

Mémoire de la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec
(FTQ)



Sur le projet de loi n° 38
Loi visant à permettre la réalisation d'infrastructures
par la Caisse de dépôt et placement du Québec

Présenté à la Commission des finances publiques

19 mai 2015

Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ)

565, boulevard Crémazie Est, bureau 12100

Montréal (Québec) H2M 2W3

Téléphone : 514 383-8000

Télécopieur : 514 383-0311

Sans frais : 1 877-897-0057

www.ftq.qc.ca

Dépôt légal – 2^e trimestre 2015

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

ISBN 978-2-89639-272-8

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	3
Le projet de loi et l'entente	4
▷ La réalisation et la construction	4
▷ La participation des gouvernements	5
▷ Une expertise qui a ses limites	5
▷ Des avantages incertains	6
Le rôle du gouvernement	7
▷ L'impact du transport collectif dans l'économie	7
▷ Le sous-financement chronique	8
▷ Une limite au rôle de la Caisse	10
Introduction d'une logique de profit	11
▷ La captation de la plus-value foncière	11
▷ Les conséquences sur les conditions de travail	12
▷ Les enjeux de sécurité	13
▷ Comment seront fixés les tarifs?	14
▷ Des limites aux hausses de tarifs	15
▷ La gouvernance de CDPQ Infra	17
La propriété québécoise des infrastructures	17
CDPQ Infra : un joueur de trop?	18
La place des travailleurs et des travailleuses	19
Le transport collectif : un enjeu majeur	20
▷ La mobilité en tant que droit	21
▷ La mobilité durable et la création d'emplois	21
Conclusion	24

INTRODUCTION

La Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ) est la centrale syndicale la plus importante au Québec avec plus de 600 000 travailleurs et travailleuses qui œuvrent dans toutes les régions du Québec et dans tous les secteurs de l'économie. Ses syndicats affiliés représentent des milliers de travailleurs et de travailleuses dans les secteurs associés directement ou indirectement au transport collectif.

Le projet de loi n° 38 nous interpelle directement parce qu'il touche à des enjeux fondamentaux pour les travailleurs et les travailleuses. Que ce soit pour travailler, avoir accès aux soins de santé, aux services publics, à la culture ou pour participer à la vie citoyenne, il faut être en mesure de se déplacer. Comment peut-on se targuer de vivre en démocratie si le droit à la mobilité n'est pas garanti?

De plus, l'actif de la Caisse de dépôt et placement du Québec (la Caisse) est majoritairement composé de cotisations versées pour le Régime de rentes du Québec ainsi que de cotisations versées pour certains régimes complémentaires de retraite¹. Rappelons que les prestations de retraite constituent du salaire différé. C'est donc à même le salaire des travailleurs et des travailleuses que l'on financera les projets d'infrastructures de transport collectif. Une fois de plus, nous déplorons l'absence de représentants des travailleurs et des travailleuses au conseil d'administration de la Caisse.

Depuis des décennies, les différents paliers de gouvernement n'ont pas suffisamment investi en transport en commun. Et pourtant, ces investissements sont plus que jamais nécessaires si l'on veut créer des emplois de qualité et lutter efficacement contre les changements climatiques. Avec un gouvernement obsédé par la dette et la réduction du rôle de l'État, ce n'est pas de sitôt que l'on va rehausser le niveau de ces investissements. Le projet de loi n° 38 s'inscrit dans ce contexte puisqu'il vise explicitement à limiter, en apparence, l'endettement de l'État tout en permettant de construire des infrastructures de transport collectif. Bref, il confirme une tendance déjà lourde, soit le désengagement de l'État.

La FTQ s'oppose aux partenariats public-privé et à la privatisation des services publics, et elle continuera de le faire dans les années à venir. Nous pensons que le gouvernement a le devoir de financer et de construire les infrastructures de transport collectif. Quant au système léger sur rail (SLR) du nouveau pont Champlain et au train de l'Ouest, il aurait été préférable que le gouvernement les finance, les construise et les exploite lui-même. Malheureusement, la volonté politique semble faire cruellement défaut.

La FTQ demande des modifications au projet de loi n° 38. Le gouvernement doit s'assurer que les infrastructures de transport collectif ne puissent être vendues à des intérêts privés ou à des intérêts étrangers. Ces infrastructures doivent demeurer publiques. La FTQ croit que la gestion de ces deux projets devrait également être publique. Les sociétés de

¹ Pensons, entre autres, au Régime de retraite des employés du gouvernement et des organismes publics (RREGOP), au Régime supplémentaire de rentes pour les employés de l'industrie de la construction du Québec et au Fonds d'amortissement des régimes de retraite (FARR).

transport sont les mieux placées pour ce faire. Si le gouvernement choisit une autre voie, il doit instaurer un mécanisme de fixation des tarifs et s'assurer de l'accessibilité et de la qualité des services.

Le projet de loi et l'entente

Le projet de loi n° 38 vise à créer CDPQ Infra, une nouvelle filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ). Il s'agit d'une étape nécessaire pour valider l'entente signée entre le gouvernement et la Caisse en janvier 2015. La filiale CDPQ Infra sera responsable de financer, mettre en chantier et exploiter des infrastructures de transport collectif. Le système léger sur rail (SLR) du pont Champlain et le train de l'Ouest, dont les coûts sont estimés à cinq milliards de dollars, sont les deux premiers projets qui seront construits et exploités par la Caisse. Il n'est toutefois pas exclu que d'autres projets d'infrastructures de transport collectif puissent être réalisés par la Caisse. Ce projet de loi s'inscrit dans une volonté claire de la Caisse d'investir de façon importante dans des projets d'infrastructures rentables et structurants pour l'économie du Québec.

▷ **La réalisation et la construction**

L'entente prévoit deux phases pour la mise en œuvre d'un projet. La phase de planification s'effectue conjointement entre la Caisse et le gouvernement. C'est à ce moment que le gouvernement identifie les besoins, que l'on définit les différents paramètres du projet (grandes orientations, calendrier, réalisation d'études, choix technologiques, participation du gouvernement, modèle économique, etc.), que l'on consulte les différents partenaires (ministère, municipalités, agences de transport, etc.) et que l'on valide ces paramètres avant de réaliser le projet. Ainsi, le gouvernement garde un certain contrôle, quoique limité, sur les projets de transport collectif.

La phase de réalisation (construction et exploitation) est effectuée par la Caisse. Selon l'entente, c'est elle qui devra obtenir les permis nécessaires, procéder à des appels d'offres et assumer les risques liés à la construction d'un tel ouvrage. Le rôle du gouvernement se limite à acquérir les terrains et à réaliser les expropriations s'il y a lieu. Après la construction des infrastructures, la Caisse en devient propriétaire. À ce titre, elle devra les exploiter et les entretenir. Pour chaque nouveau projet, la filiale créera une nouvelle entité. Nous pouvons donc nous attendre à ce que CDPQ Infra contrôle au moins deux entités d'ici 2020 : une pour le SLR du pont Champlain et une pour le train de l'Ouest. À cette étape, l'entente stipule que la Caisse assume l'ensemble des risques. Le gouvernement ne peut ni devenir automatiquement propriétaire des infrastructures ni bénéficier d'une option d'achat à un prix de faveur.

▷ La participation des gouvernements

L'entente conclue entre la Caisse et le gouvernement indique que ce dernier ne peut tirer « aucun avantage inhérent à la propriété de ces actifs » (entente, p. 1). En effet, la participation du gouvernement sera « en équité, sans droit de vote et sera fixée avant la phase de construction » (entente, article 3.6.4). Selon ce que l'on a pu lire dans les journaux, le rendement attendu serait équivalent au coût d'emprunt du gouvernement sur les marchés², ce qui permet de limiter les coûts pour le service de la dette.

D'après la Loi sur l'agence métropolitaine de transport, les municipalités doivent contribuer à 40 % des dépenses de fonctionnement du train de banlieue³. Puisque CDPQ Infra n'y sera pas assujettie, il semblerait que les municipalités ne soient pas amenées à financer directement ces projets (projet de loi n° 38, article 11). Or, les municipalités pourraient « participer de façon indirecte, par exemple en laissant à l'exploitant du train la captation de la plus-value foncière relative à la mise en service du train⁴ ». Nous reviendrons dans une section subséquente sur l'importance de la captation de la plus-value foncière pour la Caisse de dépôt et placement du Québec.

