

Les projets de transport en commun en PPP exposent les échecs de la privatisation

Les transports en commun améliorent la qualité de vie des personnes qui vivent et travaillent dans nos communautés. Au Canada, ils sont indispensables pour faire face à la croissance démographique, protéger l'environnement et accroître l'équité sociale et économique.

Mais au lieu de construire de nouveaux réseaux de transport en commun sur la base d'une planification publique transparente, les gouvernements et les entreprises se tournent vers la privatisation par le biais de partenariats public-privé (PPP). Lorsque les transports en commun sont planifiés et exploités à des fins lucratives, ils ne répondent pas aux besoins des communautés et leur gestion manque de transparence. Et c'est le public qui en paie le prix.

Les réseaux de transport en commun en PPP permettent aux entreprises de générer des profits, tandis que le public se retrouve coincé avec des services peu fiables, coûteux et parfois même dangereux. De récents projets de transport en commun réalisés en PPP, comme le train léger d'Eglinton Crosstown à Toronto, le train léger d'Ottawa et le Réseau express métropolitain (REM) à Montréal, ont été considérablement retardés, ont dépassé leur budget et ne parviennent pas à répondre aux besoins de la population. Même les partisans admettent que les PPP font face à un problème de perception publique¹.

Les échecs de ces PPP surviennent dans un contexte où il est essentiel de développer nos réseaux de transport en commun. Alors que la crise climatique s'intensifie, les transports en commun électriques permettront de réduire les émissions de gaz à effet de serre et contribueront à la préservation de l'environnement. Les personnes qui habitent dans des communautés dotées de transports en commun publics de qualité sont moins nombreuses à posséder une voiture, se déplacent plus souvent

à pied ou à vélo et utilisent les transports en commun jusqu'à 10 fois plus souvent que celles qui habitent dans des communautés dépendantes de l'automobile².

Les transports en commun facilitent l'accès au travail, aux écoles et aux services publics essentiels, en particulier pour les membres des groupes d'équité, tels que les personnes en région éloignée, à faible revenu, autochtones, noires, racisées, âgées ou en situation de handicap³.

La solution consiste à mettre en place des réseaux de transport en commun dont la planification, le financement et l'exploitation sont assurés par le secteur public, et non par le biais de PPP opaques et onéreux.

Qui plaide en faveur des PPP et pourquoi?

Les plus grands promoteurs des PPP sont les membres du Conseil canadien pour les partenariats public-privé (CCPPP), qui regroupe des lobbyistes, des consultant(e)s et des conseillères et conseillers en placements, ainsi que des député(e)s des partis libéraux et conservateurs.

Ces promoteurs affirment que les PPP permettent aux gouvernements de réaliser des économies, car ils offriraient une meilleure rentabilité, en plus de décharger le budget public du financement des infrastructures et de leur dette⁴. Ils prétendent que les PPP permettent aux gouvernements d'économiser de l'argent parce que le secteur privé est avant tout motivé par l'efficacité. Pourtant, dans presque toutes les provinces, les projets en PPP ont montré que le financement privé coûte plus cher que l'emprunt public⁵.

Les emprunts privés sont assortis d'un taux d'intérêt plus élevé, ce qui rend les projets en PPP plus coûteux que les emprunts municipaux directs.

Par exemple, le prolongement du métro Toronto-York Spadina, achevé en 2017, a été effectué de manière traditionnelle et a coûté 384 millions de dollars par kilomètre. Cependant, tous les futurs projets de métro réalisés en PPP à Toronto coûteront presque deux fois plus cher par kilomètre⁶.

En outre, les modèles de PPP complexes engendrent des coûts supplémentaires pour la rémunération des avocat(e)s et des consultant(e)s et comprennent des frais cachés pour le secteur public chargé de la surveillance des contrats pendant toute leur durée.

Les partisans des PPP continuent de séduire les gouvernements en leur promettant de mieux rentabiliser l'argent des contribuables⁷. Le problème avec ces évaluations « d'optimisation des ressources », c'est qu'elles s'appuient sur des calculs effectués par des sociétés de conseils du secteur privé qui sont extrêmement partiales, puisqu'elles font la promotion des PPP et en tirent des profits.

