui ont une capacité théorique de 6 500 personnes. Durant cette période, le nombre de passagers debout s'élève à 790 par train, soit le double de la quantité recommandée. Le nombre de places assises dans le REM serait inférieur à celui des trains de banlieue et se situerait entre 20 % et 25 % de la capacité des rames. Or, l'amélioration du confort serait la principale attente des usagers de la ligne Deux-Montagnes selon un sondage réalisé par l'AMT. (BAPE) Sur la deuxième antenne la plus achalandée (Deux-Montagnes), le REM remplace un train électrique (30 g CO₂ par passager-km) par un train électrique moins efficace (60 g CO₂ par passager-km). Il en résulte une hausse annuelle des émissions d'environ 3500 tonnes de CO₂. (Test-climat)

La même logique prévaut pour le REM de l'Est :

[L]e projet dédouble des infrastructures existantes ou en construction. Par exemple, le projet dévoilé par CPDQInfra prévoit une ligne du REM de l'est le long du boulevard de l'Assomption. Une infrastructure lourde dans le sens nord-sud, située à 1,5 km seulement du boulevard Pie-IX et du service rapide par bus (SRB), qui devrait finalement entrer en service en 2023 (après une première tentative en 1990 !). [...] Le projet du REM de l'Est va aussi, sur une douzaine de kilomètres, suivre le tracé de la ligne verte du métro entre le terminus de la station Honoré-Beaugrand et le centre-ville. Le REM suivra l'axe de la rue Notre-Dame et ensuite du boulevard René-Lévesque. Le métro est juste un peu plus au nord. [...] Enfin, le REM va cannibaliser la ligne de train entre la gare Centrale et Mascouche, qui compte des gares à Rivière-des-Prairies et à Pointe-aux-Trembles. Un projet qui a coûté plus de 760 millions de dollars (au lieu des 300 millions prévus à l'origine) et qui transporte des passagers depuis six ans à peine. (Michel C. Auger, [REM de l'Est : double emploi et cicatrice](#), Radio-Canada, 18/12/20)

Et qui dit que la clientèle visée préférera le REM au métro et au train, le cas échéant, ou même à l'autobus et à l'auto solo ?

En 2016, une firme d'experts embauchée par la Caisse de dépôt avait mené un sondage pour vérifier l'éventuelle popularité du premier REM. La firme s'attendait à mieux et avait été surprise par ces résultats. « Nous nous serions attendus à ce que le REM soit aussi attrayant que le métro ou le train [...] et perçu comme meilleur que l'autobus, qui n'est pas aussi confortable et sujet aux impondérables du trafic. Or, les utilisateurs du transport en commun soutiennent l'inverse. » Parmi les raisons invoquées, il était question du temps de parcours trop long compte tenu des exigences de changements de mode, par opposition à la voiture ou à la « route directe express [d'autobus] vers leur destination finale » de la Rive-Sud, par exemple. Autre élément, qu'il faudra finir par prendre en compte : le télétravail. (Francis Vailles, [Peut-on parler des utilisateurs ?](#), La Presse, 2/02/21)

Le test climat commandé par le SCFP et Coalition climat Montréal a peut-être raison d'être pessimiste à propos de la clientèle future, s'entend celle arrachée à l'automobile et non pas celle cannibalisée aux trains et métros. Ce qui l'amène à affirmer qu'

[e]n tenant compte de l'impact tarifaire ainsi que des autres incidences du REM sur le reste du réseau, le REM augmentera les émissions de GES entre 95 000 et 192 000 tonnes. » Selon les deux experts, « [l]a CDPQ prétend avoir évalué les émissions de la construction du REM, avec une évaluation de 86 930 tonnes. Cette affirmation est fautive, selon une note de son propre rapport : "L'estimation des émissions de GES associées à la construction du REM ne tient pas compte du cycle de vie complet des matériaux de construction, notamment les émissions associées à la production de l'acier et du béton." [...] La construction du Réseau express métropolitain (REM), surtout à cause des grandes quantités de béton requis, sera responsable de 800 000 tonnes de CO2 [...] le REM émettra, par passager-km, 2 fois plus d'émissions qu'un train de banlieue électrique, comme celui de Deux-Montagnes, et 4 fois plus qu'un tramway urbain comme celui de Côte-des-Neiges [...]. De plus, le REM ne permet pas d'éliminer un grand nombre d'automobiles sur la route. Nos études et celles de la CDPQ et du BAPE le confirment. Le seul mérite du REM est de remplacer des autobus diesel ; sans tenir compte des hausses liées à l'étalement urbain et aux tarifs. (Luc Gagnon et Jean-François Lefebvre, [Test climat : Réseau express métropolitain \(REM\)](#), Syndicat canadien de la fonction publique et Coalition climat Montréal, mai 2018).