Quant au fédéral, il vient tout juste de mettre sur pied un fonds pour financer des projets de transport en commun dans son dernier budget. Toutefois, les montants demeurent insuffisants. Les sommes disponibles chaque année s'élèveront à 250 M\$ en 2017-2018, 500 M\$ en 2018-2019 et 1 G\$ à partir de 2019-2020⁵. De plus, Ottawa favorisera les projets réalisés en partenariat public-privé, ce que nous dénonçons avec véhémence.

▷ Une expertise qui a ses limites

Certains commentateurs affirment que puisque la Caisse de dépôt investit déjà dans des infrastructures de transport collectif ailleurs au Canada et dans le monde, elle sera en mesure de réaliser sans problèmes des projets d'infrastructures de transport collectif au Québec. La Caisse fait partie du consortium qui opère le Canada Line à Vancouver; détient des actions dans Heathrow Holdings qui, grâce à sa filiale, opère le Heathrow Express reliant l'aéroport de Heathrow au centre-ville de Londres; et elle vient tout juste d'acquérir 30 % de l'Eurostar. Toutefois, la Caisse n'a jamais été le maître d'œuvre et le maître d'ouvrage d'infrastructures de transport collectif. De plus, la Caisse n'a jamais exploité d'infrastructures de transport collectif. Il s'agit donc de risques importants dont on ne semble pas tenir suffisamment compte.

Nous nous demandons comment la Caisse sera en mesure de pallier ces lacunes. Va-t-elle s'adjoindre de partenaires financiers pour développer les infrastructures ou va-t-elle développer une expertise à l'interne? L'entente prévoit que « le gouvernement met à la

² DUBUC, André, « Train de la Caisse de dépôt : le modèle financier à Montréal diffère de celui de Vancouver », *La Presse*, 16 janvier 2015.

³ QUÉBEC, *Loi sur l'agence métropolitaine de transport*, articles 71 à 73.

⁴ DUBUC, André, « Train de la Caisse de dépôt : le modèle financier à Montréal diffère de celui de Vancouver », *La Presse*, 16 janvier 2015.

⁵ MINISTÈRE DES FINANCES CANADA, *Un leadership fort. Un budget équilibré et un plan axé sur des impôts bas pour favoriser l'emploi, la croissance et la sécurité*, budget fédéral 2015-2016, p. 214.

disposition de la Caisse les études et les ressources techniques des organismes publics aux fins de l'élaboration du programme des besoins ou du programme fonctionnel » (entente, article 3.2.1). Au moins, les organismes publics ayant l'expertise seront mis à contribution. À notre avis, c'est le ministère des Transports du Québec qui possède toute l'expertise et les compétences pour réaliser ces projets d'infrastructures de transport collectif. Il serait beaucoup plus simple que la Caisse continue à faire ce qu'elle fait de mieux, soit jouer un rôle d'investisseur. À tout le moins, nous croyons que la Caisse devrait s'adjoindre de partenaires afin de bénéficier de leur expertise et de s'assurer de ne jamais être seul lors d'une importante prise de décisions.

▷ Des avantages incertains

D'aucuns soulignent que le modèle CDPQ Infra comporte quelques avantages comparativement aux partenariats public-privé (PPP). Nous sommes loin d'en être convaincus. Premièrement, on souligne que les coûts de financement du privé sont beaucoup plus importants qu'au public, ce qui fait grimper les coûts pour les projets en PPP. Étant donné l'excellente cote de crédit de la Caisse de dépôt et placement, on éviterait cet écueil. Considérant la faiblesse des taux d'intérêt et l'excellente capacité de l'État québécois à emprunter, cet avantage pourrait s'avérer limité, voire inexistant.

Deuxièmement, cette méthode permettrait de restreindre les impacts sur les finances publiques et la dette du Québec. Grosso modo, on prétend que l'État pourrait construire des infrastructures hors bilan, c'est-à-dire en limitant artificiellement son endettement. Dans un partenariat public-privé, le gouvernement s'engage à faire des versements annuels à l'entreprise privée ayant financé le projet et qui continue de l'exploiter. Dans le cas du Canada Line de Vancouver, un projet dans lequel la Caisse a investi, l'agence régionale de transport (Translink) doit verser plus de 100 M\$ par année au consortium privé⁶. De plus, le gouvernement de la Colombie-Britannique s'est engagé à verser d'importantes sommes à Translink jusqu'en 2039 afin de couvrir une partie des frais d'exploitation du Canada Line. Ces sommes équivalaient à environ 19 M\$ en 2013⁷.

Nous croyons que le modèle CDPQ Infra ne change rien à la question des finances publiques et de l'endettement de l'État. D'abord, il est plus probable que le gouvernement québécois doive participer au financement du SLR et du train de l'Ouest. Par exemple, le Canada Line de Vancouver a été financé en grande majorité par les trois ordres de gouvernement. Il y aura donc un impact sur la dette du Québec, et ce, même si le rendement des actions pour les infrastructures correspondra au coût d'emprunt. Ensuite, le gouvernement québécois demeure l'ultime responsable de ces infrastructures publiques malgré le fait que la Caisse et ses partenaires financent les projets. Si la Caisse ne trouve pas d'acheteur ou que l'acheteur subséquent fait faillite, l'État devra avancer les sommes nécessaires afin de racheter l'infrastructure en question. Après tout, le transport collectif est un service public! En s'imaginant que les projets d'infrastructures n'auront qu'un impact limité sur les finances publiques, le gouvernement poursuit une impossible chimère.

⁶ TRANSLINK, *Translink Annual Report*, 2013, p. 80.

⁷ *Ibid.*

Troisièmement, la majeure partie des profits réalisés par l'exploitation du SLR et du train de l'Ouest iront à la Caisse, nous disent les défenseurs de l'entente. Il est vrai que si l'on avait procédé à un partenariat public-privé, les profits auraient pu être versés à une entreprise étrangère. Le président et chef de la direction de la Caisse, Michael Sabia affirme que « chaque fois que vous monterez à bord d'un système de transport géré par la Caisse, vous serez en train de consolider votre retraite⁸ ». Bien que les rendements puissent être intéressants pour les déposants, l'introduction d'une logique de profit est profondément problématique lorsqu'il s'agit de transport collectif. Nous en discuterons plus loin dans ce mémoire.

La FTQ craint que le modèle CDPQ Infra comporte les mêmes problèmes que les PPP, soit la complexité contractuelle, le manque de transparence, le manque d'imputabilité, la dégradation des conditions de travail, le sous-investissement dans les activités jugées non rentables comme la santé et la sécurité, la détérioration des services, la hausse des tarifs, etc. Les PPP sont loin d'avoir démontré qu'ils sont avantageux pour la population, bien au contraire⁹. Il revient au gouvernement de montrer en quoi le modèle CDPQ Infra permet d'éviter les écueils habituellement associés aux partenariats public-privé.

Le rôle du gouvernement

Bien que le projet de loi n° 38 permette la réalisation de deux projets d'envergure, il ne règle en rien le principal problème du transport collectif au Québec : le désengagement de l'État. Les défis en matière de transport collectif sont de taille et le Québec ne pourra les surmonter sans un État fort qui se donne les moyens de ses ambitions. Même si l'entente signée entre le gouvernement et la Caisse prévoit que cette dernière assume l'ensemble des risques liés à la construction et l'exploitation des infrastructures, le gouvernement demeure, ultimement, le seul responsable. Il est de son devoir de veiller au développement du transport collectif. Donc en cas d'augmentation abrupte des tarifs, de dégradation du service, d'accidents de travail causés par la négligence de l'exploitant, de retards dans la construction ou de dépassement de coûts, le gouvernement devra être tenu imputable. C'est lui qui, après tout, a signé une telle entente avec la Caisse de dépôt.

▷ L'impact du transport collectif dans l'économie

En confiant les projets d'infrastructures publiques à CDPQ Infra, on peut en déduire que le gouvernement perçoit le transport collectif comme une dépense plutôt que comme un investissement. Et pourtant, les infrastructures de transport collectif sont d'une importance fondamentale pour l'économie québécoise.

⁸ CORRIVEAU, Jeanne, « Une mission qui n'est pas sans risques », *Le Devoir*, 14 janvier 2015 [www.ledouvoir.com/politique/quebec/428799/slr-et-train-de-l-ouest-la-caisse-de-depot-investira] (Consulté le 30 avril 2015).

