

Mémoire pour le
Projet de loi no 61 Loi visant la relance de l'économie du Québec et
l'atténuation des conséquences de l'état d'urgence sanitaire
déclaré le 13 mars 2020 en raison de la pandémie de la COVID-19

**Analyse du monopole CDPQ-Infra
sur les projets de tramways et métros légers dans la région de Montréal
obligeant de payer des frais annuels qui seront au total plus grand que tous
les autres coûts de la COVID-19 pour le gouvernement du Québec**

Projets pour lesquels CDPQ-Infra peut réclamer le monopole :

- Projet 115 Projet structurant de transport collectif électrique pour relier le Réseau express métropolitain sur la Rive-Sud pour desservir le secteur de Chambly/Saint-Jean-sur-Richelieu
- Projet 116 Projets structurants de transport collectif électrique dans les axes du boulevard Taschereau et du prolongement de la ligne jaune du réseau de métro
- Projet 150 Projets structurants de transport collectif électrique pour relier l'est, le nord-est et le sud-ouest de Montréal au centre-ville

Par Réjean Benoit, Analyste en transport

9 juin 2020

1.	Résumé :	3
2.	L'auteur Réjean Benoit, Analyste en transport	4
3.	Ententes commerciales de 198 ans	4
4.	Monopole sur le développement des tramways et métros légers pour CDPQ-Infra	4
4.1.	Extrait de l'Entente de gestion, signée par le gouvernement	4
4.2.	Interprétation sur le monopole sur les autres infrastructures publiques	5
4.3.	Le 6 mai 19, le gouvernement annonce l'évaluation d'un nouveau système de transport collectif	6
4.4.	Le 7 mai 2019, CDPQ-Infra affirme être PROPRIÉTAIRE pour les projets de transport collectif	6
5.	Tout différend devra rester confidentiel selon l'Entente commerciale	7
5.1.	Tout indique qu'il y a eu un DIFFÉREND sur le monopole de CDPQ-Infra	7
5.2.	Extraits de l'Entente	7
5.3.	Nombre de fois qu'ont été utilisés les mots Différend et Confidentiel dans l'Entente	7
5.4.	Le « Différend » sur le payeur pour le mur coupe feu du tunnel du Mont-Royal	8
5.5.	Interprétation de Réjean Benoit sur la confidentialité du monopole	8
6.	Le monopole de CDPQ-Infra fera du REM le métro automatique le plus coûteux au monde	9
6.1.	CDPQ-Infra calcule que 72 ¢ par passager-km est requis pour 8 % rendement de selon ses calculs	9
6.2.	Le déficit contractuel du REM plus coûteux que le COVID 19	9
6.3.	CDPQ cache aux élus les contributions annuelles du gouvernement au REM après 2024	10
6.4.	CDPQ refuse de détailler comment est calculé son 8% de rendement aux élus	10
6.5.	Aucun passager prévu pour 60 millions de pieds carrés de développements autour des stations	11
6.6.	L'achalandage de l'importante station Bassin Peel exclus du calcul de rendement	12
6.7.	Le métro automatique en PPP du Consortium CDPQ SNC-Lavalin est rentable à Vancouver	12
6.8.	La firme SDG a calculé 29 000 passagers par station à Vancouver, soit 4 fois plus que le REM	13
6.9.	À l'Île-des-Sœurs, les prévisions du REM en 2031 sont 5 fois moindres qu'en 2018	14
6.10.	Déficit annuel de 414 millions \$ pour l'Autorité malgré un rendement annuel de 17% pour le REM	14
6.11.	Les remboursements de 1,5 milliard \$ à CDPQ-Infra doubleront son rendement	15
6.12.	En vertu du risque, le contrat ne prévoit pas de diminution des versements par le gouvernement	15
6.13.	Nationaliser le REM serait rentable en 5 ans	15
7.	Si CDPQ-Infra avait indiqué la même croissance que d'autres systèmes, pas besoin de verser 414 M \$	16
7.1.	CDPQ-Infra a demandé au BAPE que l'achalandage de l'Ouest soit caché	16
7.2.	L'étude Transport collectif Train de l'Ouest de Montréal : croissance de 9% par an dans les bus	16
7.3.	Avec un achalandage basé sur la Canada Line, CDPQ-Infra facturera 911 millions \$ par année	16
8.	L'Entente de gestion du REM devait rester confidentielle même pour les élus	18
8.1.	La pression médiatique et celle des élus ont forcé la publication de l'Entente	18
8.2.	Publication de l'Entente du REM un mois après sa signature	18
9.	Indemnités pour Projetco si des lois sont modifiées	18
10.	Jamais la facture annuelle du REM ne pourra diminuer	18
11.	Les projets dont CDPQ-Infra pourra réclamer le monopole	19
12.	Apparence de conflit d'intérêt	19
13.	Déclaration solennellement de Réjean Benoit	19

1. Résumé :

L'Entente concernant la gestion et la réalisation du REM donnent à CDPQ-Infra le monopole du développement des réseaux de tramway et des métros légers dans la région de Montréal, parce que les Ententes signées par le gouvernement Couillard et l'Autorité, section « Offre de service concurrente » permettent uniquement à l'Autorité le développement de projet de **métros**, de **trains** et d'**autobus** à l'intérieur ou « à l'extérieur des Bassins de non-concurrence ». L'Entente est protégée financièrement contre tous changement de loi.