Le REM sera au néolibéralisme du Québec ce que le stade olympique a été à ses « trente glorieuses »

Le REM est une arnaque du capital financier en collusion avec « l'industrie de la corruption » et en soumission au complexe GM-Tesla-GAFAM aux dépens du peuple québécois et de la terre-mère. La « Caisse » (CDPQ), usant et abusant de son contrôle sur les régimes de pension, agit comme fer de lance de ce capital auprès d'une opinion publique « manufacturée » encline au nationalisme clin-clan de la fierté bafouée. Pourtant la « performance » de la Caisse est clairement inférieure à celle de la plus importante Investissement RPC sur les derniers 5 et 10 ans. Sans doute console-t-elle des contre-performances des Canadiens, de l'Impact de SNC-Lavalin et de Bombardier si ce n'est de l'ensemble de Québec Inc.. Même le matériel roulant, une spécialité québécoise et le noyau de haute technologie du projet, sera fabriqué hors Québec. La Caisse agit aussi comme interface avec un gouvernement acquis bec et ongles à l'austérité néolibérale saupoudrée d'électoratisme à court terme. Il est prêt à vendre son âme pour réduire à court terme les dépenses publiques afin de refiler la patate chaude aux gouvernements suivants.

La première victime en sera l'autre versant du transport en commun cannibalisé par et reformaté pour servir le REM. Ce versant devra aussi accepter la péréquation des tarifs pour empêcher un trop grand différentiel en défaveur de ceux du REM sur lesquels se fera sentir une constante pression à la hausse pour garantir le rendement de 8% de la Caisse, si ce n'est davantage selon l'analyse fouillée de l'expert Réjean Benoît, pour ne pas trop alourdir le déficit de Québec. Les REM 1.0 et 2.0 représentent des investissements de plus de 20 milliards \$ une fois escomptées les inévitables rallonges ce à quoi il faut rajouter le rendement de la Caisse et les déficits d'opération. Qu'en sera-t-il pour les REM suivants qui s'annoncent ? On ne peut que constater que ce sera les vaches maigres pour le développement du transport en commun proprement public. Il ne faut pas se surprendre de l'attaque frontale de la CAQ contre le tramway de Québec à en décontenancer le maire (Gabriel Béland, [La CAQ voulait réduire le tramway de Québec de moitié](#), La Presse, 22/02/21) et même des réserves sur celui souhaité pour l'ouest de Gatineau jusqu'au centre-ville d'Ottawa à moins que le gouvernement fédéral fasse plus que sa part (Radio-Canada, [Une coalition voit le jour en appui au projet de tramway dans l'Ouest de Gatineau](#), 21/01/21)

La grande tragédie, le cœur de la catastrophe, réside dans l'échec total en termes de réduction des GES du système de transport routier, noyau dur (36% du total) et hors contrôle (croissance de 59% de 1990 à 2018) du bilan GES du Québec (Gouvernement du Québec, [Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2018 et leur évolution depuis 1990](#), 2020, tableaux 2 et 3). Consommation importante de ciment et d'acier, continuation de l'étalement urbain, cannibalisme du transport en commun public et surtout abandon de la trame urbaine au règne incontesté du véhicule privé contribuent à cet échec. Même pour les éventuelles personnes anciennement automobilistes qui utiliseront le REM en période de pointe, « les gens [...] iront-ils s'acheter un téléviseur ou faire l'épicerie en REM sur le boulevard Taschereau ? » (Francis Vailles, [Peut-on parler des utilisateurs ?](#), La Presse, 2/02/21).