Le Centre canadien de politiques alternatives a analysé près de 50 évaluations de l'optimisation des ressources pour des projets en PPP en Saskatchewan, en Alberta et en Colombie-Britannique, et a constaté que 98 % d'entre elles recommandaient un PPP au lieu d'une construction traditionnelle par le secteur public⁸. Les projets de transport en commun en PPP n'ont pas permis l'optimisation des ressources en raison de dépassements de coûts, de retards importants dus à de longues négociations contractuelles, de défauts de conception et, dans certains cas, de problèmes de sécurité ou de défaillance de l'infrastructure.

Le problème fondamental des PPP, c'est qu'ils priorisent la maximisation des profits. Les infrastructures publiques conçues pour réaliser des bénéfices financiers confèrent un contrôle et un pouvoir décisionnel sans précédent aux investisseurs du secteur privé. C'est ensuite le public qui doit assumer le coût des raccourcis pris pour engranger des profits, comme le fait de négliger certaines étapes de sécurité et de conception.

Le sous-financement du fédéral et sa prédilection pour les PPP

Le gouvernement libéral fédéral continue de plaider en faveur des PPP par l'intermédiaire de la Banque de l'infrastructure du Canada (BIC), une société d'État qui joue un rôle actif dans la promotion de ce type de projet dans le secteur des transports en commun. Créée en 2017, la BIC a pour mission d'attirer les investissements privés dans les transports en commun et autres infrastructures publiques. Les projets de la BIC doivent générer des revenus, ce qui implique d'imposer des frais d'utilisation pour que les investisseurs privés puissent bénéficier d'un flux régulier de revenus.

La BIC a pour mission d'attirer les investissements privés dans les transports en commun et autres infrastructures publiques.

Comme d'autres organisations, le SCFP réclame que le mandat de la BIC soit réorienté vers l'offre de prêts à faible taux d'intérêt aux municipalités. En 2023, le gouvernement fédéral a procédé à l'examen quinquennal de la BIC, sans toutefois supprimer son mandat de privatisation.

Plusieurs facteurs ont poussé les gouvernements à opter pour un PPP dans le cadre de projets de transport en commun, notamment la pression exercée par la BIC, la forte baisse d'utilisation pendant la pandémie de COVID-19 et le sous-financement chronique des transports en commun par le gouvernement fédéral.

En juillet 2024, le gouvernement fédéral a annoncé la création du Fonds pour le transport en commun du Canada (FTCC), qui allouera, à partir de 2026, 30 milliards de dollars sur 10 ans à de nouvelles infrastructures de transport public. Il s'agit du plus gros investissement dans les transports en commun de l'histoire du Canada. Mais le FTCC doit soutenir toutes les agences de transport du Canada, ce qui signifie que les municipalités devront rivaliser entre elles pour obtenir une part des 3 milliards de dollars alloués annuellement⁹. À elle seule, la ville de Toronto a besoin de 4,3 milliards de dollars pour de nouvelles rames de métro afin de desservir les lignes existantes et de 1,8 à 2,3 milliards de dollars supplémentaires chaque année au cours des 15 prochaines années pour assurer les réparations et se doter d'un parc d'autobus à zéro émission¹⁰.

Le FTCC permettra de construire des infrastructures de transport en commun indispensables, mais le

financement ne pourra pas être utilisé pour couvrir les dépenses d'exploitation. De plus, le FTCC ne sera pas suffisant pour permettre à chaque municipalité de se procurer de nouvelles formes de transport en commun fonctionnant à l'électricité. À ce stade, il n'est pas nécessaire que ces nouveaux projets soient des PPP, mais le ministre des Affaires intergouvernementales et ministre des Finances, Dominic LeBlanc, a déclaré qu'il serait souhaitable d'explorer le rôle des PPP pour attirer des fonds et diversifier les modèles de revenus et les options de financement¹¹. Il est clair que le gouvernement n'a pas renoncé à promouvoir la BIC et les investissements privés.

Les PPP ne respectent pas les délais et les budgets prévus

Le train léger d'Eglinton Crosstown est un très bon exemple d'un projet en PPP qui a pris du retard et dépassé son budget. Il devait entrer en service en 2020. Or, même quatre ans plus tard, Metrolinx refuse de fournir une date d'entrée en fonction, car de nouveaux problèmes ont été découverts dans la construction.^{12 13} Au printemps 2024, Metrolinx a déclaré que des défaillances dans le logiciel du train léger devaient être corrigées par Crosslinx Transit Solutions, le consortium privé responsable de la construction de la ligne, et par Alstom, le fabricant des trains¹⁴.

