

Modifier la loi pour permettre le financement annuel du contrat de métro automatique le plus couteux au monde, l'Entente sur le REM

MODALITÉS FINANCIÈRES
SOURCES DE FINANCEMENT DE L'AUTORITÉ

Sources de financement de l'Autorité pour la rémunération du REM

- Revenus usagers
- Contribution gouvernementale équivalant à 85 % du coût additionnel lié à la mise en service du REM
- Contributions municipales et autres sources

Estimation de la contribution des sources de financement pour une année type (référence 2027, sans inflation)

Prévision de base	Seuil de 140 %
128 M \$ Revenus usagers	179 M \$ Revenus usagers
238 M \$ Contributions gouvernementales	326 M \$ max Contributions gouvernementales
72 M \$ Contributions municipales et autres (incluant 30M\$)	88 M \$ max Contributions municipales et autres (incluant 30 M\$)
-----	-----
438 M \$	592 M \$

ARTM, Présentation générale de l'entente de fourniture et d'intégration de services du REM page 22

Mémoire sur le Projet de loi n°44 : Loi visant principalement la gouvernance efficace de la lutte contre les changements climatiques et à favoriser l'électrification

Par Réjean Benoit, Analyste en transport

7 janvier 2019

1. Résumé :	2
2. L'auteur Réjean Benoit, Analyste en transport	3
3. Extraits du projet de loi	3
4. Commentaire sur ce projet de loi	4
5. Structure des Ententes commerciales et durées de 198 ans	5
6. Monopole confidentiel sur le développement des tramways et métros légers pour CDPQ-Infra	5
6.1. Extrait de l'Entente de <u>gestion</u> signée par le gouvernement	5
6.2. Extrait de l'Entente d'intégration signée par l'Autorité	6
6.3. Interprétation sur le monopole	7
6.4. Le 6 mai 2019, le gouvernement annonce de l'évaluation d'un nouveau système de transport collectif électrique dans l'Est de Montréal offert sans appel d'offres à CDPQ-Infra	8
6.5. Le 7 mai 2019, CDPQ-Infra lance un appel d'offre pour de services d'ingénierie en support à l'équipe PROPRIÉTAIRE du tramway de l'Est	9
7. Tout différend devra rester confidentiel selon l'Entente commerciale	9
7.1. Tout indique qu'il y a eu un DIFFÉREND sur le monopole de CDPQ-Infra	9
7.2. Extraits de l'Entente	9
7.3. Nombre de fois qu'ont été utilisés les mots Différend et Confidentiel dans l'Entente	10
7.4. Interprétation de Réjean Benoit sur la confidentialité du monopole	10
8. Le monopole de CDPQ-Infra fera du REM le métro automatique le plus coûteux au monde	11
8.1. CDPQ-Infra calcule que 72 ¢ par passager-km est nécessaire pour un rendement de 8 % selon des prévisions d'achalandage minimalistes	11
8.2. Verser à l'Autorité 414 millions \$ chaque année pour payer le déficit contractuel du REM	12
8.3. Aucun passager prévu pour 60 millions de pieds ² de développements autour des stations	12
8.4. Le métro automatique en PPP du Consortium CDPQ SNC-Lavalin est rentable à Vancouver	13
8.5. La firme SDG a calculé 29 000 passagers par station à Vancouver, 4 fois plus qu'à Montréal	14
8.6. À l'Île-des-Sœurs, les prévisions du REM en 2031 sont 5 fois moindres qu'avec les autobus	15
8.7. Rendement annuel de 17% pour Projeco et des subventions annuels de 414 millions \$ à l'Autorité pour payer le REM	15
8.8. Les remboursements de 1,5 milliard \$ à CDPQ-Infra doubleront son rendement	16
8.9. Commentaire de Réjean Benoit sur la coût du monopole de CDPQ-Infra	16
9. L'Entente de gestion du REM devait rester confidentielle même pour les élus	16
9.1. La pression médiatique et celle des élus ont forcé la publication de l'Entente	16
9.2. Publication de l'Entente du REM un mois après sa signature	17
9.3. Sections confidentielles de l'Entente distribué le 23 avril 2018	17
9.4. L'Entente signée par le ministre contient des éléments retirés avant signature	17
10. Indemnités pour Projetco (propriété de CDPQ-Infra pour le moment)	17
11. Déclaration solennellement de Réjean Benoit	17

1. Résumé :

L'Entente concernant la gestion et la réalisation du REM fera de ce métro automatique le plus couteux au monde par passager transporté. En signant ce contrat offert sans appel d'offres, le gouvernement du Québec s'oblige à verser 326 millions \$ par année à l'Autorité pour payer les déficits contractuel du REM. Il est donc nécessaire de changer des articles de lois pour permettre le financement de ce déficit annuel pour les 198 prochaines années.

Aussi, CDPQ-Infra a reçu par ce contrat le monopole du développement des réseaux de tramway et des métros légers dans la région de Montréal, parce que ces Ententes signées par le gouvernement Couillard et l'Autorité permettent uniquement le développement par l'Autorité de projet de **métro**, de **train** et d'**autobus à l'extérieur des Bassins de non-concurrence**. *Tout indique qu'il y a eu « différend » entre le gouvernement et CDPQ-Infra sur ce monopole pour le tramway de l'Est. L'Entente indique que tout « différend » devient confidentiel et est protégé par la loi sur la protection des renseignements personnels (RLRQ, chapitre A-2.1). Même les ministres doivent respecter la loi et se taire.*

Ce monopole sera extrêmement coûteux, car CDPQ-Infra réclame 4 fois plus par déplacement pour le REM à Montréal que la Caisse de dépôt et placement du Québec à Vancouver pour la Canada Line.

Dans une perspective de développement durable et d'efficacité il sera préférable de retirer ce contrat à CDPQ-Infra pour diminuer l'impact sur le Fonds d'électrification et de changements climatiques.

2. L'auteur Réjean Benoit, Analyste en transport

Réjean Benoit est expert en tramways modernes et en métros légers qu'il étudie depuis 20 ans. Il a créé la base de données Tramworld^{mc} qui recense 24 000 tramways modernes et métros légers. Il a travaillé 3 ans avec le Consortium Genivar-Systra sur le tramway Côte-des-Neiges – Centre-Ville.

Ses analyses démontrent que les métros automatiques similaires au REM sont peu coûteux à exploiter et qu'il serait plus économique de rembourser CDPQ pour toutes ses dépenses nettes pour ce métro que de payer la location annuelle pour 5 ans. Réjean Benoit n'a eu accès à aucune information confidentielle sur le REM.