⁹ HAMEL, Pierre J., « Les partenariats public-privé (PPP) et les municipalités : au-delà des principes, un bref survol des pratiques », *Groupe de recherche sur l'innovation municipale*, 2007, p. 97.

« Les échanges sont à la source de la vie économique et les transports sont nécessaires aux échanges. Personne n'a besoin de documenter la question de façon exhaustive : plus les sociétés se sont développées, plus les liens se sont tissés et plus les liens se sont tissés, plus les systèmes de transports se sont développés. Cela, à notre avis, n'aurait pu être possible sans le concours prédominant des autorités publiques, à qui il incombe d'assurer la meilleure cohésion sociale¹⁰. »

Ainsi, le rendement d'un service public doit être évalué globalement et non pas uniquement à partir des résultats financiers de l'organisme responsable du transport en commun. Une bonification du service, comme l'ajout d'un système léger sur rail, aura des impacts positifs pour la population, la métropole et le Québec. Cela permettra de créer durablement des emplois directs et indirects. Un meilleur accès au transport collectif aura comme conséquence un meilleur accès aux milieux de travail, une diminution de la congestion routière, une amélioration de la qualité de vie et une augmentation du revenu disponible des ménages.

Il faut toutefois garantir l'accès à ces infrastructures et éviter que les tarifs soient déraisonnables. Par exemple, le train Heathrow express qui lie l'aéroport de Heathrow au centre-ville est l'infrastructure de transport ayant les tarifs les plus élevés de toute la Grande-Bretagne¹¹ ainsi que le service de transport le plus cher d'Europe, en ce qui a trait à la liaison entre le centre-ville et l'aéroport¹². Un aller simple en classe ordinaire coûte 38 \$ pour un trajet de 24 km¹³. Est-ce le genre de développement souhaitable pour le Québec? La FTQ est d'avis qu'il faut à tout prix éviter ce type de dérives.

▷ Le sous-financement chronique

Le transport collectif au Québec est insuffisamment financé depuis des décennies. Les problèmes d'aujourd'hui ont principalement pour origine la réforme Ryan, l'important transfert de responsabilités du gouvernement provincial aux municipalités ayant eu lieu en 1992. En mettant fin aux subventions d'exploitation du transport collectif, cette réforme a eu pour conséquence d'imposer un fardeau plus élevé aux usagers, aux usagères et aux villes. Bref, la part du transport collectif financé par Québec a considérablement diminué. Mentionnons également que le déséquilibre fiscal a des conséquences particulièrement néfastes sur la capacité du Québec à financer des services publics de qualité.

¹⁰ FTQ, *Avis de la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ) présenté au ministre des Transports du Québec*, mars 2005, p. 3.

¹¹ DE CASTELLA, Tom, « Searching for the most expensive train journey », *BBC News Magazine*, [www.bbc.com/news/magazine-16390608] (Consulté le 3 mai 2015).

¹² CABLE, Simon, « London has four out of five of the most expensive airport transfers in Europe... and Heathrow Express tops list with tickets that cost same as a return flight to MALAGA », *Mail Online*, [www.dailymail.co.uk/travel/travel_news/article-2851805/London-four-five-expensive-airport-transfers-Europe-Heathrow-Express-tops-list-tickets-cost-return-flight-MALAGA.html] (Consulté le 3 mai 2015).

¹³ KALINOWSKI, Tess, « How does the Union Pearson Express compare? », *Toronto Star*, 2 février 2015, [www.thestar.com/news/gta/transportation/2015/02/02/are-you-up-with-up-heres-how-union-pearson-express-compares-with-other-airport-trains.html] (Consulté le 3 mai 2015).

Le dernier plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) estimait à 23 G\$ les investissements nécessaires en transport en commun pour la période 2010-2020¹⁴. Sur ce montant, environ 10,3 G\$ seraient utilisés pour le maintien et l'amélioration des infrastructures existantes et 12,6 G\$ pour de nouveaux projets. Les gouvernements provincial et fédéral sont loin d'investir les sommes nécessaires. Le dernier plan québécois des infrastructures prévoit des investissements en transport collectif de 7,3 G\$ pour la période 2015-2025¹⁵. Quant au fédéral, il prévoit, à terme, des investissements de 1 G\$ par année à l'échelle du Canada. Ce ne sont pas les maigres sommes investies par le gouvernement fédéral dans les prochaines années qui viendront pallier l'important manque à gagner.

Nous croyons que, s'il le souhaite, le gouvernement est en mesure de financer correctement le transport collectif. C'est une question de volonté politique et non de moyens. Depuis des décennies, l'État québécois se prive volontairement de revenus. Une étude de l'IRÉC évalue que les changements au régime fiscal des particuliers entre 1997 et 2013 ont eu un impact négatif de 8,4 G\$¹⁶. Du côté des entreprises, le gouvernement a considérablement réduit leur contribution fiscale. D'après l'IRÉC, « le taux de prélèvement fiscal global auprès des entreprises (qui comprend l'impôt sur le revenu, la taxe sur le capital aujourd'hui abolie et les cotisations au fonds des services de santé) a connu une tendance à la baisse depuis une vingtaine d'années, en particulier depuis le début des années 2000¹⁷. » Ce n'est pas pour rien qu'une étude de KPMG conclut que le Canada est l'endroit où le fardeau fiscal global des entreprises est le plus bas parmi l'ensemble des pays étudiés¹⁸.

Il est impératif que l'État québécois se redonne une capacité fiscale lui permettant de financer adéquatement les services publics. La FTQ a eu l'occasion de présenter ses revendications à la Commission sur la fiscalité, en octobre dernier, et tient à rappeler que des solutions existent. Entre autres, le gouvernement pourrait :

- ▶ Instaurer une taxe sur le capital financier non productif des institutions financières, mais aussi de toutes les entreprises qui disposent d'actifs financiers importants.
- ▶ Instaurer un impôt minimum sur le revenu des grandes entreprises.
- ▶ Imposer les gains en capital des entreprises et des particuliers comme n'importe quel revenu, soit à 100 %. Soulignons que le rapport Godbout a soumis une recommandation similaire¹⁹.

¹⁴ COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL, *Plan métropolitain d'aménagement et de développement*, avril 2012, p. 136.

¹⁵ QUÉBEC, *Plan québécois des infrastructures 2015-2025*, mars 2015, p.25.

¹⁶ BÉLANGER, Jules et Oscar CALDERON, « Analyse des modifications au régime fiscal québécois des particuliers », *Institut de recherche en économie contemporaine*, mars 2015.

¹⁷ BOURQUE, Gilles, « Le bilan fiscal des entreprises au Québec », *Institut de recherche en économie contemporaine*, note d'intervention de l'IRÉC, n° 37, novembre 2014. p. 2.

¹⁸ KPMG, *Choix concurrentiels, Rapport spécial – Pleins feux sur la fiscalité*, 2014.

¹⁹ COMMISSION D'EXAMEN SUR LA FISCALITÉ QUÉBÉCOISE, *Se tourner vers l'avenir du Québec. Volume 2 : Une réforme touchant tous les modes d'imposition*, rapport final de la Commission d'examen sur la fiscalité québécoise, Québec, p. 66.

- ▶ Abolir l'actuel palier d'imposition maximal de 25,75 % et le remplacer par deux paliers : soit un taux de 28 % à partir de revenus imposables de 130 000 \$ et un taux de 31 % pour les 250 000 \$ et plus.
- ▶ Abolir le crédit d'impôt pour dividendes ou à tout le moins instaurer un plafond.
- ▶ Exiger qu'une part plus substantielle des revenus du gouvernement fédéral soit redistribuée aux provinces.

Recommandation n° 1 : La FTQ réclame que le gouvernement augmente la contribution fiscale des entreprises afin de financer convenablement les services publics, ce qui comprend le transport en commun.

▷ **Une limite au rôle de la Caisse**

D'après son dernier rapport annuel, la Caisse « continuera d'investir de façon importante dans les infrastructures, notamment au Québec, aux États-Unis, en Australie et dans les marchés en croissance²⁰ ». Considérant cet intérêt manifeste et le désengagement de l'État, le SLR du pont Champlain et le train de l'Ouest ne risquent pas d'être les derniers projets dans lesquels la Caisse voudra investir. La FTQ croit qu'il faut établir des limites claires. La Caisse ne devrait pas financer d'autres projets de transport en commun mis à part les deux ayant déjà été annoncés. Si le gouvernement en décide autrement, il doit soumettre chaque projet à la consultation publique.