Crosslinx Transit Solutions n'a pas respecté l'échéance initiale de 2020 et a dépassé une autre échéance en septembre 2022¹⁵. À l'été 2024, le projet n'a toujours pas de date d'inauguration en vue, et les Torontois(e)s sont à bout de patience face aux nuisances des travaux qui s'éternisent le long du nouveau tracé¹⁶. En plus des retards, le projet de train léger coûte maintenant 1 milliard de dollars de plus que ce que Crosslinx avait prévu en 2018, et Metrolinx ne compte pas révéler le coût total du projet ni des plans de prolongement vers l'ouest¹⁷.

Les projets en PPP à Ottawa et à Edmonton ont également connu des retards et des dépassements de coûts, malgré les promesses des entreprises impliquées. Le consortium responsable du projet de train léger d'Ottawa, le Groupe de transport Rideau (GTR), a donné à la Ville des dates d'entrée en service qu'il savait irréalisables¹⁸. Le GTR a signé un contrat à prix fixe engageant le consortium à payer les coûts au-delà de 2,1 milliards de dollars. Pourtant, le conseil municipal d'Ottawa a dû débloquer des

millions de dollars de son fonds de prévoyance pour couvrir les coûts imprévus liés aux retards et aux actions en justice¹⁹. De surcroît, le train léger a été opérationnel plus de 15 mois après la date prévue²⁰.

De même, le prolongement de la ligne de train léger Valley, à Edmonton, devait initialement être inauguré en décembre 2020, mais son ouverture a été retardée de trois ans en raison de câbles de mauvaise qualité qui se sont oxydés et de fissures dans l'infrastructure en béton causées par le travail bâclé d'un consortium privé²¹.

Les coûts ont également explosé pour le REM de Montréal, un projet de train léger en PPP détenu, exploité et entretenu par la CDPO Infra, une filiale privée de la Caisse de dépôt et placement du Québec (la Caisse), l'un des plus importants gestionnaires de régimes de retraite au Canada²². Le prix initial du REM, qui s'élevait à 5,5 milliards de dollars, a augmenté de 400 millions de dollars entre avril et novembre 2016, en raison de l'ajout de trois stations²³.

En septembre 2023, le coût du REM s'élevait à près de 8 milliards de dollars²⁴. Cette hausse s'explique en partie par l'ajout de nouvelles stations, ainsi que par des problèmes de construction dans le tunnel du Mont-Royal, des pénuries de main-d'œuvre et des problèmes d'approvisionnement en matériaux²⁵.

Les PPP ne garantissent pas la sécurité publique

Le train léger d'Eglinton Crosstown a fait l'objet d'une série de problèmes de sécurité. Crosslinx a construit des voies non conformes aux normes requises, ce qui aurait pu entraîner des déraillements de trains comme ceux qu'a connus le train léger d'Ottawa²⁶.

En fait, le train léger d'Ottawa a connu tellement de problèmes que le gouvernement ontarien a tenu une enquête publique sur le projet en 2022. Celle-ci s'est notamment penchée sur les nombreux problèmes de sécurité.

Selon l'enquête, la volonté de réduire au maximum les coûts du projet a mené à des compromis hasardeux dans sa conception, notamment le raccourcissement du tunnel du centre-ville et des quais des stations²⁷. Le GTR, le consortium privé qui a piloté le PPP, a choisi un modèle de wagon qui n'avait jamais été testé dans des conditions réelles. Il en a résulté une succession de problèmes techniques, notamment des roues fissurées, des portes bloquées, des

câbles d'alimentation déconnectés et des freins désactivés²⁸. Le commissaire de l'enquête, le juge William Hourigan, a déclaré que le modèle de PPP « a laissé peu de contrôle à la Ville sur le travail du GTR »²⁹.

Le GTR n'a également pas réussi à respecter un critère de sécurité essentiel, qui exigeait 12 jours consécutifs de tests sans aucun problème³⁰. Cette lacune a inévitablement entraîné une fermeture de deux mois à la suite du déraillement d'un train. Le Bureau de la sécurité des transports du Canada a déterminé que le manque d'entretien était à l'origine du déraillement d'un autre train en septembre 2021³¹.

