



REVUE DE PRESSE

19 juin 2018

Sommaire

Les membres de l'ATUQ dans les médias	2
Requête contre le REM: les plaignants entendus par la Cour d'appel du Québec en septembre.....	2
Métro de Montréal: retrait des voitures des MR-63 d'ici jeudi	3
En régions, dans le monde et sujets connexes	4
Risque-t-on d'attraper des microbes en touchant les barres du métro?	4
REM : la Caisse pourrait ne pas faire un sou ou perdre de l'argent.....	5

SUIVEZ-NOUS SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX!





Les membres de l'ATUQ dans les médias

Requête contre le REM: les plaignants entendus par la Cour d'appel du Québec en septembre



Une quinzaine de membres de la coalition Trainspérance ont pris part lundi à une conférence de presse devant l'hôtel de ville de Montréal.

ZACHARIE GOUDREAU

Lundi, 18 juin 2018 20:44MISE à JOUR Lundi, 18 juin 2018 20:44

<http://www.journaldemontreal.com/2018/06/18/requete-contre-le-rem-les-plaignants-entendus-par-la-cour-dappel-du-quebec-en-septembre>

La Cour d'appel du Québec entendra en septembre les arguments d'une coalition de groupes environnementaux et de citoyens opposés au projet de Réseau express métropolitain, qu'ils veulent ramener à la table à dessin.

En décembre dernier, le juge Michel Yergeau, de la Cour supérieure du Québec, a rejeté la demande de recours collectif présentée par les membres de la coalition Trainspérance, qui réclament de nouvelles consultations publiques sur le REM, dont les premiers travaux de construction sont en cours.

La décision du juge, qui mentionnait notamment que la coalition n'appuyait pas suffisamment ses arguments sur des faits, a été portée devant la Cour d'appel du Québec en avril dernier, qui entendra en septembre les arguments de Québec et de la coalition.

«C'est très évident à mon oeil que le juge de la Cour supérieure était biaisé envers la cause environnementale et les plaignants», a déclaré Me Campbell Stuart, du cabinet d'avocats Colby Monet, en marge d'une conférence de presse qui a réuni lundi une quinzaine de membres de la coalition devant l'hôtel de ville de Montréal.

Impacts environnementaux

Les plaignants estiment que le futur système léger sur rail entièrement électrique, qui s'étendra sur une distance de 67 kilomètres, nuira à l'environnement en contribuant à l'étalement urbain.



«Ce n'est pas un projet écologique. Je suis certain qu'il ne passerait pas un test climat et qu'il ne permettra pas de contrer la congestion routière», a avancé John Symon, qui réclame que le projet retourne devant le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE).

Le REM, qui entrera progressivement en fonction dès 2021, comprendra 26 stations réparties sur la couronne nord, la Rive-Sud ainsi que l'ouest de l'île et le centre-ville de Montréal.

Publié le 18 juin 2018 à 12h22 | Mis à jour le 18 juin 2018 à 12h22

Métro de Montréal: retrait des voitures des MR-63 d'ici jeudi



La STM a organisé une visite des ateliers où étaient entretenues les voitures originales du métro de Montréal, les MR-63, peu avant leur retrait prévu cette semaine. MARCO CAMPANOZZI, ARCHIVES LA PRESSE

ma PRESSE

La Presse Canadienne

<http://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/201806/18/01-5186217-metro-de-montreal-retrait-des-voitures-des-mr-63-dici-jeudi.php>

Les plus anciennes voitures du métro de Montréal, les MR-63, amorcent ce lundi une tournée d'adieu de quatre jours sur les quatre lignes du réseau.

La circulation de ces voitures prendra fin sur la ligne jaune lundi après-midi, la ligne verte mardi, la ligne orange mercredi et la ligne bleue jeudi.

La Société de transport de Montréal (STM) précise que ses plus anciens wagons ne circuleront qu'en heure de pointe du matin et du soir.



