

CDPQ-Infra – Vraiment si bon que ça ?

Chronique du 29 novembre 2023

Le gouvernement du Québec a dépossédé le maire Bruno Marchand de son projet tramway pour le confier à CDPQ-Infra. Dans la foulée, il a aussi mandaté celle-ci pour revoir le projet de 3^e Lien. Québec avait également déjà confié à CDPQ-Infra des mandats de conception de projets de transport collectif structurant pour Longueuil et Laval, en plus du mandat avorté du REM de l'Est.

C'est simple, tout le monde au gouvernement semble voir CDPQ-Infra dans sa soupe, à commencer par la ministre des Transports :

« Qui a livré un grand projet de transport collectif dans l'histoire contemporaine ? C'est CDPQ Infra. »

Geneviève Guilbault, citée par La Presse, 21 novembre

Vous comprenez bien que face à pareille manifestation de confiance, CDPQ-Infra ne boudera pas son plaisir. Au contraire, son PDG en rajoutera :

« CDPQ Infra mettra à contribution l'expérience et l'expertise de ses équipes dans l'analyse et la planification de grands projets de transport acquises au Québec et ailleurs dans le monde. »

Jean-Marc Arbaud, PDG de CDPQ Infra, idem.

Voyons voir si CDPQ-Infra est aussi bon que la ministre et le PDG l'affirment.

D'abord les supposées équipes de CDPQ-Infra

Pour concevoir un projet de l'ampleur du REM de l'Est, il faut disposer de centaines de professionnels, ingénieurs de tous types, analystes financiers, statisticiens, urbanistes, architectes, etc. Que je sache, CDPQ-Infra n'accueille pas dans ses bureaux de l'immeuble Jacques Parizeau ces centaines de personnes. Au contraire, son PDG se targue de diriger une toute petite équipe, mais très efficace.

En fait, CDPQ-Infra fait ce que font les villes ou les gouvernements chaque fois qu'ils lancent un projet d'envergure : ils confient des mandats aux firmes externes en qui ils ont confiance. Cela vaut pour la conception du projet, puis pour sa réalisation :

- C'est ce que le maire Marchand proposait de faire avec son projet tramway;
- C'est ce que fera CDPQ-Infra.

Là où CDPQ-Infra fait fort, c'est au niveau des coûts de projet. De livrer un projet de la taille et de la complexité du REM pour 8 ou 9 milliards de dollars (G\$), selon que l'on compte ou non la station aéroport et quelques contributions gouvernementales supplémentaires, c'est littéralement un exploit :

- Citant un article de Bloomberg News, c'est ce qu'a soutenu le journaliste Jean-Philippe Décarie dans La Presse de vendredi dernier. En fait, au kilomètre, le REM serait le projet le moins cher d'Amérique du Nord : 3 fois moins que le prolongement du métro de Boston, 10 fois moins que la ligne D du métro de Los Angeles, 31 fois moins que le métro Second Avenue à New-York.

Aurait-on confié le mandat REM à la STM que ce projet aurait coûté au moins deux fois plus cher. Réciproquement, si CDPQ-Infra retient le projet tramway du maire Marchand, on peut s'attendre à ce que son prix soit coupé d'une bonne moitié, par rapport aux 8,4 G\$ que j'étais le premier à juger excessifs.