Le REM de Montréal a également connu des problèmes de sécurité. Le REM utilise des trains automatisés sans conducteur qui doivent circuler à l'écart des zones piétonnières. Afin de maximiser les profits, les wagons du REM ont été construits à bas prix par la multinationale française Alstom, la même qui est à l'origine de la conception défectueuse des véhicules du train léger d'Ottawa. Alstom a aussi choisi de fabriquer les wagons en Inde plutôt qu'au Canada³².

Le jour de l'ouverture du REM, en juillet 2023, le service a été interrompu. Lors d'interruptions de service, les gens sont parfois restés bloqués dans les wagons sans conducteur ou conductrice pour les aider, et certaines personnes ont même appelé le 911³³.

Les PPP manquent de transparence et n'ont pas de comptes à rendre

Des détails importants portant sur des projets majeurs de train léger en PPP ont été cachés au public.

Les membres du conseil municipal et les habitant(e)s de Toronto ont également eu du mal à obtenir des informations de la part du consortium privé chargé de la construction de leur train léger. Pendant des années, Crosslinx n'a pas atteint les objectifs en matière de construction et de tests de sécurité, et ni le consortium ni les représentant(e)s du gouvernement provincial n'ont fait preuve de transparence quant aux plans de construction³⁴. Pendant ce temps, les membres du conseil municipal ont fait face au mécontentement de citoyen(ne)s en raison des embouteillages quotidiens et des pertes subies par les commerces locaux.

Les rapports présentés au conseil municipal d'Ottawa pendant la construction et les essais du projet manquaient également de transparence. L'enquête publique a révélé que l'ancien directeur municipal, Steve Kanellakos, avait délibérément induit en erreur le conseil municipal concernant une décision d'assouplir les critères des tests de sécurité du train léger. Il avait également dissimulé des résultats d'essais non concluants liés à l'utilisation des composants de qualité inférieure dans la construction du système de train léger³⁵. Steve Kanellakos avait informé le maire de l'époque, Jim Watson, des essais et de l'assouplissement des critères, mais ce dernier n'avait pas transmis l'information au conseil municipal.

Lorsqu'est venu le moment de voter sur la deuxième phase du train léger d'Ottawa, les membres du conseil municipal ont déclaré ne pas disposer des informations nécessaires pour prendre une décision éclairée³⁶. De même, le public n'a eu accès qu'à des rapports lourdement caviardés sur le site web de la Ville.

Dans le cas de Montréal, le gouvernement du Québec a accordé à la Caisse un pouvoir exceptionnel sur le projet du REM, y compris la capacité de le planifier sans consultation publique substantielle.

En 2015, la Caisse a obtenu un contrat de 99 ans pour le REM qui garantissait un « rendement prioritaire » de 8 %³⁷. La même année, le gouvernement du Québec a adopté le projet de loi 38, qui a conféré à la Caisse un rôle sans précédent dans la planification, le financement, la réalisation et l'exploitation des transports en commun dans la province³⁸.

Ce projet de loi a exempté la Caisse des lois régissant les sociétés de transport en commun de la région de Montréal. Il a également permis à la Caisse de faire fi des préoccupations des résident(e)s en matière de planification des transports en commun. Au début du projet, le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) a mené une enquête publique sur le REM et a constaté que la Caisse avait manqué à ses obligations de transparence en ne divulguant pas des informations essentielles, telles que les contrats, les prévisions de revenus et de coûts d'exploitation, et les études d'impact sur l'environnement³⁹.

La Caisse a tenu très peu de consultations publiques pour évaluer les besoins de la communauté. Les urbanistes ont exprimé leurs préoccupations

concernant le bruit et d'autres problèmes liés à la forte densité, et les autorités locales responsables des transports en commun n'ont pas été incluses dans les étapes clés du processus décisionnel⁴⁰.

Les transports en commun doivent rester publics

Nos réseaux de transport en commun doivent être au service des communautés, et non des intérêts privés. Ils doivent être construits de manière à optimiser les coûts, contribuer à un monde plus vert et accroître l'équité sociale. Les municipalités peuvent recourir au marché public pour ces projets. Cette méthode présente les avantages suivants :

- Elle repose sur l'emprunt public, qui est beaucoup moins onéreux que le financement des PPP.
- Elle suit des procédures institutionnelles bien établies, notamment des appels d'offres publics, ce qui accroît son imputabilité à l'égard de la population.
- Elle est encadrée par des conventions collectives établies depuis longtemps, qui reconnaissent et respectent les droits des travailleuses et des travailleurs.
- Elle permet aux gouvernements de préserver la propriété publique de ses infrastructures ainsi que son pouvoir décisionnel à leur égard.