3. Extraits du projet de loi

6. Les articles 15.1 et 15.2 de cette loi sont remplacés par les suivants :

« 15.1. Est institué le **Fonds d'électrification et de changements climatiques**.

Ce fonds est affecté au financement, dans le respect des principes, des orientations et des objectifs établis dans la politique cadre sur les changements climatiques, de toute mesure visant la lutte contre les changements climatiques, notamment au moyen de l'électrification, ainsi que des activités du ministre en cette matière.

...

*Les sommes portées au crédit du fonds peuvent, en outre, être utilisées pour l'administration et le versement de toute aide financière prévue par un programme élaboré par le gouvernement ou par le ministre, ou par tout autre ministre ou **organisme public** partie à une entente conclue en vertu de l'article 15.4.3 ou à qui un mandat a été confié en vertu de cet article.*

...

«15.2. LE MINISTRE EST RESPONSABLE DE LA GESTION DU FONDS, QU'IL ASSURE DANS UNE PERSPECTIVE DE DEVELOPPEMENT DURABLE, D'EFFICACITE ET DE TRANSPARENCE.

...

4° APPORTER LES AJUSTEMENTS REQUIS POUR FAVORISER UNE MEILLEURE PERFORMANCE DU FONDS EN FONCTION DE SES AFFECTATIONS PARTICULIERES. ».

...

10. L'article 15.4.3 de cette loi est remplacé par le suivant :

« 15.4.3. Lorsque les activités d'un ministère ou d'un organisme public permettent la mise en œuvre de mesures pouvant être financées par le fonds conformément à l'article 15.1, le ministre responsable de l'application de la présente loi peut conclure une entente avec le ministre responsable de ce ministère ou avec cet **organisme afin de lui permettre de porter au débit du fonds les sommes pourvoyant à ces mesures.**

*Le ministre responsable de l'application de la présente loi peut également confier à un ministre ou à un organisme public un mandat afin qu'il mette en œuvre, selon ce que le mandat indique, des mesures visant la lutte contre les changements climatiques dans un domaine relevant de ses attributions. Il peut également, dans le cadre de ce mandat, permettre à cet autre ministre ou à cet organisme de **porter au***

débit du fonds les sommes pourvoyant à de telles mesures.

L'entente ou le mandat doit préciser le montant qui pourra être porté au débit du fonds, pour les années financières pendant lesquelles il sera applicable.

8. Les articles 15.4.1 à 15.4.1.2 de cette loi sont remplacés par les suivants :

«15.4.1. Le gouvernement peut, sur recommandation du ministre des Finances et du ministre responsable de l'application de la présente loi, déterminer une part minimale du produit de la vente des droits d'émission visés au deuxième alinéa de l'article 46.6 de la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2) réservée au financement de mesures applicables aux transports.

Le gouvernement peut également déterminer, sur recommandation de ces ministres, des sommes portées au crédit du fonds qui sont affectées à des mesures applicables au transport en commun et à des programmes d'aide financière qui favorisent le développement et l'utilisation du transport en commun des personnes ou le développement et l'utilisation de modes de transport de personnes, à l'exception du véhicule de promenade dont le seul occupant est le conducteur.

41. Jusqu'à la date de l'entrée en vigueur du premier décret pris en vertu du premier alinéa de l'article 15.4.1 de la Loi sur le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs, tel que remplacé par l'article 8 de la présente loi, cet article 15.4.1 doit se lire comme suit :

«15.4.1. Sont réservées au financement de mesures applicables aux transports les deux tiers des sommes correspondant au produit de la vente, par le ministre, des droits d'émission visés au deuxième alinéa de l'article 46.6 de la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2).

4. Commentaire sur ce projet de loi

On comprend que ce projet de loi permettra de financer les énormes déficits du REM et des futures projets de transport sur rail de CDPQ-Infra développera. Le ministre est responsable de la gestion du fonds, qu'il assure dans une perspective de développement durable, d'efficacité et de transparence et apporter **les ajustements requis pour favoriser une meilleure performance du fonds** en fonction de ses affectations particulières. À Vancouver, la Canada Line exploité par SNC-Lavalin et La Caisse est rentable pour l'autorité de transport. Les coûts exigés par CDPQ-Infra sont abusifs. Le retrait de ce contrat et de l'Entente pour l'offrir la gestion du REM à un exploitant international après un appel d'offre permettrait un d'avoir un métro rentable qui n'exigerait pas une contribution de 326 millions \$ par année du Fonds d'électrification et de changements climatiques. La suite de cette analyse soutient ces affirmations.

5. Structure des Ententes commerciales et durées de 198 ans

L'Entente concernant la gestion et la réalisation du Réseau Express Métropolitain a été signée par André Fortin, ministre des Transports du gouvernement Couillard, le 22 mars 2018. Page 62 sur 202

En annexe « E », de l'Entente de gestion on retrouve l'Entente d'intégration du REM.

Début Entente d'intégration page 83 et signature absente de ARTM page 121 sur 202

Entente de 198 ans.

Rapport du Rapport du Vérificateur général du Québec ¹, chapitre 35

La durée initiale de cette entente est de 99 ans à compter de la date d'entrée en vigueur soit le 22 mars 2018. L'entente sera reconduite à l'échéance pour une durée additionnelle de 99 ans sauf si Projet REM s.e.c. signifie son intention de ne pas la renouveler.

Ententes commerciales

Ces Ententes sont de natures commerciales, tel que celle d'Hydro-Québec avec Terre-Neuve pour le barrage Churchill Fall. La Cour Suprême a maintes fois confirmé la validité de l'entente commerciale de Churchill Fall.

6. Monopole confidentiel sur le développement des tramways et métros légers pour CDPQ-Infra

6.1. Extrait de l'Entente de gestion signée par le gouvernement

Offre de service concurrente

L'Autorité s'engage à ce que, à compter de la mise en service commercial du REM ou du segment pertinent de ce dernier et jusqu'à l'expiration de la durée ou la résiliation anticipée de l'Entente, selon le cas :

- a) *aucun service de transport collectif (excluant le transport adapté) ne soit offert reliant l'un ou l'autre des Bassins de non-concurrence pour les Antennes Deux-Montagnes, Ste-Anne-de-Bellevue et Rive-Sud, respectivement, au Centre-ville de Montréal;*

...

Rien dans ce qui précède ne limite toutefois la possibilité pour l'Autorité et le réseau intégré de transport collectif métropolitain:

...