La fausse alternative capitaliste vert du tout électrique de la CAQ, nouvel extractivisme justifiant le REM

L'argument massue contre ce tableau noir consiste à invoquer l'électrification à terme de tout le système de transport, véhicule privé compris, ce à quoi on ajoute, induite par l'étalement urbain, l'électrification de la climatisation des bâtiments et de l'énergie manufacturière due à la production des matériaux. Au contreargument de l'importation d'automobiles, matériaux et autres produits de consommation fabriqués avec de l'électricité fossile, on répond qu'avec les énergies solaire et éolienne devenues rentables, toute l'électricité mondiale deviendra à terme renouvelable. Les ÉU de Biden s'y sont engagés pour 2035. Tout ira donc très bien Madame la marquise. Ces écologistes technologistes ne se formalisent pas de l'ampleur du chemin à parcourir dans un monde mû par « l'austérité » compétitif et le sécurisant retour à la « normale » post-pandémique : « La production mondiale d'électricité était issue en 2018 des combustibles fossiles pour 63,9 %, du nucléaire pour 10,1 % et des énergies renouvelables pour 25,5 % (hydroélectricité 16,2 %, éolien 4,8 %, solaire 2,1 %, biomasse 1,9 %, géothermie 0,3 %) » (Wikipédia, [Production d'électricité](#), visité le 26/02/21). Comme « [l]a part de l'électricité dans la consommation finale d'énergie mondiale s'élevait à 19,3 % en 2018 », l'autre 80% est essentiellement d'origine fossile car les

sources primaires de l'énergie mondiale, électricité comprise, sont « 33,1 % de pétrole, 27,0 % de charbon, 24,2 % de gaz naturel, 4,3 % de nucléaire et 11,4 % d'énergies renouvelables (hydroélectricité 6,4 %, éolien 2,2 %, biomasse et géothermie 1,0 %, solaire 1,1 %, agrocarburants 0,7 % » (Wikipédia, [Ressources et consommation énergétiques mondiales](#), consulté le 26/02/21).

C'est là toute une côte à remonter pour la foire d'empoigne capitaliste ce qui a généré « plus de trois décennies de bla bla bla. » où « nous entendons des dirigeants et des nations du monde entier parler d'une "urgence climatique existentielle" [mais qui] ont fixé des objectifs vagues, insuffisants et hypothétiques dans le futur, comme « net-zéro 2050 » (Greta Thunberg au Davos virtuel de janvier 2021). Pourtant le temps presse :

Les climatologues ont estimé la quantité de gaz à effet de serre que nous pouvons encore ajouter à l'atmosphère sans dépasser le seuil critique de 1,5 degré. Début 2018, le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) de l'ONU a estimé ce soi-disant budget carbone à environ 420 gigatonnes (milliards de tonnes) de CO2 pour une chance de deux sur trois de limiter le réchauffement à 1,5 degré. Une estimation plus récente publiée dans la revue Nature plus tôt cette année place le chiffre dans une fourchette allant de 230 gigatonnes pour une chance de deux sur trois d'atteindre l'objectif à 670 gigatonnes pour une chance de deux sur trois de le rater. "Le monde a produit environ 34 gigatonnes de CO2 l'année dernière, ce qui signifie que le budget carbone restant pourrait durer un peu plus de six ans, à moins que les émissions ne commencent à diminuer rapidement. [...] (Ivana Kottasová, Norway, [the UK and Canada are not climate champions. They are climate hypocrites](#), CNN, 17/02/21 - ma traduction)