Les grands projets d'infrastructure sont généralement réalisés par le biais des marchés publics. Mais les municipalités du Canada ont besoin d'un soutien financier plus important de la part des niveaux supérieurs de gouvernement afin d'électrifier les lignes de transport existantes, d'étendre les réseaux de transport en commun et de les exploiter en toute sécurité.

Les municipalités subissent encore la pression du gouvernement fédéral, par l'intermédiaire de la BIC, pour accepter de nouveaux projets en PPP⁴¹. Selon le SCFP, la BIC devrait être une institution publique offrant des prêts à faible coût pour aider les municipalités à mettre en œuvre ces projets⁴². Le gouvernement fédéral devrait s'inspirer de l'expérience

des banques publiques européennes et faire de la BIC une banque au service de la population. Une banque véritablement publique permettrait aux municipalités d'emprunter à des taux d'intérêt inférieurs à ceux du secteur privé, tout en priorisant des projets écologiques et abordables.

Malgré la pression des entreprises et de certains gouvernements en faveur des PPP comme modèle pour les futures infrastructures de transport, les faits montrent clairement qu'ils ne sont pas la solution. Partout au Canada, les projets de transport en PPP n'ont pas été réalisés de manière sécuritaire, efficiente ou dans les délais impartis.

Passez à l'action

En tant que membres du syndicat, membres de la communauté et résident(e)s préoccupé(e)s, nous devons nous opposer à toute nouvelle privatisation des transports en commun. Unissons-nous pour demander à nos gouvernements d'investir dans des projets essentiels de transport en commun et veiller à ce que ces projets soient exploités et entretenus par la communauté, pour la communauté.

- Rendez-vous au scfp.ca/privatisation pour consulter d'autres ressources sur les problèmes de la privatisation et les avantages du maintien des services publics.
- Écrivez à vos élu(e)s, assistez aux réunions du conseil municipal et contactez votre personne conseillère du SCFP pour obtenir de l'aide sur la manière d'entreprendre ce travail dans votre communauté.

Notes

¹ Immen, W. (2023, 12 mai). *Getting the most value from public-private partnerships*. The Globe and Mail.

² Litman T. (2020, 14 juin). *Evaluating public transportation health benefits*. Victoria Transport Policy Institute. https://apta.com/wp-content/uploads/Resources/resources/reportsandpublications/Documents/APTA_Health_Benefits_Litman.pdf

³ Sanford, S. (2023, 18 septembre). *Equitable public transit important for climate change mitigation*. Wellesley Institute. <https://www.wellesleyinstitute.com/ttc/equitable-public-transit-important-for-climate-change-mitigation/>

⁴ Cependant, comme le soulignent John Loxley et Salim Loxley dans leur guide intitulé *Poser les bonnes questions : Un guide à l'intention des municipalités qui envisagent les PPP* (2020), des projets tels que le pont de la Confédération de l'Île-du-Prince-Édouard étaient censés être « hors bilan ». Par la suite, les vérificateurs ont exigé que ce projet soit comptabilisé comme une dette, car les paiements au consortium privé étaient considérés comme des contrats de location-acquisition.

⁵ Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP). (2015, 10 février). *La VGO jette un seau d'eau froide sur l'aventure fédérale-provinciale avec les PPP*. <https://scfp.ca/la-vgo-jette-un-seau-deau-froide-sur-laventure-federale-provinciale-avec-les-ppp>

⁶ Lorinc, J. (2023, 21 novembre). *Why private-public infrastructure projects haven't always lived up to the hype*. Globe & Mail. <https://www.theglobeandmail.com/business/rob-magazine/article-private-public-infrastructure-eglinton-crosstown/>

⁷ Conseil canadien pour les partenariats public-privé (CCPPP). (2024). *P3 myths & facts*. <https://www.pppcouncil.ca/why-p3s/p3-myths-and-facts>

⁸ Enoch, S. (2021, 27 septembre). *Do P3 value-for-money tests have any value? Supposed impartial test approves P3 model 98 percent of the time*. Canadian Centre for Policy Alternatives. <https://policyalternatives.ca/newsroom/news-releases/do-p3-value-money-tests-have-any-value-supposed-impartial-test-approves-p3>

⁹ À noter que 500 millions de dollars seront réservés chaque année pour répondre à certaines priorités, comme les besoins des communautés rurales et autochtones.