- c) *d'offrir des services de transport collectif présentement en planification ou développement par l'Autorité, soit le **Service Rapide Par Bus Pie-IX** et le prolongement de la **Ligne bleue du métro**;*
- d) *d'offrir des services d'autobus ou de taxi collectif dans la mesure où l'offre de ces services par l'Autorité a fait l'objet d'une entente spécifique entre les parties;*
- e) *de poursuivre l'exploitation et le **développement des réseaux de MÉTRO**, de **TRAINS** et des **services rapides par AUTOBUS** en site dédié à l'intérieur des emprises existantes ou à **l'EXTÉRIEUR des Bassins de non-concurrence**; et ...*

Pages 10 et 11 de 202

¹ Rapport Vérificateur https://www.vgq.qc.ca/Fichiers/Publications//rapport-annuel//2018-2019-juin2018//fr_Rapport2018-2019-PRINTEMPS-ChapREM.pdf

6.2. Extrait de l'Entente d'intégration signée par l'Autorité

3.4 Offre de service concurrente

3.4.1 Sous réserve de l'article 3.4.2, l'Autorité s'engage à ce que, à compter de la mise en service commercial du REM ou du Segment pertinent de ce dernier et jusqu'à l'expiration de la Durée ou la résiliation anticipée de la présente Entente, selon le cas :

...

3.4.2 Rien dans ce qui précède ne limite toutefois la possibilité pour l'Autorité et le réseau intégré de transport collectif métropolitain:

...

- c) d'offrir des services de transport collectif présentement en planification ou **développement par l'Autorité**, soit le **Service Rapide Par Bus Pie-IX** et le prolongement de la **Ligne bleue du métro**;
- d) d'offrir des services d'autobus ou de taxi collectif dans la mesure où l'offre de ces services par l'Autorité a fait l'objet d'une entente spécifique entre les parties;
- e) **de poursuivre l'exploitation et le développement des réseaux de MÉTRO, de TRAINS et des services rapides par AUTOBUS en site dédié à l'intérieur des emprises existantes ou à l'EXTÉRIEUR des Bassins de non-concurrence; et**

Page 102 de 202 (Entente d'intégration p 17)

Extrait de l'Entente d'intégration page 17.

<p>3.4.2 Rien dans ce qui précède ne limite toutefois la possibilité pour l'Autorité et le réseau intégré de transport collectif métropolitain:</p> <p>a) d'offrir des services de transport collectif durant les périodes ou plages horaires où le REM n'est pas en fonction;</p> <p>b) d'offrir des services de transport collectif lorsque l'Offre de service de transport offerte par le REM est significativement insuffisante pour déplacer le nombre de Passagers prévu aux Prévisions d'achalandage du REM en respectant le Plan de gestion relatif à la qualité du service pendant au moins un (1) an, sauf si une demande a été faite par Projetco au Gouvernement conformément à l'Entente de gestion et à l'article 4.1.3 pour un rééquilibrage économique et financier du REM;</p> <p>c) d'offrir des services de transport collectif présentement en planification ou développement par l'Autorité, soit le Service Rapide Par Bus Pie-IX et le prolongement de la Ligne bleue du métro;</p> <p>d) d'offrir des services d'autobus ou de taxi collectif dans la mesure où l'offre de ces services par l'Autorité a fait l'objet d'une entente spécifique entre les parties;</p> <p>e) de poursuivre l'exploitation et le développement des réseaux de métro, de trains et des services rapides par autobus en site dédié à l'intérieur des emprises existantes ou à l'extérieur des Bassins de non-concurrence; et</p> <p>f) d'offrir des services de transport collectif dans le cas où les parties conviennent que la capacité du REM est saturée et qu'il n'y a pas de possibilité ou d'engagement de la part de Projetco de bonifier l'offre de service et la capacité du REM.</p> <p>CAN_DMS: \107410147\35 309883.00001\96057869.37</p>	<p>Entente d'intégration Projet REM Page 18</p>
---	--

6.3. Interprétation sur le monopole

Il est surprenant que les Ententes permettent spécifiquement à l'Autorité le développement du SRB Pie-IX et le prolongement de la Ligne bleue du métro, alors que ces deux projets sont à plus de 6 km de la station du REM le plus près. Cet élément sert uniquement à confirmer que les Ententes de gestion et d'intégration s'appliquent également aux projets « **à l'EXTÉRIEUR des Bassins de non-concurrence** ».

CDPQ-Infra peut revendiquer selon ces Ententes commerciales le monopole sur tout ce qui n'est pas « **développement des réseaux de métro, de trains et des services rapides par autobus en site dédié ... à l'EXTÉRIEUR des Bassins de non-concurrence** ».

Conséquemment, CDPQ-Infra a le monopole sur tous les projets de transport collectif sur rails dans la région métropolitaine de Montréal. Le tramway étant très attractif pour les développements immobiliers, chaque station diluera l'attrait unique dans la région métropolitaine des nouvelles stations du REM. Cette concurrence fera perdre des usagers potentiels au REM. C'est pour cela que CDPQ-Infra peut revendiquer selon l'article « 3.4 Offre de service concurrente » de l'Entente commerciale que les projets de tramways ne peuvent être développés par l'ARTM.

Aussi, selon la loi 76, Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, aucune ville n'est autorisée à développer un projet de transport : « 15. L'Autorité a compétence **EXCLUSIVE** pour établir un plan stratégique de développement du transport collectif sur son territoire ». Mais elle a signé l'Entente d'intégration qui lui permet seulement le **développement des réseaux de métro, de trains et des services rapides par autobus en site dédié** »

6.4. Le 6 mai 2019, le gouvernement annonce de l'évaluation d'un nouveau système de transport collectif électrique dans l'Est de Montréal offert sans appel d'offres à CDPQ-Infra

Confirmant que CDPQ-Infra a le monopole sur le développement des tramways dans la région métropolitaine, le gouvernement n'a pas eu le choix de céder à la filiale ce la Caisse l'étude l'évaluation d'un nouveau système de transport collectif électrique dans l'Est de Montréal.

Extrait du communiqué du MTQ le 6 mai 2019 ²:

Le ministre des Transports et ministre responsable de la région de l'Estrie, M. François Bonnardel, le ministre des Finances et ministre responsable de la région de Laval, M. Éric Girard, et la ministre déléguée aux Transports et ministre responsable de la Métropole et de la région de Montréal, Mme Chantal Rouleau, confirment le début des études préliminaires par CDPQ Infra pour le prolongement du Réseau express métropolitain (REM) et l'évaluation d'un nouveau système de transport collectif électrique dans l'Est de Montréal.