Les voitures MR-63 auront donc roulé pendant 52 ans, un rendement exceptionnel pour du matériel ferroviaire, selon la STM. La société publique attribue cette longévité à la dextérité du personnel d'entretien.

Ces vieilles voitures auront parcouru plus de quatre millions de kilomètres chacune depuis leur mise en service en 1966.

Le dévoilement de la première voiture MR-63 a eu lieu en août 1965 à l'usine de la compagnie Canadian Vickers, notamment en présence du maire de l'époque, Jean Drapeau, du président du Comité exécutif, Lucien Saulnier, et de l'archevêque de Montréal, le cardinal Paul-Émile Léger.

Le métro de Montréal a été inauguré le 14 octobre 1966.

En régions, dans le monde et sujets connexes

Risque-t-on d'attraper des microbes en touchant les barres du métro?



<http://www.sympatico.ca/risque-t-on-attraper-microbes-metro-autobus-1.3909073>

Qui n'a jamais rechigné à l'idée de toucher la **barre du métro** de peur d'attraper des **microbes**? Des chercheurs américains ont analysé celles du métro new-yorkais dont c'est le lieu de passage de millions de personnes chaque jour.

Les résultats sont plutôt étonnants!

Les chercheurs ont identifié 637 microbes. Parmi eux, plus de la moitié sont des bactéries, dont 57% sont inoffensives pour la santé, 31% peuvent représenter un risque pour les personnes immunodéprimées et 12% **hautement pathogènes**. Mais les chercheurs estiment que leur présence, trop infime, ne représente pas une menace pour la santé. Ils ont d'ailleurs appuyé leur propos en rappelant qu'aucun cas de peste bubonique n'a été répertorié dans la région de New York...



Les microbiologistes ont également découvert dans 27% des échantillons des bactéries résistantes aux antibiotiques. Ces dernières ne rendent pas forcément malade, mais elles peuvent pénétrer l'organisme et empêcher la médication ultérieure de faire effet. Enfin, les virus bactériens constituent 0,032 % des prélèvements. Ils n'ont pas d'impact direct sur la santé.

Même si les risques d'attraper une maladie en touchant la barre du métro sont faibles, il existe tout de même une toute petite probabilité. Il ne faut donc pas négliger de se laver les mains une fois rendues à bon port!

REM : la Caisse pourrait ne pas faire un sou ou perdre de l'argent

Publié le lundi 18 juin 2018 à 11 h 52



Dates d'entrée en vigueur des différents tronçons du REM Photo : Radio-Canada
<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1107723/rem-caisse-perdre-argent-macky-tall>

La Caisse de dépôt (CDPQ) pourrait très bien ne pas faire un sou ou même perdre de l'argent avec son Réseau express métropolitain (REM), son futur train léger. Le grand patron du projet, Macky Tall, n'écarte pas ce scénario : il assure que la Caisse n'a « aucune garantie de rendement dans la réalisation du REM ».

LA PRESSE CANADIENNE

Dans une entrevue avec La Presse canadienne diffusée lundi, il a ainsi répondu aux critiques voulant que la Caisse engrange des bénéfices considérables aux dépens des contribuables et que le REM coûte plus cher au bout du compte qu'un projet de transport en commun traditionnel.

Le REM est un projet de près de 7 milliards de dollars, financé à moitié par des fonds publics mais qui est privé, propriété de la Caisse de dépôt.