¹⁰ CBC News. (2024, 20 mars). *TTC, 2 other major transit operators ask for feds to release approved funds in upcoming budget*. <https://www.cbc.ca/news/canada/toronto/ttc-ask-federal-funds-1.7150199>

¹¹ Infrastructure Canada. (2023, juillet). *Permanent, intégré et adapté aux besoins locaux : De nouvelles bases pour un financement permanent du transport en commun au Canada*. <https://logement-infrastructure.canada.ca/alt-format/pdf/transit-transport/pptf-report-rapport-fptc-fr.pdf>

¹² King, A. (2022, 8 décembre). *There's no 'credible plan' to complete the Eglinton Crosstown LRT, confidential documents say*. CBC News. <https://www.cbc.ca/news/canada/toronto/confidential-documents-eglinton-crosstown-lrt-1.6675131>

¹³ Metrolinx est une société d'État ontarienne qui gère les transports publics dans la région du Grand Toronto et de Hamilton.

¹⁴ Westoll, N., (2024, 25 mars). *Still no Eglinton Crosstown opening date as officials provide small west extension update*. CityNews. <https://toronto.citynews.ca/2024/03/25/eglinton-crosstown-west-construction-update/>

¹⁵ Balintec, V. (2023, 27 septembre). *'We're not there yet': Metrolinx CEO won't provide an opening date for troubled Eglinton Crosstown LRT*. CBC News. <https://www.cbc.ca/news/canada/toronto/eglinton-crosstown-light-rail-update-1.6979484>

¹⁶ Callan, I., & D'Mello, C. (2024, 30 mai). *Metrolinx refuses to share progress and problems with Eglinton LRT*. Global News. <https://globalnews.ca/news/10515051/eglinton-lrt-issues-metrolinx-denies-request/>

¹⁷ CBC News. (2024, 25 mars). *Next stage announced for Eglinton Crosstown West Extension*. <https://www.cbc.ca/news/canada/toronto/transportation-announcement-march-25-1.7154592>

¹⁸ Woods, M., & Pringle, J. (2022, 30 novembre). *'Unconscionable,' 'egregious:' Scathing Ottawa LRT inquiry report slams senior city staff, RTG*. CTV News. <https://www.ctvnews.ca/ottawa/article/unconscionable-egregious-scathing-ottawa-lrt-inquiry-report-slams-senior-city-staff-rtg/>

¹⁹ Skura, E. (2023, 17 novembre). *Costs for LRT expansion keep rising, but there's no going back*. CBC News. <https://www.cbc.ca/news/canada/ottawa/costs-for-lrt-expansion-keep-rising-but-there-s-no-going-back-1.7020695>

²⁰ Britneff, B. (2019, 23 août). *Long-delayed Ottawa LRT will open to the public on Sept. 14*. Global News. <https://globalnews.ca/news/5803885/ottawa-lrt-opening-september/>

²¹ Meilleur, D. (2023, 7 septembre). *Valley Line LRT cable replacement complete, fall opening anticipated*. Global News. <https://globalnews.ca/news/9945173/valley-line-lrt-cable-fall-opening-2023-edmonton/#:~:text=The%20Valley%20Line%20LRT%20expansion,some%20were%20affected%20by%20oxidization>.

²² La Caisse n'est pas une institution publique; les revenus de ses investissements ne sont pas reversés au Trésor public. Comme une société, la CDPQ a des filiales, dont CDPQ Infra, qui investissent dans les PPP en tant que partenaire privé.

²³ Montréal Gazette. (2017, 15 juin). *REM train project: Timeline of key events*. <https://montrealgazette.com/news/local-news/rem-train-project-timeline-of-key-events>

²⁴ Montréal Gazette, 2017.

²⁵ The Canadian Press. (2023, 13 septembre). *REM price tag grows to \$7.95B; owners vow to absorb cost overruns*. CityNews. <https://montreal.citynews.ca/2023/09/13/rem-price-tag-cost-overruns/#:~:text=Last%20Updated%20September%2013%2C%202023,billion%20originally%20confirmed%20with%20bidders>.