² Communiqué <http://www.fil-information.gouv.qc.ca/Pages/Article.aspx?idArticle=2705060687>

6.5. Le 7 mai 2019, CDPQ-Infra lance un appel d'offre pour de services d'ingénierie en support à l'équipe PROPRIÉTAIRE du tramway de l'Est

Le lendemain de l'annonce officielle par le gouvernement, CDPQ-Infra lance sur le Système électronique d'appel d'offres SEAO³ :

Avis de qualification *Services d'ingénierie en support à l'équipe propriétaire pour les projets de transport collectif sur rails dans la région métropolitain de Montréal* relativement à *Un système de transport collectif électrique pour relier l'Est de Montréal et le secteur du cégep Marie-Victorin au centre-ville.*

Le mandat offert pour le l'Est de Montréal à CDPQ-Infra par le gouvernement a été fait sans appel d'offres. CDPQ-Infra confirme qu'elle sera **propriétaire** de cette future ligne. Les ministres du gouvernement Legault n'ont pas eu le choix de céder ce contrat à CDPQ-Infra. CDPQ-Infra pourra fixer son prix de location selon ses propres calculs de rentabilités sans aucun compétiteur qui pourra être aussi coûteux par passager-km* que le REM. Mais qu'est-ce qui interdit aux ministres de révéler l'existence de ce monopole ?

* Passager-kilomètre désigne la distance parcourue par un Passager entre ses stations d'embarquement et de débarquement. Entente page 76 sur 202

7. Tout différend devra rester confidentiel selon l'Entente commerciale

7.1. Tout indique qu'il y a eu un DIFFÉREND sur le monopole de CDPQ-Infra

Il y a eu assurément eu **DIFFÉREND** entre le gouvernement Legault et CDPQ-Infra sur le monopole de CDPQ-Infra et la propriété du tramway vers l'Est de Montréal. Selon l'Entente, tout **DIFFÉREND** doit être soumis au Mode de règlement des différends. Tout **DIFFÉREND** **devra rester CONFIDENTIEL selon l'entente et régis par la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics.**

7.2. Extraits de l'Entente

13.2.4 Tout **Différend** doit être soumis au Mode de règlement des différends.

13.3 **Confidentialité** et accès aux renseignements

13.3.1 Les parties reconnaissent que la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (RLRQ, chapitre A-2.1) s'applique à elles, à l'Entente **et à tous les documents et registres relatifs à l'Entente.** Chaque partie reconnaît qu'aucune mesure prise ou devant être prise par l'une d'entre elles aux fins de se conformer à cette loi, notamment toute divulgation aux termes de celle-ci, ne doit être considérée comme une violation de l'Entente. Page 57 sur 202

5. Confidentialité

5.1 Les Parties conviennent :

a) que l'existence de tout recours au **Mode de règlement des DIFFÉRENDS**, incluant tout **Avis de Différend** et sa transmission, les documents ou renseignements fournis dans le cadre d'un tel recours au Mode de règlement des différends, le résultat d'un tel recours au Mode de règlement des différends et **tout accord** entre les parties mettant fin au **Différend** constituent des **Renseignements CONFIDENTIELS** et doivent être traités comme tels conformément à l'article 7.2 de l'Entente; et

Page 136 sur 202

³ SEAO Numéro : 00-5038 / référence : 1266229 et Numéro : 00-4001 / référence : 1266254

7.2 Accessibilité des renseignements

7.2.1 Les parties reconnaissent que la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (L.R.Q., C-A 2.1) s'applique à l'Autorité, à la présente Entente et à tous les documents et registres relatifs à la présente Entente.

7.2.2 L'expression Renseignements confidentiels s'entend de l'ensemble des renseignements qui sont fournis par ou pour une partie, avant ou après la date de la présente Entente, y compris des renseignements divulgués verbalement, qui sont soustraits à l'obligation de divulgation en vertu de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels.

7.2.3 À l'exception de ce qui est autorisé aux termes des présentes, chaque partie doit préserver la confidentialité des Renseignements confidentiels de l'autre partie, ne pas les divulguer et ne permettre à aucune personne de quelque manière que ce soit d'y accéder,

Page 116 sur 202

*Différend signifie un **différend ou un litige de quelque nature que ce soit** entre les parties découlant de l'Entente ou de son interprétation.*

Page 73 sur 202

7.3. Nombre de fois qu'ont été utilisés les mots Différend et Confidentiel dans l'Entente

Le mot « **Différend** » a été utilisé 112 fois dans l'Entente commerciale. Les mots « **Confidentiel** » 59 fois, « **Confidentialité** » : 12 fois, « **Renseignements personnels** » : 7 fois, « **Arbitrage** » : 11 fois, « **Arbitre** » : 2 fois, « **Arbitral** » 1: 2 fois, « **Arbitrage** » : 10 fois, « **Tribunal** » : 5 fois.

7.4. Interprétation de Réjean Benoit sur la confidentialité du monopole

La ministre déléguée aux Transports et toutes personnes qui ont pris connaissance du **Différend** et d'un arbitrage pour un litige ne sont pas autorisées à révéler l'existence de ce **Différend** sur le monopole de CDPQ-Infra sur les projets de tramways et de métros légers.

On peut même craindre que la ministre déléguée aux Transports ne soit pas autorisée à révéler le monopole de CDPQ-Infra à ses collègues du Conseil des Ministres pour ne pas enfreindre la loi *sur la protection des renseignements personnels*. Notre système de justice est clair, tous doivent respecter les lois, même ceux qui écrivent les lois.

Certains disent que la CDPQ-Infra est l'équivalent de gouvernement. Pour l'instant, c'est peut-être le cas, sauf qu'elle peut vendre le REM ou tout système sur rail régi par l'Entente commerciale à 90 jours d'avis au gouvernement.

8.3.4 Le Ministre disposera alors d'une période de quatre-vingt-dix (90) jours à compter de la réception de l'information et des documents requis en vertu de l'article 8.3.3 pour présenter aux Parties REM une offre d'achat portant sur la totalité des Actifs visés pour un prix et selon les modalités précisés dans son offre d'achat (l'Offre d'achat).

Page 45 sur 202

Le REM sera le système de transport en PPP le plus rentable au monde, conséquemment le prix exigé pour acheter ce métro et l'Entente à CDPQ-Infra pourrait dépasser 10 milliards \$. On peut penser que le gouvernement aurait de la difficulté à décider de l'acheter et de réunir une telle somme en 90 jours.