Non seulement y a-t-il un abîme de la coupe aux lèvres mais les énergies dite renouvelables ne le sont qu'utilisées modérément dans un contexte de sobriété énergétique, de conservation de l'énergie et d'efficacité énergétique. Autrement ce serait la croissance sans fin générée et nécessitée par l'accumulation du capital, et par son corollaire la consommation de masse à laquelle pourrait se substituer la gargantuesque géo-ingénierie, dont l'énergie nucléaire et la bioénergie avec captage et stockage du carbone (BECSC) prônées même par le GIEC, du capitalisme vert obligeant à un austère et répressif néolibéralisme ou pire encore. Cette croissance sans fin inaugurerait un nouvel extractivisme non pas se substituant à celui de l'hydrocarbure mais s'y rajoutant comme le pétrole vis-à-vis le charbon au XXI^è siècle. Toutes ces automobiles électriques et leurs batteries, ces panneaux solaires, éoliennes et centrales hydroélectriques sans compter ce ciment et acier de l'étalement urbain et ces dérivés des hydrocarbures et phosphates de l'agro-industrie inaugurerait une phénoménale croissance exponentielle de mines à ciel ouvert et de fonderies / raffineries plus énergivores les unes que les autres. La glotonnerie des fermes de serveurs de l'internet se joindraient à la curée. Contre cette lancée exponentielle le mythe du recyclage et de la production circulaire ne peuvent rien car le neuf submerge le vieux même recyclé à 100% sans coût énergétique et de GES ce qui est un autre mythe (Marc Bonhomme, [Le recyclage des véhicules à essence et des batteries lithium-ion - Une illusion menant à un nouvel extractivisme et au règne des GAFAM](#), Presse-toi-à-gauche, 9/02/21).

Existe une alternative au REM plus économe, plus vite réalisée, plus juste et surtout anti-extractiviste

Le BAPE en 2017 avait déjà « constaté que le promoteur n'a pas diffusé d'analyse comparative détaillée entre un métro léger sur rail en site propre protégé, un tram-train et un système rapide par autobus, dans l'axe de l'autoroute 10, entre la Rive-Sud et le centre-ville de Montréal, une étape pourtant jugée nécessaire dans l'étude des besoins réalisée en 2015. De plus, il n'a pas démontré qu'il avait réalisé une évaluation comparative entre le projet proposé et les différentes options qui avaient été envisagées pour desservir l'Ouest-de-l'Île de Montréal, autant en ce qui concerne la détermination des secteurs à desservir que le mode de transport à préconiser » tout en soulignant que « le cadre réglementaire qui lui est applicable devrait être ajusté, notamment de manière à ce que la Caisse réponde aux mêmes exigences de transparence et de reddition que les organismes publics de transport collectif. »

Plusieurs autres instances, incluant la direction régionale de la protection de la santé publique à Montréal, le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs et le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification ont émis des avis similaires soulignant que l'étude d'impact du promoteur était soit incomplète, irrecevable ou insatisfaisante. Dans la majorité, sinon la totalité des cas, les questions sont restées sans réponse. Malgré cela, le gouvernement fonce à toute vitesse avec un projet qui transformera à jamais le réseau de transport en commun de la région métropolitaine. (Luc Gagnon et Jean-François Lefebvre, [Test climat : Réseau express métropolitain \(REM\)](#), Syndicat canadien de la fonction publique et Coalition climat Montréal, mai 2018)

Le Test climat faisait remarquer en 2018 qu'« [a]vec une telle approche [l'implantation de plusieurs lignes urbaines de tramway et une amélioration importante des services de trains de banlieue] et un budget semblable à celui du REM, il est possible de desservir 3 à 4 fois plus d'usagers que le REM et de réduire les émissions annuelles de GES de plus de 800000 tonnes. » C'est dans cet esprit que Coalition climat Montréal avait, en 2016, proposé le « [grand virage](#) » en lieu du projet du REM. Cette proposition avait ensuite inspiré le Parti québécois pour l'élection de 2018 qui avait mis de l'avant le « [grand débloccage](#) » mais sans jamais le populariser ni le retenir après coup. Il n'en reste pas moins que ce projet inscrit dans la trame urbaine tout en économie et en rapidité de réalisation et malgré une concession partielle au REM damait le pion au « [grand express](#) » de Québec solidaire, principalement une orgie de métros presque en totalité située sur l'Île de Montréal et oublieuse de la banlieue, et tout en demeurant silencieux à propos du REM après l'avoir critiqué en 2016. Comme le PQ, Québec solidaire n'a pas popularisé ce plan durant la campagne électorale puis l'a ensuite rangé sur les tablettes.