²⁶ CBC News. (2023, 27 avril). *Eglinton Crosstown plagued by 260 quality control issues, including improperly laid track: Metrolinx CEO*. <https://www.cbc.ca/news/canada/toronto/eglington-crosstown-delays-verster-metrolinx-1.6824272>

²⁷ Hourigan, W. (2022, 30 novembre). *The final report of the OLRT Public Inquiry*. https://www.archives.gov.on.ca/en/e_records/OLRTPI/documents/final-report/index.html

²⁸ CBC News. (2020, 16 décembre). *Protruding screws possible cause LRT wheel cracks, TSB says*. <https://www.cbc.ca/news/canada/ottawa/ottawa-lrt-wheel-cracks-tsb-report-1.5841865>

²⁹ Pringle & Woods, 2022.

³⁰ Trick, S. (2022, 14 janvier). *Ottawa's colossal LRT debacle: A brief-ish history*. TVO. <https://www.tvo.org/article/ottawas-colossal-lrt-debacle-a-brief-ish-history>

³¹ Trick, 2022.

³² Tomesco, F. (2021, 14 décembre). *REM rail cars will be delivered on time with initial flaws fixed: Alstom*. Montréal Gazette. <https://montrealgazette.com/business/local-business/rem-rail-cars-will-be-delivered-on-time-with-initial-flaws-fixed-alstom>

³³ CBC News. (2023, 31 octobre). *'The air wasn't there,' says woman trapped in jam-packed REM stalled during Montreal rush hour*. <https://www.cbc.ca/news/canada/montreal/rem-service-disruption-computer-issue-1.7013575>; CTV News. (2023, 1er août). *Montreal's new REM line takes wrong turn, leaves passengers stranded in the garage*. <https://montreal.ctvnews.ca/montreal-s-new-rem-line-takes-wrong-turn-leaves-passengers-stranded-in-the-garage-1.6503335>

³⁴ Harvey, L. (2023, 22 avril). *'Something really stinks here': Why you still don't know when the Eglinton L.R.T. will start running*. Toronto Star. www.thestar.com/news/gta/something-really-stinks-here-why-you-still-don-t-know-when-the-eglington-lrt-will/article_b0470f10-c214-5f60-ab5f-c70f50f7f18f.html

³⁵ Blewett, T. (2022, 30 novembre). *LRT inquiry report finds fault with Kanellakos, Watson, Manconi conduct*. Ottawa Citizen. <https://ottawacitizen.com/news/local-news/lrt-inquiry-report-finds-fault-with-kanellakos-watson-manconi-conduct>

³⁶ Porter, K. (2019, 5 mars). *Councillors angered by LRT contract secrecy*. CBC News. <https://www.cbc.ca/news/canada/ottawa/lrt2-contracts-ottawa-city-council-1.5042035>

³⁷ Tomesco, F. (2022, 9 mai). *What derailed the Caisse's REM de l'Est?* Montréal Gazette. <https://www.montrealgazette.com/business/article442545.html>

³⁸ Assemblée nationale du Québec. (2015, 12 juin). *Projet de loi n° 38, Loi visant à permettre la réalisation d'infrastructures par la Caisse de dépôt et placement du Québec*. <https://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/projets-loi/projet-loi-38-41-1.html?appelant=MC>

³⁹ Cormier, F., & Zabihyan, B. (2017, 20 janvier). *Le BAPE ne donnera pas le feu vert au Réseau électrique métropolitain*. Radio-Canada. <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1012060/rapport-bape-critiques-reseau-electrique-metropolitain-rem>

⁴⁰ Montpetit, J. (2021, 22 mars). *Behind the profit and politics, driving Montreal's new light rail project*. CBC News. <https://www.cbc.ca/news/canada/montreal/montreal-rem-lrt-analysis-profit-politics-1.5955811>

⁴¹ Infrastructure Canada, 2023.

⁴² SCFP. (2022, 12 octobre). *Le SCFP dévoile un plan pour réformer la Banque de l'infrastructure du Canada*. <https://scfp.ca/le-scfp-devoile-un-plan-pour-reformer-la-banque-de-linfrastructure-du-canada>