Nous sommes inquiets quant au rôle que pourrait jouer la Caisse dans d'autres types d'infrastructures publiques. Un bref survol du portefeuille de la Caisse nous permet de constater qu'elle a notamment investi « dans des sociétés exploitant des ports, des aéroports, des parcs éoliens, des réseaux de transport et de distribution de pétrole, de gaz et d'électricité, des réseaux de distribution d'eau, ainsi que des systèmes de transport de passagers²¹ ». En regard des multiples appels à la privatisation partielle de nos sociétés d'État comme Hydro-Québec et la Société des alcools du Québec (SAQ)²² et la vente future de 60 % d'Hydro One en Ontario, nous mettons le gouvernement en garde. Jamais nous n'accepterons qu'il privatise les sociétés d'État québécoises ou d'autres types d'infrastructures publiques. Bien que le projet de loi se limite aux infrastructures de transport collectif, nous craignons que cela ouvre la porte à d'autres types d'infrastructures comme les autoroutes, les ponts, le métro, etc.

Recommandation n° 2 : La FTQ exige que le gouvernement ne confie pas d'autres projets d'infrastructures de transport collectif à la Caisse mis à part ceux qui sont déjà sur la table, soit le système léger sur rail du pont Champlain et le train de l'Ouest.

²⁰ CAISSE DE DÉPÔT ET PLACEMENT DU QUÉBEC, *Rapport annuel 2014. Ancrés ici, ouverts sur le monde*, p. 42.

²¹ *Ibid.*, p. 40.

²² GODBOUT, Luc et Claude MONTMARQUETTE, *Rapport d'experts sur l'état des finances publiques*, Québec, p. 34.

Introduction d'une logique de profit

La Caisse a un peu plus de 10 G\$ d'investissements en infrastructures (au 31 décembre 2014). En transport collectif, la Caisse a investi dans des projets qui découlent d'une privatisation du réseau (ex. : le Heathrow Express à Londres) ou d'un partenariat public-privé (ex. : le Canada Line à Vancouver). Le rendement pour les infrastructures a été de 13,2 % en 2014 et de 13,8 % pour les 4 dernières années. Comme décrite dans l'entente signée avec le gouvernement, la Caisse souhaite réaliser des rendements commerciaux avec ces infrastructures. Le gouvernement a beau proposer des centaines de projets, mais si ceux-ci ne s'avèrent pas rentables, la Caisse n'investira pas. Son intérêt principal n'est donc pas d'offrir un service public de transport collectif, mais de réaliser un rendement intéressant pour ses déposants. Ainsi, les tarifs seront fixés par la Caisse dans le but de réaliser des profits et non de fournir un service public abordable aux citoyens et aux citoyennes.

▷ La captation de la plus-value foncière

Ce n'est pas seulement en percevant les revenus associés à la vente de titres de transport que la Caisse pourra réaliser des rendements. C'est aussi en captant la plus-value foncière, soit la hausse de la valeur des terrains et des immeubles causée par la présence de nouvelles infrastructures de transport en commun. En effet, lorsque l'on érige une infrastructure de transport en commun, la valeur des immeubles situés à proximité est, de manière générale, haussée. À cet égard, l'entente prévoit que « le gouvernement fournira les biens fonciers à la juste valeur marchande avant prise en compte de la plus-value liée à la réalisation du projet » (entente, article 5.2.4). D'après notre lecture, il semblerait que CDPQ Infra puisse être amenée à récupérer cette plus-value. La Caisse a déjà d'importants investissements en immeubles (22,9 G\$) et le rendement de ce portefeuille a été de 9,9 % en 2014 et de 12,1 % sur 4 ans. Ses filiales immobilières Ivanhoé Cambridge et Otéra Capital pourraient donc être amenées à jouer un rôle crucial, considérant le potentiel immobilier associé aux deux projets d'infrastructures.

Nous demandons davantage de transparence quant au modèle d'affaires de CDPQ Infra. Quelle sera la part de la captation de la plus-value foncière dans ses revenus totaux? Un rapport produit par la Banque Nationale estime que la captation de la plus-value foncière pourrait financer jusqu'à 35 % du coût des infrastructures pour le SLR du nouveau pont Champlain et le train de l'Ouest²³. Est-ce que son modèle d'affaires prévoit une vente rapide des infrastructures après avoir réalisé d'importants profits grâce à la captation de la plus-value foncière? Puisque la Caisse réalisera d'importants bénéfices grâce à la hausse de la valeur des terrains situés à proximité des deux projets d'infrastructures, la FTQ croit qu'il faut sérieusement considérer un mécanisme de partage de la plus-value foncière afin de maintenir les tarifs à un niveau acceptable.

Recommandation n° 3 : La FTQ demande l'inclusion d'un mécanisme de partage de la plus-value foncière afin de subventionner les tarifs.

²³ BANQUE NATIONALE, *La captation de la plus-value foncière comme source de financement du transport collectif pour le Grand Montréal*, rapport, octobre 2014.

▷ **Les conséquences sur les conditions de travail**

L'introduction d'une logique de profit risque d'avoir d'importantes répercussions sur les conditions de travail dans le secteur du transport en commun. Mis à part les investissements en immobilisations, les dépenses de rémunération sont très importantes en transport en commun. En examinant le plus récent rapport annuel de la Société de transport de Montréal (STM), on constate que la rémunération constitue plus de 60 % de ses dépenses. Cette répartition correspond à ce que l'on trouve ailleurs dans le monde dans le secteur du transport en commun²⁴.

Répartition des charges de la STM en 2013 (en milliers de \$)	
Rémunération	836 510
Intérêts et frais de financement	218 418
Énergie, taxes et permis	120 404
Services professionnels	101 436
Matériel et fournitures	60 297
Dépenses diverses	21 629
Location	13 639
Total	1 372 333

Source : SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL, *Façonner aujourd'hui la mobilité de demain. Rapport d'activité 2013*, p. 7.

La FTQ croit qu'il y a là une menace pour ceux et celles qui travailleront pour les deux entités créées par CDPQ Infra. Puisque l'objectif de rendement prime tout le reste, il faut s'attendre à ce que la réduction des coûts de main-d'œuvre soit au cœur de la stratégie de CDPQ Infra. Un volumineux rapport concernant quatre secteurs de l'économie, dont le transport en commun, et six pays européens démontre que la privatisation se traduit par une réduction des salaires et des avantages sociaux, une intensification du travail, une flexibilisation du travail (quarts de travail fractionnés), un recours accru à la sous-traitance, une précarisation du travail, une augmentation du travail à temps partiel, davantage d'heures supplémentaires et une sécurité d'emploi parfois inexistante²⁵. En ce qui a trait à la privatisation du transport collectif, les chercheurs posent un diagnostic sévère :

²⁴ HERMANN, Christoph et Jörg FLECKER, « Privatisation of Public Services and the Impact on Quality, Employment and Productivity (PIQUE) – Final Report », *Forschungs- und Beratungsstelle Arbeitswelt*, Vienne, 2009, p. 38.

²⁵ *Ibid.*

« La réduction des coûts constitue un problème prédominant dans le secteur du transport collectif. Dans le cas de la Suède et la Grande-Bretagne, il y a un lien clair entre le processus d'appel d'offres et les exigences du travail. En Suède, les entreprises proposent leurs services au plus bas coût possible en espérant réaliser des économies d'échelle à long terme. Afin d'obtenir un contrat, les entreprises éliminent toute marge de manœuvre. Concrètement, cela signifie qu'aucun problème ne doit subvenir. Sinon, elles ne sont pas en mesure de remplir leurs obligations. Pour les chauffeurs et les chauffeuses, qui sont déjà soumis à beaucoup de stress, ces pratiques ne font qu'alourdir un environnement de travail déjà stressant, ce qui cause une augmentation de congés de maladie. Dans l'étude de cas du Royaume-Uni, les entreprises mettent de la pression sur les chauffeurs afin d'augmenter la productivité et rappellent plus rapidement qu'auparavant les travailleurs et les travailleuses en congé de maladie²⁶. »
(traduction libre)

Au Québec, que ce soit dans le secteur municipal ou de la santé, on observe une importante dégradation des conditions de travail avec les partenariats public-privé. Le transport collectif ne sera pas une exception. Il faut donc s'attendre à ce que les travailleurs et les travailleuses du SLR du nouveau pont Champlain et du train de l'Ouest aient des conditions très inférieures comparativement aux autres sociétés de transport de la région métropolitaine. Donc, des personnes salariées de la STM qui effectuaient la liaison entre le centre-ville et l'aéroport (navette 747) seront remplacées par des personnes salariées de l'une des entités de CDPQ Infra à des conditions beaucoup moins avantageuses. Comment le gouvernement s'assurera-t-il que le rendement des deux entités de CDPQ Infra ne s'obtienne pas au détriment des travailleurs et des travailleuses? Comment entend-il protéger ceux et celles qui œuvrent directement dans le secteur du transport collectif? Afin d'éviter ces problèmes, il serait préférable que les sociétés de transports en commun soient responsables de l'exploitation de ces deux projets d'infrastructures.