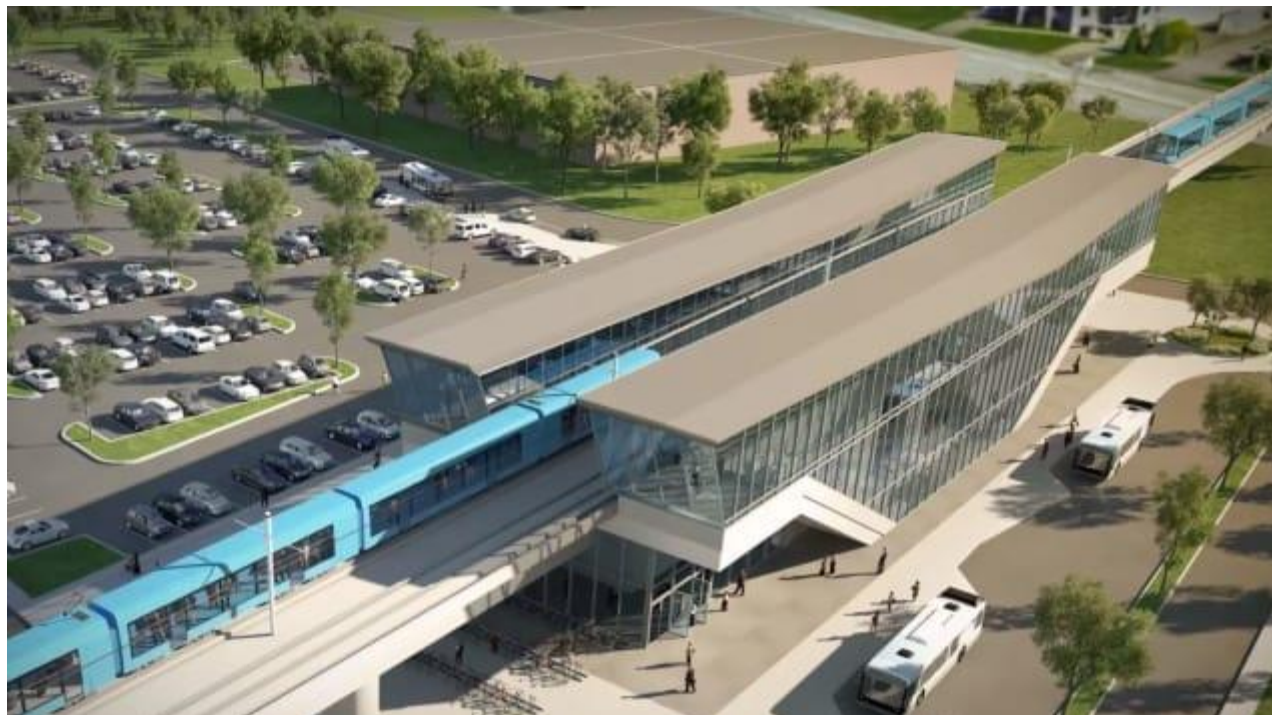
De plus, le gouvernement du Québec s'est engagé avec les municipalités à financer son exploitation avec une redevance annuelle de plusieurs centaines de millions tirée de la tarification, une fois la mise en service complète. Une redevance indexée sur une vingtaine d'années pourrait rapporter au total plus de 11 milliards de dollars, selon des estimations.

La Caisse s'est également assurée d'obtenir de vastes territoires de monopole dans toute la région métropolitaine et des zones de rabattement pour amener la clientèle aux stations du REM.



L'objectif de la Caisse est de dégager un rendement annuel de 8 % sur ses 3 milliards de dollars investis dans l'aventure, soit environ 240 millions de dollars.

« C'est notre risque »



Le REM est un projet de près de 7 milliards de dollars, financé à moitié par des fonds publics mais qui est privé, propriété de la Caisse de dépôt. Photo : tirée d'une vidéo de CDPQ Infra

Or, malgré les avantages obtenus par le REM, cette cible pourrait être manquée, selon le président et chef de la direction de CDPQ Infra, Macky Tall.

Il reconnaît que les questions et les critiques soulevées sur la rentabilité sont légitimes, mais la Caisse prend un risque, c'est un pari qu'elle pourrait perdre.

« Ce sont des questions qui sont raisonnables », a-t-il d'abord convenu au cours d'un entretien récent dans les bureaux de la Caisse à Montréal.

La réalité, c'est qu'il n'y a aucune garantie de rendement dans la réalisation du REM.

Macky Tall, président et chef de la direction de CDPQ Infra

M. Tall a expliqué que son équipe a travaillé fort pour bien estimer les coûts de construction, quitte à prendre quelques semaines supplémentaires pour continuer les négociations avec les consortiums pour arriver à un bon prix.