8. Le monopole de CDPQ-Infra fera du REM le métro automatique le plus coûteux au monde

8.1. CDPQ-Infra calcule que 72 ¢ par passager-km est nécessaire pour un rendement de 8 % selon des prévisions d'achalandage minimalistes

L'Entente d'intégration annexe G prévoit très peu de passagers pour un métro tel que le REM. Seulement 42 millions de passagers annuellement effectuant chacun 14,5 km pour un total de **608,8 millions de passagers-km** en 2027. Page 137 sur 202.

L'Autorité a confirmé ⁴ qu'à **100% des prévisions**, Projetco (CDPQ-Infra) facturera 72 ¢ x 608,8 millions de passagers-km pour une facture annuelle 438 millions \$ pour la location du REM. On estime que les frais annuels seront de 198 millions \$, il restera donc 240 millions \$ qui correspondent à 8% de rendement annuel sur 3 milliards \$ annoncé par CDPQ-Infra. L'Autorité a confirmé un déficit de 310 millions \$ par année à l'ARTM pour 42 millions de passagers.

Pour chaque passager, l'Autorité devra verser à Projetco 72 ¢ x 14,5 km soit 10,45 \$. L'Autorité recevra des usagers 21 ¢ x 14,5 km soit 3,05 \$ pour un déficit de 7,40\$.

Il est à noter que CDPQ-Infra n'a jamais détaillé ainsi son 8% de rendement. Elle reste toujours nébuleuse sur comment il est calculé comme ici sur un document déposé par La Caisse en réponse à une question⁵ du troisième groupe d'opposition à la Commission parlementaire des finances publiques sur l'étude des crédits 2019-2020.

Tarif requis pour le 8% de rendement selon CDPQ-Infra		
Investissement officiel CDPQ-Infra:		3 000 000 000 \$
8% rendement officiel exigé:		240 000 000 \$
Exploitation-entretien:		198 000 000 \$
Requis annuellement:		438 000 000 \$
Pass-km 2027 (100% achalandage)	Tarif /km: 8%	Requis / an (\$)
608 800 000	0,72 \$	438 336 000 \$
Revenus passagers pour ARTM :	0,21 \$	127 848 000 \$
Déficit ARTM	0,51 \$	310 488 000 \$
Part déficit municipalités 15% + 30 M \$:		72 073 200 \$
Part déficit gouvernement du Québec :		238 414 800 \$

Page 146 : QUESTION 83, Fournir une estimation en dollars de ce que pourrait représenter le 8 % de rendement projeté par la Caisse pour le projet du REM.

La Caisse étant un investisseur institutionnel à long terme, le rendement projeté par la Caisse pour le REM correspond à un rendement à long terme et non à un montant annuel. Ce rendement dépend par ailleurs de nombreux facteurs dont l'achalandage.

Le rendement projeté de la Caisse se situe entre 8 et 9 % à long terme. Ce niveau de rendement est bien aligné sur les objectifs des déposants de la Caisse qui s'élèvent à un peu plus de 6 %. Cela correspond au rendement attendu d'un investissement réalisé uniquement sous forme de capital-actions. Cette fourchette est comparable au marché pour des investissements au profil rendement-risque similaire, du même type, financés sans recours à de la dette, comme on peut le voir au tableau ci-dessous.

Le calcul est pourtant simple pour des gens très compétents comme ceux travaillant à la Caisse. Un rendement de 8% sur 3 milliards \$ = 240 millions \$ annuellement. C'est la Caisse de dépôt et placements qui devait répondre à la question posée par le 3^e groupe d'opposition

⁴ ARTM, Présentation générale de l'entente de fourniture et d'intégration de services du REM, page 22
https://artm.quebec/wp-content/uploads/2018/04/REM_ententes_presentation.pdf

⁵ Caisse de dépôt et placement du Québec. Réponses aux demandes de renseignements généraux et particuliers de l'opposition officielle et du troisième groupe d'opposition. Étude des crédits 2019-2020
http://www.assnat.qc.ca/Media/Process.aspx?MediaId=ANQ.Vigie.BII.DocumentGenerique_145015&process=Original&token=ZyMoxNwUn8ikQ+TRKYwPCjWrKwg+vIv9rjij7p3xLGTZDmLVSmJLoqe/vG7/YWzz

et non pas CDPQ-Infra. L'absence de chiffre semble à une stratégie de La Caisse pour cacher l'information aux élus de l'Assemblée nationale.

L'absence de chiffres permet d'occulter le rendement sur 140% de l'achalandage qui sera beaucoup plus élevé que le 8% annoncé. Le REM étant un système automatique, 40% de passagers de plus généreront peu de frais supplémentaires et peuvent être payés par l'exploitant du REM. Le contrat d'exploitation du REM par le Groupe PMM formée par Alstom Transport Canada inc. et SNC-Lavalin Opérations & Maintenance inc. est confidentiel.

8.2. Verser à l'Autorité 414 millions \$ chaque année pour payer le déficit contractuel du REM

L'Autorité dévoilait, en avril 2018⁶, le coût annuel du REM pour le gouvernement et les municipalités.

On a vu qu'avec 100 % de l'achalandage prévu l'ARTM aura un déficit de 310 millions \$ pour l'année 2027 (dollars 2021 sans l'inflation). À 140% des prévisions, le déficit atteindra 414 millions \$ pour l'Autorité même si le rendement du REM sera plus élevé.

MODALITÉS FINANCIÈRES	
SOURCES DE FINANCEMENT DE L'AUTORITÉ	
Sources de financement de l'Autorité pour la rémunération du REM	
• Revenus usagers	
• Contribution gouvernementale équivalant à 85 % du coût additionnel lié à la mise en service du REM	
• Contributions municipales et autres sources	
Estimation de la contribution des sources de financement pour une année type (référence 2027, sans inflation)	
Prévision de base	Seuil de 140 %
128 M \$ Revenus usagers	179 M \$ Revenus usagers
238 M \$ Contributions gouvernementales	326 M \$ max Contributions gouvernementales
72 M \$ Contributions municipales et autres (incluant 30M\$)	88 M \$ max Contributions municipales et autres (incluant 30 M\$)
-----	-----
438 M \$	592 M \$

Certains doutent qu'il y ait plus de passagers dans le REM. Pourquoi les prévisions de CDPQ-Infra devraient tenir compte que le nombre de passagers-km soit facilement multiplié par deux ou par trois?