Recommandation n° 4 : La FTQ recommande de confier la gestion des infrastructures de transport collectif à des organismes publics.

▷ Les enjeux de sécurité

Rappelons que l'objectif des entreprises du secteur privé est de réaliser des profits. Cet impératif peut avoir des conséquences importantes, dont des sous-investissements dans des activités non rentables comme la santé et la sécurité. Avec la privatisation et les PPP, on observe une multiplication d'accidents parfois mortels et du nombre d'accidentés du travail. La privatisation du système ferroviaire en Grande-Bretagne constitue un exemple particulièrement percutant. La négligence de l'entreprise privée Railtrack, qui possédait et exploitait ces infrastructures ferroviaires jusqu'à sa faillite en 2002, a causé plusieurs accidents mortels. L'entreprise investissait peu dans le maintien des infrastructures; versait d'importants dividendes à ses actionnaires et avait intensément recours à la sous-traitance, et

²⁶ *Ibid.*, p. 32.

ce, même pour les opérations essentielles comme la sécurité du réseau²⁷. Est-ce que le gouvernement exigera des garanties en matière d'entretien des infrastructures et de santé et sécurité? Comment assurera-t-il la sécurité des usagers et des usagères? Il serait beaucoup plus judicieux de laisser une société de transport exploiter les deux projets d'infrastructures.

▷ Comment seront fixés les tarifs?

Plusieurs questions demeurent en suspens quant à la tarification des deux projets de transport collectif. D'après le projet de loi et l'entente, voici ce que nous savons :

- ▶ « La Caisse a la pleine autorité sur le projet faisant l'objet d'une entente conclue en vertu du premier alinéa. » (projet de loi n° 38, article 11)
- ▶ « La Caisse peut fixer des tarifs pour l'utilisation de l'infrastructure de transport collectif visée au premier alinéa. » (projet de loi n° 38, article 11)
- ▶ « L'établissement de la tarification et du mode de collecte des revenus ainsi que de leur évolution sont de la responsabilité de la Caisse. Le cadre tarifaire à long terme sera défini par la Caisse au cours de la phase planification. » (entente, article 3.4.2)

À cet égard, nous nous questionnons sur les différents éléments du cadre tarifaire à long terme. Pourrait-il comporter des garanties d'achalandage ainsi qu'une compensation gouvernementale si les cibles ne sont pas atteintes? Est-ce que le cadre tarifaire sera tenu secret? Y aura-t-il des consultations avec la population et les groupes de la société civile?

Puisque le gouvernement est impliqué dans la phase de planification (entente, article 3.1.2), il semble probable qu'il ait un mot à dire sur l'établissement du cadre tarifaire à long terme, mais pas sur l'augmentation des tarifs une fois l'ouvrage construit. Il y a donc un risque important que le gouvernement perde le contrôle sur le niveau des tarifs pour le SLR et le train de l'Ouest. Pourtant, il faut absolument limiter les tarifs à un niveau raisonnable afin de favoriser l'accès au transport collectif. Il s'agit, après tout, d'un service public.

Afin d'estimer les tarifs des deux projets d'infrastructures, nous pouvons examiner le cas du Canada Line de Vancouver. Construite en PPP, cette ligne de train d'environ 15 kilomètres relie l'aéroport au centre-ville de Vancouver. En 2015, un trajet du Canada Line coûtait 9 \$²⁸. Près des deux tiers des fonds ayant servi au financement de l'infrastructure proviennent des différents ordres de gouvernement (fédéral, provincial et municipal) ainsi que de l'agence de transport et des autorités aéroportuaires²⁹. Il faudra donc avoir en main davantage d'information concernant la contribution du gouvernement fédéral et du gouvernement provincial avant d'être en mesure de mieux évaluer les tarifs du SLR et du train de l'Ouest.

²⁷ BOWMAN, Andrew et al., « The Great Train Robbery: Rail Privatization and After », *Centre for Research on Socio-Cultural Change*, Public Interest Report, 2013, p. 71.

²⁸ KALINOWSKI, Tess, « How does the Union Pearson Express compare? », *Toronto Star*, 2 février 2015 [www.thestar.com/news/gta/transportation/2015/02/02/are-you-up-with-up-heres-how-union-pearson-express-compares-with-other-airport-trains.html] (Consulté le 3 mai 2015).

²⁹ BULA, Frances, « How Vancouver's Olympic legacy is shaping the future of transit », *Citiscopes*, 17 février 2014 [<http://citiscopes.org/story/2014/how-vancouver%E2%80%99s-olympic-legacy-shaping-future-transit>] (Consulté le 3 mai 2015).

Chose certaine, le processus menant à l'établissement du cadre tarifaire se doit d'être transparent afin d'éviter toute dérive.

À ceux et celles qui pourraient nous accuser d'être alarmistes, nous les convions à examiner de plus près le cas de l'autoroute 407 en Ontario. En 1999, le gouvernement de Mike Harris a privatisé cette autoroute de 108 kilomètres en la vendant pour la somme dérisoire de 3,1 G\$. Le contrat, d'une durée de 99 ans, permet au consortium privé de hausser les frais de péages sans aucune forme de contrôle de la part du gouvernement, d'un organisme indépendant ou d'un tribunal administratif quelconque. Dans une situation monopolistique où il n'y a aucun contrôle de la part du gouvernement, tous les abus sont permis. En 1999, les frais de péage s'élevaient à 10 cents par kilomètre alors qu'aujourd'hui, ces frais dépassent les 30 cents le kilomètre³⁰. Si ceux-ci avaient suivi la même évolution que l'indice des prix à la consommation (IPC), ils ne seraient que de 13,6 cents le kilomètre³¹. D'après le calculateur de frais de péages du consortium, il en coûte 37,32 \$ pour parcourir les 108 kilomètres à l'heure de pointe³². Plus près de nous, les tarifs de péages aux heures de pointe de l'autoroute 25, un autre partenariat public-privé, augmenteront de 26 % à partir du 1^{er} juin 2015³³.

▷ Des limites aux hausses de tarifs

La FTQ croit qu'on ne peut adopter le projet de loi n° 38 sans considérer l'instauration de garde-fous afin que les hausses de tarifs demeurent raisonnables. Sinon, ce n'est plus la Caisse qui assume les risques financiers, mais bel et bien les usagers et les usagères. Ce n'est pas parce que la Caisse de dépôt et placement est un mandataire de l'État que l'on peut lui permettre de réaliser des profits exagérés et de pousser à son paroxysme la logique d'utilisateur-payeur.

À cet égard, le cas de l'autoroute 407 en Ontario est, encore une fois, particulièrement frappant. L'entreprise 407 International inc. qui gère et exploite l'autoroute 407 en Ontario est détenue à 40 % par l'Office d'investissement du Régime de pensions du Canada (OIRPC) et certaines de ses filiales. L'OIRPC, qui est en quelque sorte l'équivalent canadien de la Caisse, a pour mandat d'obtenir un rendement à long terme optimal pour financer un régime public de retraite, le RPC. Le rôle de cet organisme n'est pas de concilier les intérêts des automobilistes et celui de ses déposants. L'autoroute 407 constitue un actif de qualité pouvant générer des rendements et, donc, pour l'OIRPC, l'impact d'une hausse tarifaire et la dérive vers une logique d'utilisateur-payeur importent peu.

³⁰ REGG COHN, Martin, « PC blunder over Highway 407 looms over Liberals on Hydro: Cohn », *Toronto Star*, 30 mars 2015 [www.thestar.com/news/queenspark/2015/03/30/pc-blunder-over-highway-407-looms-over-liberals-on-hydro-cohn.html] (Consulté le 3 mai 2015).