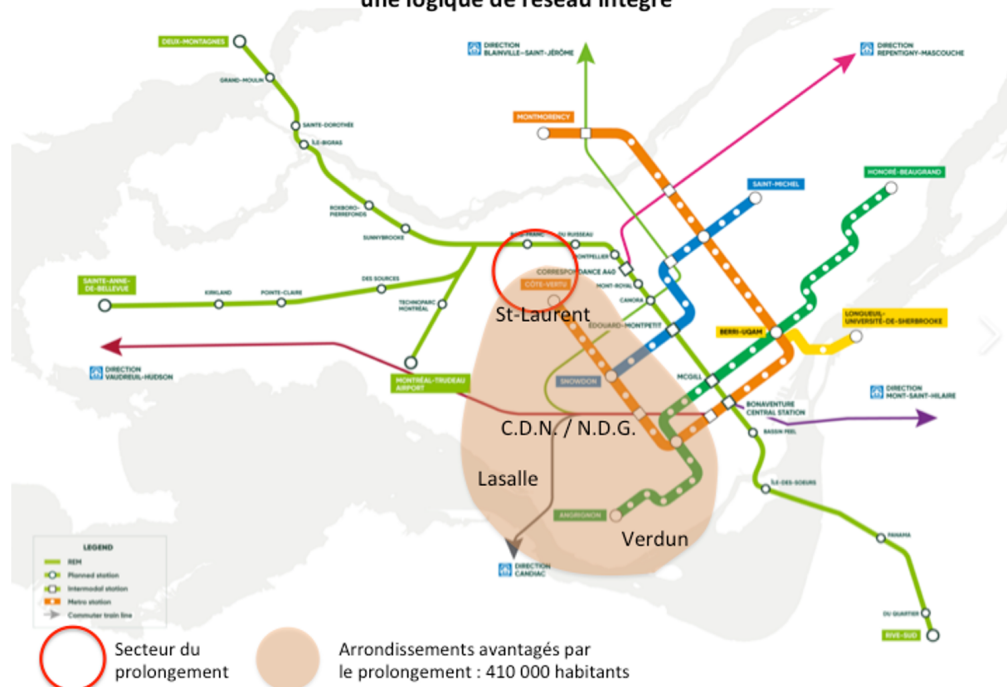
CDPQ-Infra en tant que planificateur en transport

J'ai beaucoup vanté le REM sous l'angle de son intégration au système existant de transport collectif, par le biais de connections avec les lignes Orange, Verte et Bleue du métro et les lignes Mascouche et Saint-Hilaire de trains de banlieue. Ce qui permettra notamment aux usagers d'accéder à l'aéroport Montréal-Trudeau en partant de pratiquement partout dans le vaste espace métropolitain.

Commençons par revenir au projet initial de CDPQ-Infra. D'abord les bons coups :

- Le choix d'assurer la liaison avec l'aéroport par le Nord fut à mon sens un coup de génie. Rappelons qu'une navette centre-ville – aéroport était demandée depuis des décennies par la communauté des affaires, sous forme d'une liaison point à point par le Sud, ne comportant donc que les deux stations Gare-Centrale et Aéroport. Une telle navette aéroportuaire aurait eu un achalandage bien faible;
- Ce choix d'une liaison par le Nord impliquait, tunnel sous la montagne oblige, le remplacement du train de banlieue Deux-Montagnes par une antenne REM. Ce qui solutionnait le problème de la limite de capacité de cette ligne.

Le prolongement de la ligne orange ouest suivant une logique de réseau intégré



Examinons maintenant les faiblesses de ce même projet initial :

- Aucune connexion n'était prévue avec les lignes Verte et Bleue du métro. C'est Denis Coderre qui en a fait la condition *sine qua non* de l'appui de la Ville de Montréal. Ce qui a convaincu CDPQ-Infra d'ajouter les stations McGill (ligne Verte) et Edouard-Montpetit ((ligne Bleue) à son projet;
- Tout planificateur en transport qui se respecte vous dira que la plus grande faille qui subsiste au projet REM est l'absence d'une connexion entre la ligne Orange ouest du métro et la stations REM Bois-Francs. Ce qui aurait requis un prolongement d'à peine 3 km du tunnel de métro, à partir de la station actuelle Côte-Vertu. Les arrondissements qui auraient été avantagés par cet ajout au projet concentrent plus de 400 000 habitants.
- Troisième faiblesse, attestée celle-là par le Secrétaire général du gouvernement Couillard Roberto Iglesias, la ligne REM de l'Ouest fut une pure commande politique à laquelle CDPQ-Infra a consenti.