« Si ça coûte plus cher, cela a un impact sur le rendement, et il n'y a rien dans la tarification qui vient nous compenser pour ça », a-t-il évoqué.

De même, il suffirait que l'achalandage soit moins élevé que les projections annuelles établies pour compromettre le rendement. En effet, la redevance annuelle est établie en fonction d'un tarif de 0,72 \$ par passager-kilomètre, qui sera versé au REM par les pouvoirs publics.

« C'est notre risque, a affirmé M. Tall. Si les utilisateurs ne sont pas au rendez-vous, nous, on reçoit le même montant et c'est notre problème. Il n'y a rien [dans les ententes] qui prévoit autre chose qu'un revenu pour chaque passager-km. »

Dans une entrevue récente avec La Presse canadienne, une source d'autorité dans le domaine du transport en commun a par contre fait remarquer que la part de la redevance annuelle assurée par le gouvernement du Québec pour l'exploitation du REM, une fois le réseau bien en place, équivalait à environ 240 millions de dollars, soit le rendement demandé par la Caisse.



Vérificatrice générale

Dans son rapport déposé la semaine dernière, la vérificatrice générale a fait écho au postulat de la Caisse. Guylaine Leclerc a confirmé que « les risques significatifs sont assumés davantage par la Caisse et les filiales que par le gouvernement. En contrepartie, la Caisse en tire aussi un rendement prioritaire ».

Elle a toutefois fait remarquer qu'« il subsiste certains risques pour le gouvernement, qui pourraient l'amener à déboursier des sommes supplémentaires », et ces indemnités pourraient dépasser les 600 millions de dollars.

De plus, la vérificatrice générale affirme que les projections d'achalandage sont réalistes, mais prudentes. C'est donc dire que les redevances versées au REM pourraient être plus élevées. D'ailleurs, l'achalandage de la Canada Line à Vancouver, un autre projet de la Caisse, a dépassé de beaucoup les projections.

Mais à cela, Macky Tall répond en rappelant qu'en vertu des ententes, si la clientèle dépasse de 15 % la projection, la proportion de la redevance assumée par les pouvoirs publics diminue; et à plus de 40 %, le REM ne recevra que la valeur du titre de transport de l'usager.

Clause de rééquilibrage

Cependant, une clause prévoit qu'après ce seuil d'achalandage, la Caisse pourrait « demander [au gouvernement] un rééquilibrage économique et financier du projet ». Québec pourrait-il avoir à déboursier encore?

« On atteindrait un seuil où il faudrait acheter de nouvelles rames », ajouter du service donc, a justifié le directeur général adjoint de CDPQ Infra, Jean-Marc Arbaud.

« On parle d'un scénario qu'on a de la difficulté à voir comme réaliste aujourd'hui, a plaidé M. Tall. C'est tellement hypothétique comme question et tellement improbable. »

Inquiétudes de l'opposition

Au cours d'une entrevue la semaine dernière avec La Presse canadienne, le député péquiste de Sanguinet, Alain Therrien, a quant à lui soulevé des inquiétudes concernant l'amortissement du REM.

Selon ses informations, la Caisse amortira son projet sur 10 ou 15 ans, alors que de telles infrastructures, dont la longévité est de beaucoup supérieure, pourraient être amorties sur plus de 25 ans : en exigeant davantage en tarification pour un amortissement plus court, la tarification est ainsi gonflée à l'avantage de la Caisse.

Rappelons que le REM comprendra une grande ligne allant de la couronne nord (Deux-Montagnes) à la Montérégie (Brossard), en passant par l'île de Montréal et le centre-ville, ainsi que deux segments vers l'ouest de l'île, un vers l'aéroport et l'autre vers Sainte-Anne-de-Bellevue, pour un total de 26 stations.

Le chantier a été lancé à la fin d'avril. Un premier tronçon devrait entrer en service en 2021.



Veille Technologique