³¹ Calculs effectués à partir du Tableau 326-0021 (Indice des prix à la consommation) de Statistique Canada.

³² Calculs effectués le 28 avril 2015 à partir du site Internet suivant : www.407etr.com/highway/map.html?tc=1

³³ FORTIN, Jean-Louis, « Hausse salée des tarifs du pont de l'A25 », *Le Journal de Montréal*, 29 avril 2015 [www.journaldemontreal.com/2015/04/29/hausse-salee-des-tarifs-du-pont-de-la25] (Consulté le 3 mai 2015).

Il est donc impératif de soumettre les prochains exploitants d'infrastructures de transport collectif à une forme de réglementation des tarifs. Plusieurs moyens sont à la disposition du gouvernement. Il pourrait exiger de chacune des entités de CDPQ Infra l'instauration d'une limite pour les hausses tarifaires, que ce soit selon un seuil préétabli ou selon un indice tel l'IPC. Ou encore, il pourrait limiter la part des usagers et des usagères à un pourcentage des revenus de l'entité. Par exemple, la STM limite la contribution des usagers et des usagères « à un maximum de 50 % de ses revenus totaux³⁴ ».

Le gouvernement pourrait aussi favoriser une approche de régulation économique. Dans le domaine de l'énergie, par exemple, Hydro-Québec et Gaz Métro ne peuvent décréter une hausse de leurs tarifs de manière unilatérale. Ils doivent se conformer à un processus mis en place par la Régie de l'Énergie. De plus, cette forme de réglementation ne devrait pas poser problème à la Caisse. Après tout, plusieurs des infrastructures qu'elle possède sont déjà assujetties à des mécanismes de régulation économique.

Dans le domaine du transport, la Commission des transports du Québec (CTQ), un tribunal administratif, exerce déjà des activités de régulation économique. Elle peut fixer des tarifs à « l'égard des services de transport des personnes et des services de courtage en transport visés au premier alinéa de l'article 2, y compris les services de courtage interzone » (Loi sur les transports, article 46). Le gouvernement pourrait tout simplement modifier le projet de loi pour que CDPQ Infra soit assujettie au pouvoir de régulation économique de la CTQ.

Peu importe le moyen et la forme, il doit y avoir un mécanisme visant la conciliation de l'intérêt public, la protection des usagers et des usagères et un traitement équitable de l'opérateur de l'infrastructure en transport en commun. Il faut aussi s'assurer que les services demeurent accessibles et de qualité. On ne peut tout simplement pas laisser à la Caisse de dépôt et placement le soin de fixer elle-même les tarifs du SLR ou du train de l'Ouest.

Recommandation n° 5 : Dans l'éventualité où la Caisse exploite les infrastructures, la FTQ estime que l'on ne peut la laisser libre de fixer elle-même les tarifs de transport collectif. Nous réclamons l'instauration d'un mécanisme visant la conciliation de l'intérêt public, la protection des usagers et des usagères et un traitement équitable de l'opérateur de l'infrastructure en transport en commun. Le gouvernement doit également s'assurer que les services demeurent accessibles et de qualité.

³⁴ VILLE DE MONTRÉAL et SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL, *Financer le transport collectif dans la région de Montréal*, mémoire présenté dans le cadre des consultations menées par la commission du transport de la Communauté métropolitaine de Montréal, p. 13.

▷ La gouvernance de CDPQ Infra

Étant donné que le transport collectif constitue un service public, la structure de gouvernance doit absolument laisser une place aux usagers et aux usagères du transport en commun. Nous ne pensons pas que la Caisse devrait inclure majoritairement des administrateurs de sociétés et des gestionnaires comme elle le fait pour ses deux filiales immobilières. Les usagers et les usagères doivent absolument être présents, soit au conseil d'administration de CDPQ Infra ou à celui de chacune des entités créées.

Inclure les usagers et les usagères ne risque pas de constituer un défi de taille. Le gouvernement n'a qu'à s'inspirer de la Loi sur les sociétés de transport en commun qui prévoit déjà des modalités en ce sens. Pour la gouvernance de la Société de transport de Montréal, la loi prévoit que la ville de Montréal désigne trois membres du conseil d'administration « parmi les résidents de l'agglomération, dont deux usagers des services de transport en commun et un usager des services adaptés aux besoins des personnes handicapées » (Loi sur les sociétés de transport en commun, article 8).

Recommandation n° 6 : La FTQ recommande d'inclure des représentants des usagers et des usagères du transport en commun au sein du conseil d'administration de CDPQ Infra ou, à tout le moins, pour chacune des deux entités créées par CDPQ Infra.

La propriété québécoise des infrastructures

Comparativement à un PPP ou à une privatisation d'infrastructures, le partenariat Caisse-gouvernement comporte un avantage certain : les profits tirés de l'exploitation ou de la captation de la plus-value foncière bénéficieront en totalité ou en grande partie aux déposants, soit les travailleurs et les travailleuses du Québec. En ce qui a trait à la propriété des infrastructures, l'entente prévoit certaines dispositions :

- ▶ Les projets seront financés en majorité par la Caisse de dépôt et placement du Québec. Des investissements provenant de partenaires financiers sont envisageables.
- ▶ Le gouvernement ne peut devenir automatiquement propriétaire du projet et ne peut bénéficier d'une option d'achat à un prix de faveur.
- ▶ Le gouvernement sera le premier à pouvoir acheter une infrastructure détenue par la Caisse lorsque cette dernière décide de la vendre. Or, l'achat de l'infrastructure est à la discrétion du gouvernement (entente, article 3.5.3).
- ▶ « Les modalités et conditions relatives à l'exploitation de l'infrastructure de transport collectif stipulées dans une entente conclue en vertu de l'article 88.10 lient tout acquéreur subséquent. » (projet de loi n° 38, article 11)

La FTQ s'inquiète des conséquences associées à la vente des infrastructures par la Caisse ou par ses partenaires financiers. Les profits tirés de l'exploitation des infrastructures de transport collectif doivent impérativement bénéficier aux Québécois et aux Québécoises. Au Royaume-Uni, la privatisation des infrastructures a atteint des proportions inquiétantes.

Selon les données recueillies par *The Independent*, près de 20 lignes de train au Royaume-Uni sont exploitées ou appartiennent à des sociétés d'État étrangères ou à des entreprises sous contrôle étranger³⁵. Les dividendes versés à ces entreprises étrangères ont atteint 102 millions de livres (environ 200 M\$) pour les années 2012 et 2013. Il serait indécent que des entreprises étrangères puissent acheter nos infrastructures publiques de transport collectif et rapatrier les profits.

Pour la FTQ, il est fondamental que les infrastructures de transport collectif demeurent publiques et ne puissent pas être vendues à des intérêts privés ou à des intérêts étrangers. À cet égard, nous sommes d'avis que l'entente et le projet de loi comportent d'importantes lacunes parce qu'ils n'empêchent pas la privatisation d'infrastructures de transport collectif. Le mécanisme prévu par l'entente s'appuie sur le fait que le gouvernement a la possibilité de racheter l'infrastructure. Mais, considérant la réticence du gouvernement à s'endetter, il est peu probable que cela se produise.

D'après l'entente, le gouvernement ne peut devenir automatiquement propriétaire des infrastructures construites par la Caisse. Le gouvernement devrait reconsidérer cet aspect de l'entente. On pourrait envisager un horizon de sortie de 30 ou 35 ans pour la Caisse, ce qui lui laisserait le temps de réaliser un rendement intéressant et de récupérer son capital. Après cette période, l'infrastructure de transport collectif pourrait retourner dans les mains du gouvernement. Il s'agit, selon nous, d'une option qu'il faut sérieusement considérer afin d'éviter la privatisation de ce service public.

Recommandation n° 7 : La FTQ réclame que les infrastructures de transport collectif demeurent publiques et demande au gouvernement d'envisager l'acquisition automatique des infrastructures de transport collectif après une certaine période de temps.

CDPQ Infra : un joueur de trop?

Dans ces deux projets d'infrastructures, la Caisse ne sera pas uniquement responsable de leur réalisation, mais aussi de leur exploitation. Cela signifie que chaque entité créée par CDPQ Infra deviendra un joueur avec lequel il faudra composer pour la planification et l'intégration des transports en commun dans la région métropolitaine. Il y aura donc des coûts associés à cette opération. Qui paiera pour intégrer les services? La Caisse, le gouvernement ou les sociétés de transport? Beaucoup de questions restent en suspens et nous espérons que le gouvernement tiendra la population informée et que les débats se feront de manière transparente.