8.3. Aucun passager prévu pour 60 millions de pieds² de développements autour des stations

L'article 38⁷ de la Loi du REM et l'Arrêté numéro 2018-05 du ministre des Transports prévoient que 600 millions \$ seront versés en redevances pour les développements immobiliers près des stations du REM. Ainsi, 60 millions de pieds carrés à 10\$ chacun seront développés autour des 26 stations. Pourtant Jean-Vincent Lacroix, le porte-parole de CDPQ-Infra disait au sujet de ces développements:

«Nos prévisions d'achalandage tiennent compte de la croissance démographique anticipée et aussi d'un facteur de développement urbain, mais pas de projets immobiliers particuliers. Ces études d'achalandage, et donc le modèle qui en découle, ne nous rendent pas dépendant de la réalisation ou non de projets particuliers.»⁸

⁶ Présentation Entente, ARTM, 23 avril 2018, p. 22 www.artm.quebec/wp-content/uploads/2018/04/REM_ententes_presentation.pdf

⁷ Article 38 <http://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/showversion/cs/R-25.02?code=se:38&pointInTime=20190121#20190121>

⁸ Huffingtonpost 07/03/2018 http://quebec.huffingtonpost.ca/2018/03/06/est-ce-que-la-caisse-sous-evalue-lachalandage-du-rem_a_23378927/?utm_hp_ref=qc-ville-de-montreal

Voici une photo prise par Réjean Benoit en septembre 2018 près de la future station du Quartier du REM. On distingue très bien 4 grues géantes qui construisent des tours de condos auprès d'immeubles aussi nouvellement construits. Cela permet d'apprécier la valeur des commentaires du porte-parole de CDPQ-Infra indiquant que les « **études d'achalandage, et donc le modèle qui en découle, ne nous rendent pas dépendant de la réalisation ou non de projets particuliers** ». Le REM est le seul projet de métro au monde à ne pas tenir compte des projets immobiliers sur l'augmentation de l'achalandage.



L'annexe F de l'Entente indique le nombre de passagers-km prévu pour chaque année qui n'a pas tenu compte des développements immobiliers des dernières années et des prochaines années. À partir de l'année 2030, la croissance estimée est sous le 1%. Le très faible nombre de nouveaux passagers du REM permet de justifier 72¢ par passager-km pour obtenir 8% rendement et que ce montant ne sera jamais revu à la baisse. En comparaison, le métro automatique de Vancouver construit par CDPQ et SNC-Lavalin est rentable sans subvention et le coût par passager diminue chaque année.

8.4. Le métro automatique en PPP du Consortium CDPQ SNC-Lavalin est rentable à Vancouver

À Vancouver le coût moyen par passager est de 2,41\$ par déplacement. La Canada Line, métro automatique en PPP du Consortium CDPQ SNC-Lavalin est **rentable pour l'autorité** de transport puisque le coût facturé par passager par le consortium est de 2,40\$ par passager. Aussi, le coût moyen par passager facturé par le consortium diminue à chaque année avec la hausse du nombre de passagers. Il était de 2,58\$ deux ans plus tôt. Ainsi, les profits pour l'autorité de Vancouver augmenteront dans les prochaines années. Ce PPP est d'une durée de 35 ans.

Vancouver, Expo/Millennium Line; réseau public						Revenus 2,41 \$ par déplacement Coût 1,55 \$ par déplacement Profit 86 ¢ par déplacement	
Coût par déplacement : 1,55 \$							
Réal 2018 : 111,3 millions passagers par an							
Cost		2014	2015	2016	2017	2018	
①	Annual Operating Cost	\$113 307 000	\$122 063 000	\$134 074 000	\$163 906 000	\$172 500 000	
	Operating Cost - Annual Change		7,7%	9,8%	22,3%	5,2%	
①	Cost per Capacity-Km	\$0,026	\$0,029	\$0,031	\$0,031	\$0,033	
	Cost per Capacity-Km - Annual Change		8,9%	10,3%	-0,9%	4,5%	
①	Cost per Boarding			\$1,43	\$1,56	\$1,55	

Vancouver, Canada Line; concession de 35 ans						Revenus 2,41 \$ par déplacement Coût 2,40 \$ par déplacement Profit 1 ¢ par déplacement	
Coût par déplacement : 2,40 \$,							
Appels d'offres remporté par CDPQ et SNC-Lavalin : Investissement de 720 millions \$ sur 2 milliard \$							
Réal 2018 : 48,7 millions passagers par an							
Cost		2014	2015	2016	2017	2018	
①	Annual Operating Cost	\$107 617 000	\$109 749 000	\$112 213 000	\$114 238 000	\$116 965 000	
	Operating Cost - Annual Change		2,0%	2,2%	1,8%	2,4%	
①	Cost per Capacity-km	\$0,103	\$0,105	\$0,106	\$0,105	\$0,107	
	Cost per Capacity-Km - Annual Change		1,9%	1,4%	-1,2%	2,1%	
①	Cost per Boarding			\$2,58	\$2,47	\$2,40	

Operating Indicators			
Twelve months ending December 31			
	2017 ACTUAL	2018 BUDGET	2019 BUDGET
Ridership (thousands)			
Boarded Passengers	408,237	416,641	443,731
Journeys	247,821	251,592	267,653
Average Fare per Journey	\$2.31	\$2.41	\$2.50

Coût moyen pour chaque passagers 2,41 \$
Translink, 2019 Business Plan, p 11
"Journeys " représentent un voyage en transit complet, quel que soit le nombre de transferts.

8.5. La firme SDG a calculé 29 000 passagers par station à Vancouver, 4 fois plus qu'à Montréal

À Vancouver, la firme Steer Davies Gleave (SDG) a fait l'évaluation de la future ligne UBC Broadway avec **11 stations** de métro automatique (RRT). SDG indique qu'il y aura 322 000 passagers en 2041⁹ soit **29 000 passagers quotidiens par jour par stations**. À Vancouver, SDG a tenu compte de **54 000 nouveaux passagers** générés par les nouveaux développements immobiliers dans ces 11 stations.

En comparaison à Montréal, SDG n'a pas inclus les

développements immobiliers pour les **26 stations** du REM. Dans l'étude d'achalandage, SDG écrit «**Prévisions d'achalandage du SCENARIO DU PROMOTEUR** ». Ainsi, SDG confirme que CDPQ-Infra lui a imposé nombreux paramètres avec très peu de passagers pour les nouveaux développements générant ainsi une croissance annuelle de moins 1%. En comparaison à Vancouver, la croissance annuelle du SkyTrain et de la Canada Line (concession de CDPQ) dépasse souvent 5% par année.


Ainsi, selon les «Prévisions d'achalandage du scénario du promoteur » la firme SDG a évalué à seulement 173 931 passagers quotidiens en 2031, soit **6 700 passagers par station** par jour. Cela représente 4 fois moins de passagers par station qu'a évalué la firme SDG à Vancouver.