La performance de CDPQ-Infra en tant que planificateur en transport est plutôt mitigée. Quelle peut en être la raison, au-delà de la pression politique que nous venons de voir ?

Priorité au rendement financier

La mission de la Caisse est de faire fructifier les fonds qui lui sont confiés en allant chercher les plus hauts rendements financiers possibles. Revenons à certains points qui précèdent sur la base de ce critère :

- L'argument capital qui fut utilisé par la Ville pour convaincre CDPQ-Infra d'ajouter les stations McGill et Edouard-Montpetit fut celui de l'augmentation de l'achalandage du REM, conséquemment du rendement financier : ***Vous allez faire plus d'argent !***
- La raison première expliquant que CDPQ-Infra n'ait pas pesé de tout son poids pour qu'une connexion soit réalisée avec la ligne Orange ouest du métro est que la Caisse tenait à garder les usagers dans son système, là où ils sont payants pour elle¹ : ***Si on consentait à ça, on perdrait de l'argent !***
- L'idée de convertir au REM la ligne de train Deux-Montagnes, longue de 30 km et qui attirait à elle seule 15 000 usagers quotidiens avant la COVID, peut elle aussi être revue à l'aune du rendement financier² : ***Deux-Montagnes, ce sera notre ligne la plus payante !***

¹ À 75 ¢ par kilomètre-passager, les 12 km qui séparent la station Bois-Franc de la Gare centrale rapporteront 9 \$ à la Caisse. Aller-retour, c'est 18 \$ par passager. En comptant 175 jours par an (post-COVID), chaque usager régulier rapportera donc **3 150 \$**. Autant d'argent qui aurait été perdu si le « client » était descendu du REM à Bois-Franc.

² À nouveau à 75 ¢ par kilomètre-passager, les 30 km qui séparent les gares Deux-Montagnes et Centrale rapporteront 22,50 \$ à la Caisse. Aller-retour, c'est 45 \$ par passager. En comptant 175 jours par an, chaque usager régulier rapportera donc **7 875 \$**.

À l'appui de cet objectif premier recherché par la Caisse, on peut aussi évoquer :

- Le **principe de non-concurrence** auquel Québec a consenti entre la Rive-Sud et le centre-ville via le pont Samuel-de-Champlain, au détriment de nombreux usagers qui étaient auparavant mieux servis par les autobus;
- La tentation de **parasiter autant la ligne de train de banlieue Mascouche que la ligne Verte du métro** dans le cas du projet avorté REM de l'Est;
- Le refus jusqu'ici avéré de CDPQ-Infra – on verra ce qu'il en sera à Québec – d'envisager toute autre technologie que son **mini-métro automatisé** va dans le même sens : réduire au plus bas les coûts d'opération, dans le but d'assurer un meilleur rendement financier.

Conclusion

- Sur la base du seul projet réalisé à ce jour, le REM, CDPQ-Infra mérite tous les éloges en ce qui concerne la maîtrise des coûts de projets³.
- En tant que planificateur en transport, CDPQ-Infra a eu besoin de l'aide de la Ville de Montréal pour améliorer son projet REM, s'est montrée politiquement manipulable dans le cadre de ce même projet, avant de connaître son Waterloo avec le REM de l'Est;
- Le gros défaut de CDPQ-Infra, c'est de placer le rendement financier au-dessus de tout.

Prochain test de vérité pour CDPQ-Infra : le mode de transport structurant pour Québec, lequel, selon moi, ne pourra être différent de ce qu'ont proposé l'un à la suite de l'autre Jean-Paul Lallier en 2002, Régis Labaume en 2018, Bruno Marchand en 2023.

³ Cela dit, le fait que les trains aient été fabriqués en Inde plutôt qu'à La Pocatière fait tache.