³⁵ ARMITAGE, Jim, « Revealed: How the world gets rich – from privatising British public services », *The Independent*, 20 novembre 2014 [www.independent.co.uk/news/business/news/revealed-how-the-world-gets-rich-from-privatising-british-public-services-9874048.html] (Consulté le 3 mai 2015).

Cette multiplication des acteurs n'est pas désirable. Nous craignons que cela ralentisse la réalisation des projets d'infrastructures. Même le ministre des Transports, Robert Poëti, a déploré la multiplication des décideurs dans le domaine du transport en commun ainsi que la présence de centaines de différents tickets et tarifs de transport³⁶. Comment l'ajout d'un nouveau joueur, en occurrence la Caisse, permettra-t-il de simplifier la gouvernance dans le domaine du transport collectif?

Comme le mentionnait le rapport Lanoue-Mousseau sur les enjeux énergétiques, il faut plutôt adopter une « gestion intégrée du transport dans la région métropolitaine ». Les auteurs du rapport indiquent que :

« Les grandes villes renommées pour la qualité de leur transport collectif, telles que Milan, Paris, Stockholm, Londres et Vancouver ont centralisé tous les pouvoirs dans une agence de coordination. Mais la majorité des villes, dont Montréal fait partie, ont plutôt choisi de laisser les pouvoirs se fragmenter entre les municipalités et les diverses sociétés de transport. Dans un tel contexte, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) de Montréal hérite du rôle de chef d'orchestre de partitions parfois saccadées et discordantes, au détriment ultime de l'utilisateur³⁷. »

Le 24 avril dernier, en plein vendredi soir, nous avons appris que l'Agence métropolitaine des transports (AMT) serait abolie et remplacée par deux entités : l'Agence régionale de transport (ART) et le Réseau des transports métropolitains (RTM)³⁸. Nous nous en inquiétons parce que cela risque d'augmenter le nombre de joueurs et de politiser davantage le développement du transport collectif dans la région métropolitaine. Un projet de loi pourrait être déposé à l'automne prochain et nous espérons avoir de nouveau l'occasion de discuter des enjeux de transport collectif avec le gouvernement. Chose certaine, ce dernier devra faire preuve d'écoute et procéder à de larges consultations avant de procéder à l'abolition de l'AMT.

La place des travailleurs et des travailleuses

Depuis 2012, il n'y a plus aucun représentant des travailleurs et des travailleuses au sein du conseil d'administration de la Caisse de dépôt et placement du Québec. Comment peut-on expliquer cette situation alors que la Caisse a pour mission de faire fructifier les sommes versées par les travailleurs et les travailleuses pour leur retraite? Avec la création de CDPQ Infra, on devrait encore plus considérer leurs intérêts, puisque l'on s'apprête à prendre d'importants risques pour financer deux projets d'infrastructures dont les coûts s'élèvent à 5 G\$.

³⁶ HACKER-B., Daphnée, « Pour en finir avec la confusion », *Le Devoir*, 16 février 2015.

³⁷ LANOUE, Roger et Normand MOUSSEAU, *Maîtriser notre avenir énergétique pour le bénéfice économique, environnemental et social de tous*, Commission sur les enjeux énergétiques du Québec, 2 février 2014, p. 128.

³⁸ LESSARD, Denis et Jasmin LAVOIE, « Québec compte abolir l'AMT », *La Presse*, 24 avril 2015 [www.lapresse.ca/actualites/montreal/201504/24/01-4864271-quebec-compte-abolir-lamt.php] (Consulté le 3 mai 2015).

Malgré certaines modifications à son mandat en 2004, la Caisse a encore pour mandat de contribuer au développement économique du Québec. Nous croyons qu'il est fondamental que le mouvement syndical soit présent afin d'y faire valoir les besoins et les préoccupations des travailleurs et des travailleuses. Il s'agit aussi de reconnaître leur importance dans le développement économique du Québec. À cet égard, nous invitons le gouvernement à lire le paragraphe suivant, qui est tiré des notes du discours de Jean Lesage au moment de déposer le projet de loi ayant créé la Caisse de dépôt et placement :

« En somme, le conseil d'administration servira de lieu de rencontre à des points de vue très différents mais qui sont tous essentiels. D'une part, l'on y verra des représentants d'organismes publics qui cherchent normalement à emprunter aux taux les plus bas, mais, d'autre part, l'on y trouvera aussi le président de la Régie des rentes qui doit préconiser un rendement élevé des fonds qu'il a déposés. D'autres membres seront étroitement associés à la politique économique générale de l'État ; et enfin, le secteur privé sera représenté par des hommes d'affaires dont la compétence en matière de placement est reconnue, de même que par un membre des centrales syndicales dont les responsabilités se sont considérablement accrues depuis quelques années³⁹. » (notre soulignement)

À une certaine époque, au moins deux représentants des travailleurs et des travailleuses siégeaient au CA. La FTQ réitère qu'il faut donner une plus grande place aux représentants des travailleurs et des travailleuses au sein du conseil d'administration de la Caisse. Pourquoi ne pas profiter du projet de loi n° 38 pour rendre cette présence obligatoire au conseil d'administration? La FTQ est d'avis que cette demande est des plus légitimes. La présence des travailleurs au CA de la Caisse ne devrait pas dépendre du bon vouloir du gouvernement.

Recommandation n° 8 : La FTQ exige qu'une place au conseil d'administration de la Caisse de dépôt et placement du Québec soit réservée au mouvement syndical.

Le transport collectif : un enjeu majeur

Le transport collectif est intimement lié à l'accès au travail et à toutes les facettes de l'exercice de la citoyenneté. Dans la région métropolitaine de Montréal, pour l'année 2013, 49 % des déplacements en transport en commun à l'heure de pointe sont effectués en raison du travail et 28 % pour une activité reliée aux études⁴⁰. Un examen détaillé des données relatives au mode de transport utilisé pour se rendre au travail permet de dégager plusieurs constats⁴¹ :

³⁹ Notes du discours de l'honorable Jean Lesage prononcé en chambre le 9 juin 1965 lors de la présentation, en deuxième lecture, de la Loi de la Caisse de dépôt et placement du Québec, sur le site Web de la Caisse de dépôt et de placement du Québec, p. 5 [www.lacaisse.com/sites/all/files/medias/fr/lacaisse/documents/discours_jean_lesage_1965_fr.pdf] (Consulté le 3 mai 2015).

⁴⁰ AGENCE MÉTROPOLITAINE DES TRANSPORTS, *Enquête Origine-Destination 2013*, p. 20.

⁴¹ MINISTÈRE DE LA FAMILLE ET DES AÎNÉS, « Chapitre 7.2 – Le transport entre le domicile et le lieu de travail », *Un portrait statistique des familles au Québec*, Québec, 2011, p. 565-580.

- ▶ Les plus jeunes utilisent davantage le transport en commun;
- ▶ Les ménages solos utilisent davantage le transport en commun;
- ▶ Les femmes utilisent davantage le transport en commun que les hommes;
- ▶ Les femmes plus jeunes ainsi que les femmes vivant seules utilisent davantage le transport en commun que les autres groupes de femmes.

Le transport collectif joue un rôle très important en matière d'inclusion sociale. « En s'adressant davantage aux jeunes et aux personnes à plus faible revenu, le transport en commun devient donc un outil de politique publique intéressant en matière d'équité sociale. C'est donc à travers des politiques en transport en commun que l'État assume une partie de son rôle social qui vise à garantir à tous l'accès à la mobilité⁴². » D'où l'importance d'un réseau bien développé et accessible, d'un service efficace ainsi que de tarifs abordables.