Avec quatre fois plus de passagers et de passagers-km, le REM sera rentable et générera des profits, mais le contrat prévoit que le montant de 72 ¢ par passager-km ne soit jamais revu à la baisse. Au contraire, le contrat prévoit que le coût augmentera avec l'inflation.

steer davis gleave

RRT - Mainly tunnelled route via University Blvd, West 10th Ave, Broadway, Great Northern Way as an extension of the existing Millennium Line SkyTrain from VCC-Clark.

Phase 2 Evaluation Report



Summary of Selected measures

Measure	BAU	Best Bus	BRT	LRT	LRT2	RRT
Capacity and Reliability						
2041 Forecast Peak Load (passengers per hour per direction, pphpd)	2,700	2,500	6,400	5,200	4,700	12,500
Assumed Capacity** (pphpd)	2,400	2,400	3,000	7,200	5,800	13,000
Transit Trips and Mode Share						
UBC Line Weekday Ridership (2041)	102,000	121,000**	117,000	160,000	166,000	322,000*
New Weekday Transit Trips (2041)	-	2,000	7,000	11,000	13,000	54,000

Tableau 2: Sommaire de l'achalandage, février 2017

	2015 Achalancement actuel des réseaux existants *	2021 Prévisions d'achalandage	2026 Prévisions d'achalandage	2031 Prévisions d'achalandage
Pointe du matin	43 902	58 515	60 638	62 852
Quotidien	119 688	161 606	167 637	173 931
Annuel	30 730 985	41 966 392	43 535 017	45 172 601
Kilomètres-passagers	--	608 453 632	630 655 913	653 748 003

* Incluant la demande des services suivants : 747, services d'autobus express vers l'Ouest-de-l'Île, Deux-Montagnes et l'autoroute 10

⁹ https://www.translink.ca/-/media/Documents/plans_and_projects/rapid_transit_projects/Millennium-Line-Broadway-Extension/alternatives_evaluation/UBC_Line_Rapid_Transit_Study_Phase_2_Alternatives_Evaluation_Executive_Summary.pdf

8.6. À l'Île-des-Sœurs, les prévisions du REM en 2031 sont 5 fois moindres qu'avec les autobus

La firme Steer Davies Gleave chargée de faire l'estimation de l'achalandage a clairement sous-évalué le nombre de passagers de la station du REM à l'Île-des-Sœurs.

La firme SDG a indiqué 3,7 fois moins de passagers dans son étude justifiant les 72 ¢ par passager-km réclamé par CDPQ-Infra, soit **941** embarquements en **2031**.

En comparaison, la firme AECOM¹⁰ qui citait des chiffres de la STM en **2011** qui indiquait près de 4 fois plus d'utilisateurs : « En direction de Montréal, un total de **3 453** déplacements sont faits en utilisant les lignes 168 et 178 au courant de la journée. »

En septembre 2019, lors d'une consultation¹¹ à l'Île-des-Sœurs, la STM indiquait **5 000** embarquements, soit **5 fois** plus en **2018** que les prévisions du REM en 2031:

Q : Avons-nous le volume des usagers actuels des autobus (incluant les étudiants)?

R : À l'automne 2017, nous recensons environ 5 000 montants par jour pour l'ensemble des arrêts d'autobus de L'IDS.

Tableau 7-12 : Embarquements quotidiens et annuels pour le REM (sans adoption progressive)

	Quotidiens		Annuels	
	2021	2031	2021	2031
Bassin Peel	2 301	2 446	643 961	681 266
Île-des-Sœurs	875	941	193 128	208 082

8.7. Rendement annuel de 17% pour Projeco et des subventions annuels de 414 millions \$ à l'Autorité pour payer le REM

Le très faible nombre de passagers prévu permet de justifier 72¢ par passager-km pour le premier 100% de l'achalandage et 8% de rendement. Chaque passager s'ajoutant aux prévisions augmentera le rendement de CDPQ-Infra. Puisque c'est un système automatique, chaque passager supplémentaire génère un coût très faible. L'autorité de Vancouver indique que chaque place coûte 3¢ par km (voir Cost per Capacity-km sur la figure Vancouver Expo/Millennium plus haut sur ce document).

Selon l'Entente d'intégration les premiers 100% (608,8 millions de passagers-km) sont aussi facturés à 72¢ chacun. Les 15% suivants (91 millions de passagers-km) sont aussi facturés à 72¢ chacun. Ensuite, les 25% suivants (152 millions de passagers-km) sont aussi facturés à 58¢ chacun. Après 140%, tous les passagers-km suivants seront facturés selon le coût moyen de l'ensemble des usagers de la

Coût par passagers du REM lorsqu'il obtiendra le même nombre de passagers que le SkyTrain de Vancouver				Rendement sur 3 milliards \$
Facturation Projeco (CDPQ-Infra) selon les 3 tarifs du contrat de location de 198 ans				
Le rendement de 8% est calculé uniquement sur 100% des prévisions. Ensuite des bonus.				
Prévision CDPQ-Infra en 2027 selon l'Entente = 608,8 millions passagers-km				
	Pass-km (M)			
42 millions pass. x 14,5 km / dépl. =	608,8	Coût de chaque	Facturation	
Simulation: 111 M pass x 14,5 km =	1 614	seuil pour l'ARTM	(millions \$)	
Premiers 100%	608,8	0,72 \$	438 \$	8,0%
De 100% à 115%	91	0,72 \$	66 \$	10,2%
De 115% à 140%	152	0,58 \$	88 \$	13,1%
Au delà de 140%	762	0,21 \$	160 \$	17,7%
Coûts: / pas.-km, total, / déplacement	1 614	0,47 \$	752 \$	6,75 \$

Rendement avec coûts exploitation-entretien de 198 M \$ et 220 M \$ après dépassement du 140%

¹⁰ BAPE, DQ1.1, page 52

http://archives.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau_electrique_metropolitain/documents/DQ1.1.pdf

¹¹ Questions des participants à la consultation publique concernant la démarche de planification de la partie nord de l'Île-des-Sœurs <https://www.realisonsmtl.ca/6367/documents/12985/download>

région métropolitaine. L'Autorité a évalué ce coût à 21¢ par passager-km.

Voici le coût de la location du REM pour 111 millions de passagers, soit le même nombre de passagers que le SkyTrain de Vancouver. Ainsi **752 millions \$** seront facturés annuellement (dollars constants 2021).