Faut-il s'en remettre à la délaissée, marginalisée et pratiquement satellisée par la Caisse, l'Autorité régionale de transport urbain de Montréal (ARTM) qui dans sa proposition du printemps 2020 au plan de relance du gouvernement de la CAQ, une fois confirmé son obligé appui au REM, propose toute une série de voies réservées pour autobus pour la modique somme de 200 millions \$ sur un total de plus de 9 milliards \$ pour l'ensemble de son plan lesté par le REM, la ligne bleu et la réhabilitation du métro :

La planification et la réalisation du programme de déploiement des mesures préférentielles aux autobus dans les municipalités. L'aménagement de voies réservées est envisagé dans les axes suivants :

"à Montréal, notamment sur les avenues du Parc/de Bleury, les boulevards René-Lévesque, Henri-Bourassa, Saint-Laurent/Saint-Urbain, Saint-Michel, des Sources et des Trinitaires, ainsi que le chemin de la Côte-des-Neiges et le boulevard de la Côte-Vertu/Sauvé ;

"à Laval, notamment sur les boulevards Le Corbusier et de la Concorde, ainsi qu'aux approches du terminus Montmorency ;

"à Longueuil, notamment sur les boulevards Cousineau, du Quartier, Rome et Grande-Allée, ainsi qu'aux approches du terminus Panama ;

"dans les couronnes, notamment à Châteauguay (boulevards d'Anjou et Saint-Jean-Baptiste), La Prairie (chemin Saint-Jean), Terrebonne (boulevard des Seigneurs) et Repentigny (rue Notre-Dame). [...]

En priorisant les projets de tramway actuellement à l'étude, notamment dans le corridor des boulevards Taschereau et Roland-Therrien [corridor que la Caisse vient de réclamer pour le REM, NDLR] ; (Autorité régionale de transport urbain de Montréal (ARTM), [Plan de relance économique du Québec Proposition d'actions prioritaires en transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal](#). 21/05/20)

N'aurait-il pas tombé sous le sens que Québec solidaire appuie cet élément du plan d'urgence pour la relance de l'ARTM ? C'est ce genre d'investissement qui constitue le début du commencement d'une alternative rapide et bon marché qui consiste d'ici 2030 à utiliser la trame urbaine existante pour y faire circuler des moyens de transport électriques, gratuits, fréquents et confortables sur sol (autobus, tramways, trains...) à l'intérieur et à partir des centres urbains au moindre village une fois interdits les véhicules privés et leurs corollaires, les habitations individuelles et en rangée, dans les zones urbanisées y compris les villages. Cet investissement structurant se compléterait par un système de minibus automatisés sur circuits balisés dans les banlieues et d'autopartage communautaire du centre-ville de Montréal au moindre village. Cette révolution du système de transport des personnes permettra de centrer la ville sur les gens et non les « chars » en maximisant le transport actif (marche et bicyclettes) et l'agriculture urbaine tout en facilitant les trajets courts pour la circulation des marchandises surtout si elle est minimisée par la souveraineté alimentaire végétarienne et la durabilité des produits de consommation sur fond de disparition des véhicules et logements privés. Cette circulation fortement réduite sera assurée à longue distance par le train (et le cabotage) socialisé et à courte distance par des véhicules légers électriques. Quant à la circulation mondiale des personnes et des produits s'annoncent des navires à voile et électriques et même des dirigeables en autant que

l'humanité se libère du culte de la vitesse à€” le temps c'est de l'argent ! à€” et apprenne la joie de la lenteur.

Cette stratégie simple et bon marché par rapport au complexe REM-métro-véhicules privés-étalement et plus rapide à réaliser trouve en face d'elle le capitalisme fort de sa richesse, de sa propriété privée, de ses réseaux tissés serrés excluant prolétariat, femmes et personnes racisées, à une minorité assimilée et récupérée près, et de son État prêt à utiliser soutien financier et politique tout comme la répression. Contre cette machine diabolique, l'unité fait la force comme on dit. Pour la construire, il faut marcher sur deux jambes, une politique qui propose un plan de relance contenant cette stratégie du transport, une sociale qui ouvre des brèches pour des corridors dans la trame urbaine libérés des « chars », du transport interurbain partout et fréquent et pour la gratuité du transport en commun.

Marc Bonhomme, 27 février 2021

www.marcbonhomme.com ; bonmarc@videotron.ca