▷ La mobilité en tant que droit

Comme nous le soulignons en 2005 dans un mémoire présenté au ministre des Transports du Québec, la mobilité est de plus en plus traitée comme un droit :

« Ne pas pouvoir se déplacer pour accéder au travail, à l'éducation, au logement, aux établissements de santé ou aux activités culturelles et de loisirs a des incidences certaines sur la qualité de la société qu'on a choisi de se donner. Le droit à la mobilité devient ainsi la porte d'accès à l'exercice de droits démocratiques élémentaires. Le droit à la mobilité couvre à la fois les dimensions collective et individuelle. À titre d'individu, toute personne peut, selon ses moyens et ses propres choix, recourir au transport individuel. Mais c'est à la société, et donc à l'État, que revient la responsabilité d'assurer l'exercice du droit collectif à la mobilité, comme droit social accessible, par la voie de la mise en place soit de réseaux exclusivement publics, soit de réseaux mixtes, ou encore de réglementation de l'activité des transporteurs privés⁴³. »

▷ La mobilité durable et la création d'emplois

Dans la lutte aux changements climatiques, il est impératif de réduire la consommation d'hydrocarbures dans le secteur des transports, puisque ce dernier comble ses besoins énergétiques quasi uniquement avec du pétrole et que ses émissions de gaz à effet de serre (GES) représentent 43 % du total québécois. Comme nous le mentionnions dans notre mémoire présenté en octobre 2013 à la Commission sur les enjeux énergétiques du Québec, le secteur des transports doit représenter la pierre angulaire de toute politique énergétique.

⁴² MELOCHE, Jean-Philippe, *Le financement du transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal*, recherche réalisée pour le compte de la Conférence régionale des élus des Laurentides, février 2012, p. 52.

⁴³ FTQ, *Avis de la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ) présenté au ministre des Transports du Québec*, mars 2005, p. 3.

« Pour la FTQ, il est clair que les efforts du gouvernement doivent porter prioritairement sur ce secteur. Cela suppose une révision en profondeur des modes de transport des personnes et des marchandises : mettre fin au "tout à l'auto", mettre en place les infrastructures publiques nécessaires pour faciliter les déplacements, tout en tenant compte des spécificités régionales et locales. Cette politique d'électrification des transports doit forcément s'accompagner d'un meilleur aménagement urbain et d'un transfert de l'automobile vers le transport collectif⁴⁴. »

L'étude Origine Destination réalisée par l'Agence métropolitaine des transports (AMT) démontre que le parc automobile croît plus rapidement que la population dans la région métropolitaine⁴⁵. Entre 2008 et 2013, le parc automobile a crû de 11 % comparativement à 5 % pour la population. De plus, le taux de croissance de l'utilisation de l'automobile a augmenté plus rapidement que pour le transport en commun au cours de la même période⁴⁶. Des projets comme le SLR du nouveau pont Champlain et le train de l'Ouest sont donc plus que nécessaires afin de retirer des centaines de véhicules de la circulation et d'améliorer le bilan du Québec en matière de réduction de gaz à effet de serre.

Pour la FTQ, le gouvernement doit jouer un rôle névralgique dans l'électrification des transports pour la simple et bonne raison que toute diminution des émissions de GES demandera « des modifications profondes à l'aménagement du territoire et aux infrastructures de transport⁴⁷ ». On ne peut pas se fier uniquement aux forces du marché pour lutter contre le réchauffement climatique, parce que les changements ne viendront pas d'eux-mêmes. Non seulement les investissements en matière de transport collectif nous permettront d'éviter une catastrophe environnementale, mais ils vont être d'importants vecteurs de création d'emplois et de croissance économique.

Plusieurs études le démontrent, la réduction de notre consommation de pétrole ainsi que des investissements dans l'efficacité énergétique, le transport collectif et les énergies propres permettront d'assurer une croissance économique forte et de créer des milliers d'emplois de qualité. Blue Green Canada, une alliance composée de syndicats, de groupes environnementaux et de groupes de la société civile, a évalué qu'un même investissement créait jusqu'à sept fois plus d'emplois dans des activités liées aux énergies propres comparativement à la production pétrolière et gazière, le raffinage ou les pipelines⁴⁸. Une autre étude de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain réalisée en collaboration avec SECOR Conseil souligne que pour « chaque tranche de 10 millions de dollars de

⁴⁴ FTQ, *Réflexions préliminaires sur l'énergie*, mémoire présenté dans le cadre de la Commission sur les enjeux énergétiques du Québec, 2 octobre 2013, Québec, p. 13.

⁴⁵ AGENCE MÉTROPOLITAINE DES TRANSPORTS, *Enquête Origine-Destination 2013*, p. 17..

⁴⁶ *Ibid*, p. 22-23.

⁴⁷ LANOUE, Roger et Normand MOUSSEAU, *Maîtriser notre avenir énergétique pour le bénéfice économique, environnemental et social de tous*, Commission sur les enjeux énergétiques du Québec, 2 février 2014, p. 102.

⁴⁸ BLUE GREEN CANADA, *More bang for Our Buck. How Canada Can Create More Energy Jobs and Less Pollution*, novembre 2012.

dépenses, le transport en commun génère 1,7 fois plus d'emplois et 2,5 fois plus de valeur ajoutée que le transport privé en voiture⁴⁹ ».

D'ailleurs, les projets de transport en commun ont un effet structurant sur l'économie québécoise. Une étude de l'Institut de recherche en économie contemporaine (IRÉC) a calculé les retombées économiques ainsi que la création d'emplois pour plusieurs projets de transport en commun⁵⁰. Si tous ces projets étaient menés à terme, on pourrait envisager la création de 50 000 emplois (années-personnes). On pourrait s'attendre à encore plus d'emplois créés si le projet du monorail électrique reliant les plus grandes villes du Québec voyait le jour⁵¹.

D'ailleurs, l'augmentation de l'offre en matière de transport en commun permet de réduire la consommation de pétrole, ce qui comporte une panoplie d'avantages dont d'importants bénéfices sur la balance commerciale du Québec. Dans une étude récente, le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec⁵² estime que si le Québec réduisait sa consommation de pétrole de 16 % d'ici 2020 par rapport à 2010, cela permettrait de créer 130 000 emplois directs et indirects pour la période 2015-2020, de générer 20 G\$ d'investissements dans l'économie locale et d'augmenter les recettes fiscales du gouvernement du Québec.

Recommandation n° 9 : La FTQ exige qu'un grand chantier d'électrification des transports collectifs démarre dans les meilleurs délais dans le but de réduire notre consommation de pétrole et de soutenir la création d'emplois de qualité, particulièrement dans le secteur manufacturier.

⁴⁹ CHAMBRE DE COMMERCE DU MONTRÉAL MÉTROPOLITAIN, *Transport en commun : un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal*, étude réalisée en collaboration avec SECOR conseil, décembre 2004, p. 23.

⁵⁰ Il s'agit du tramway de Montréal, du tramway de Québec, du SLR, du prolongement du métro, d'une navette aéroport/centre-ville [NDLR : ce projet a été réalisé], de trolleybus à Montréal, de l'électrification de la flotte des autobus de Montréal, de trolleybus à Laval ainsi que de l'électrification des quatre lignes de trains de banlieue et de la ligne du train de l'Est projetée (*Ibid*, p. 52).

⁵¹ LAPLANTE, Robert (sous la dir. de), *L'électrification du transport collectif : un pas vers l'indépendance énergétique du Québec*, rapport de recherche de l'IRÉC, décembre 2010.

⁵² REGROUPEMENT NATIONAL DES CONSEILS RÉGIONAUX DE L'ENVIRONNEMENT DU QUÉBEC, *Vingt milliards de dollars de plus en six ans. Les retombées économiques d'une réduction de la consommation de pétrole au Québec*, 2014.

CONCLUSION

Nous espérons que le gouvernement prendra le temps d'étudier nos recommandations afin d'améliorer le projet de loi n° 38. Pour la FTQ, il est fondamental que les infrastructures demeurent publiques et qu'elles ne puissent pas être vendues à des intérêts privés ou étrangers. Préférentiellement, le SLR du nouveau pont Champlain et le train de l'Ouest devraient être exploités par les sociétés de transports en commun. Si le gouvernement confie à la Caisse l'exploitation des infrastructures, il faut s'assurer de mettre sur pied un mécanisme afin que les hausses de tarifs de transport en commun demeurent raisonnables et que les services demeurent accessibles et de qualité. La FTQ réitère également sa demande quant à la présence de représentants des travailleurs et des travailleuses au sein du conseil d'administration de la Caisse.

Une chose reste certaine : la création de la filiale CDPQ Infra ne constitue pas une réponse définitive aux défis en matière de transport collectif au Québec. Pour lutter contre les changements climatiques et pour créer les emplois de demain, il faudra que le gouvernement québécois rehausse ses investissements et vise un développement harmonieux et cohérent du transport collectif dans la région métropolitaine.

CLÉ/yh
SEPB-574
19-05-2015