En comparaison, pour les 111 millions de passagers du SkyTrain de Vancouver, il en coûte annuellement **172 millions \$**, (voir Annual Operating Cost sur la figure Vancouver Expo/Millennium voir plus haut sur ce document). Ainsi, le profit annuel du REM sera d'environ 532 millions \$ soit 752 millions \$ moins 220 millions \$ de coût d'exploitation et d'entretien. Sur 3 milliards \$ investis, cela représente 17,7% de rendement.

8.8. Les remboursements de 1,5 milliard \$ à CDPQ-Infra doubleront son rendement

CDPQ-Infra recevra 600 millions en redevances de développement ce qui lui fera diminuer son investissement. L'Autorité a payé le 29 mars 2018 à CDPQ-Infra 59,6 M\$ et 136 M\$ pour la gare A-40 et la location de terminaux d'autobus payé d'avance pour 25 ans. Le gouvernement et la Ville de Montréal ont promis de verser à CDPQ-Infra 300 millions \$ pour l'ajout des stations McGill et Édouard-Montpetit. Aéroports de Montréal a payé 250 M\$ pour sa gare. Le montant versé directement à CDPQ-Infra est inconnu. Le gouvernement a versé directement à CDPQ-Infra 171 M\$ pour le déplacement des infrastructures et la décontamination des sols, mais CDPQ-Infra n'est pas tenu d'informer les villes de l'existence de ce fond pour garder les surplus. Le gouvernement a dû verser à REM inc. 11 millions \$ pour une bretelle et un pont d'étagement de l'autoroute 10 (acquisition par MTMDET).

Donc le rendement ne doit pas être calculé sur 3 milliards \$ investis, mais plutôt sur 1,5 milliard qui représente la dépense nette de CDPQ-Infra.

8.9. Commentaire de Réjean Benoit sur la coût du monopole de CDPQ-Infra

Tout indique que les 414 millions \$ versés annuellement ne sont pas requis pour que CDPQ-Infra obtienne son rendement de 8%. CDPQ a accepté de soumissionner avec des concurrents pour obtenir la Canada Line en concession pour 35 ans, mais pas à Montréal. Le monopole accordé par le gouvernement Couillard a permis à CDPQ-Infra de présenter des chiffres à son avantage sans aucune compétition pour obtenir un juste prix pour ce contrat de 99 ans renouvelable automatiquement.

La Commission Carbonneau avait étalé, il y a quelques années, les problématiques des appels d'offres où les entreprises fixaient entre elles les prix. Pour le REM, il n'y a eu un seul soumissionnaire et il a lui-même fixé son prix au passager-km, selon des calculs discutables.

La nomination d'un nouveau président à la tête du CDPQ, permet d'avoir une occasion de nationaliser le REM. En quelques années, la nationalisation serait rentable (326 M\$ pour 5 ans = 1,6 milliard \$). Aussi, l'élimination du monopole de CDPQ-Infra permettra d'avoir des coûts compétitifs pour la réalisation du tramway de l'Est et pour l'éventuelle ligne Rose.

9. L'Entente de gestion du REM devait rester confidentielle même pour les élus

9.1. La pression médiatique et celle des élus ont forcé la publication de l'Entente

Plusieurs élus, dont la mairesse de Montréal Valérie Plante, demandaient à la Caisse de partager toutes les informations sur le REM.

9.2. Publication de l'Entente du REM un mois après sa signature

Un mois après les signatures du 22 et 26 mars 2018 la Caisse acceptait de dévoiler l'Entente. Seul CDPQ-Infra est autorisés à diffuser l'Entente. Notez que CDPQ-Infra peut enregistrer l'adresse IP de chaque ordinateur qui téléchargera l'Entente.

Publication du gouvernement du Québec¹²

MONTREAL, le 23 avril 2018 /CNW Telbec/ - Dans un souci de transparence, le gouvernement du Québec, l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et CDPQ Infra rendent publiques l'entente de gestion et de réalisation, ainsi que l'entente d'intégration du REM...

L'entente de gestion et de réalisation, qui inclut l'entente d'intégration est disponible pour consultation sur le site Web du REM (rem. info), dans le centre de documentation.

9.3. Sections confidentielles de l'Entente distribué le 23 avril 2018

Certaines sections de l'Entente sont toujours confidentielles : Entente particulière, Entente d'accès, les Baux, Conventions relatives au financement, Annexes « F-1 », « H », « J ».

9.4. L'Entente signée par le ministre contient des éléments retirés avant signature

À 12 endroits dans l'Entente distribué le 23 avril, on retrouve cette phrase « **Erreur ! Source du renvoi introuvable** » démontrant une problématique, voir pages 23, 30, 31, 32, 34, 70, 71, 72, 73 sur 202. Ces erreurs semblent correspondre à des éléments retirés de l'Entente avant signature par le ministre ou bien, ce document n'est pas la version finale.

10. Indemnités pour Projetco (propriété de CDPQ-Infra pour le moment)

Le Ministre tiendra Projetco indemne de :

- (i) toute perte subie résultant d'une modification des lois applicables prévoyant la réorganisation de la gouvernance du transport en commun sur le territoire présentement sous la responsabilité de l'Autorité; et*
 - (ii) tout défaut d'un successeur ou cessionnaire de l'Autorité préalablement approuvé par le Ministre de respecter les obligations de l'Autorité aux termes de l'Entente d'intégration.*
- Page 4 de 202*

Le Ministre s'engage à indemniser les Parties REM pour toute Modification des lois à effet discriminatoire. Une Modification des lois à effet discriminatoire s'entend essentiellement d'une modification des lois émanant du Gouvernement du Québec, de l'Assemblée nationale du Québec ou de tout organisme créé par ou en vertu d'une loi de l'Assemblée nationale du Québec ou d'un règlement en découlant, entrée en vigueur après la signature de l'Entente et qui a un effet direct et démesuré sur le REM et non d'autres services de transport collectif.

Page 6 de 202

11. Déclaration solennellement de Réjean Benoit

Par la présente, moi Réjean Benoit, affirme solennellement n'avoir obtenu aucun ou pris connaissance d'aucun document confidentiel, ni avoir eu aucune information confidentielle d'une personne qui avait eu accès à ces documents. Cette analyse a été faite uniquement à partir de l'Entente concernant la gestion et la réalisation du Réseau Express Métropolitain qui a été rendu publique par CDPQ-Infra le 23 avril 2018.

Réjean Benoit, Montréal, 7 janvier 2020.

¹² <http://www.fil-information.gouv.qc.ca/Pages/Article.aspx?idArticle=2604233519>