Les projets 115, 116 et 150 du projet de loi 61, Loi visant la relance de l'économie du Québec et l'atténuation des conséquences de l'état d'urgence sanitaire déclaré le 13 mars 2020 en raison de la pandémie de la COVID-19 sont des « Projet structurant de transport collectif électrique » seront des projets de métros légers et des réseaux tramways « à l'extérieur des Bassins de non-concurrence ». Conséquemment, puisque ces projets ne seront pas des **métros**, de **trains** et d'**autobus**, CDPQ-Infra peut revendiquer le monopole sur ces projets en vertu des disposition d'« **Offre de service concurrente** » de l'Entente.

En 2019, tout indique qu'il y a eu « **différend** » entre le gouvernement et CDPQ-Infra sur ce monopole pour nouveau système de transport collectif électrique dans l'Est de Montréal. L'Entente indique que tout « différend » entre le gouvernement ou l'Autorité avec CDPQ-Infra est confidentiel et est protégé par la loi *sur la protection des renseignements personnels (RLRQ, chapitre A-2.1)*. Les ministres qui ont pris connaissance du « **différend** » doivent respecter la loi et dire que c'est « **confidentiel** » (terme utilisé 59 fois dans l'Entente). Même cette information doit être caché au premier ministre.

Confirmant ce monopole, CDPQ-Infra affirme sur le Système électronique d'appel d'offres SEAO être « **l'équipe propriétaire pour les projets de transport collectif sur rails dans la région métropolitain de Montréal** », dans un appel d'offre publié le 19 mai 2019.

La principale problématique de ce monopole est que CDPQ-Infra offre ses services à des coûts quatre fois plus élevé qu'à Vancouver. Dans cette ville, la Caisse de dépôt et placement du Québec, en consortium avec SNC-Lavalin, exigeait en 2018, 2,40\$ par déplacement pour la Canada Line et les coûts diminuent chaque année. En comparaison, CDPQ-Infra exige 10,44\$ pour un déplacement moyen de 14,5 km à 72¢ par passager-km et le coût augmentera chaque année avec l'inflation.

CDPQ-Infra justifie ce coût extrêmement élevé par déplacement, pour un système automatique, en affirmant que ce montant est requis pour obtenir un 8% de rendement, car il y aura très peu de passagers pour un métro léger de 26 stations. Pour appuyer ses calculs de rentabilité, la firme Steer Davies Gleave a appliqué les « *Prévisions d'achalandage du scénario du promoteur* » avec 4 fois moins de passagers par station à Montréal pour le REM que pour un projet similaire à Vancouver. Puisqu'il y aurait peu de passagers, CDPQ-Infra réclame 414 millions \$ par année en aides financières pour obtenir 8% de rendement.

Puisque les projets, 115, 116 et 150 seront offert sans appel d'offres, CDPQ-Infra pourra appliquer des « *Prévisions d'achalandage du scénario du promoteur* » pour justifier des montant aussi extrêmement pour la location de ces projets de transport collectif sur rails dans la région métropolitain de Montréal dont le surcoût à long terme sera plus élevé pour le gouvernement du Québec que la crise de la COVID-19.

La dernière problématique de ce monopole est que CDPQ-Infra peut vendre le REM ou les autres projets après avoir informé le gouvernement son intention de vendre une infrastructure. Le gouvernement disposera de seulement 90 jours pour formuler une offre à CDPQ-Infra.

2. L'auteur Réjean Benoit, Analyste en transport

Réjean Benoit est expert en tramways modernes et en métros légers qui le passionne depuis 20 ans. Il a créé la base de données Tramworld^{mc} qui recense 24 000 tramways modernes et les métros légers tel que le REM. Il a travaillé 3 ans avec le Consortium Genivar-Systra sur le tramway Côte-des-Neiges – Centre-Ville, où il effectuait des calculs d'achalandage.

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 seulement 5 ans. Réjean Benoit n'a eu accès à aucune information confidentielle sur le REM.

3. Ententes commerciales de 198 ans

L'Entente¹ 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 ², 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

L'Ententes est 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 Falls et ne peut être annulée.

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

4.1. 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*

¹ Lien Internet de l'Entente sur le REM disponible en page 14

² Rapport Vérificateur https://www.vgq.qc.ca/Fichiers/Publications//rapport-annuel//2018-2019-juin2018//fr_Rapport2018-2019-PRINTEMPS-ChapREM.pdf

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 ...

. Entente pages 10 et 11 de 202 et page 102 de 202

ATTENDU QUE l'article 88.10 de la *Loi sur les transports* (RLRQ, chapitre T-12) (la **Loi sur les Transports**) permet au Ministre de conclure, avec l'autorisation du Gouvernement du Québec, une entente avec la Caisse concernant la gestion et la réalisation d'un projet ayant pour objet une nouvelle infrastructure de transport collectif rencontrant les besoins et objectifs d'intérêt public définis par le Gouvernement du Québec et décrits à l'**Annexe « A »** (les **Objectifs du projet**);

Pages 19 et 20 de 202

ANNEXE « A » BESOINS ET OBJECTIFS D'INTÉRÊT PUBLIC

...

*Faciliter la réalisation de tout développement futur du réseau métropolitain de transport en commun **ET D'AUTRES INFRASTRUCTURES PUBLIQUES**;*

Page 65 sur 202

4.2. Interprétation sur le monopole sur les autres infrastructures publiques

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. Cela sert à confirmer que les Ententes s'appliquent également aux projets « à l'**EXTÉRIEUR des Bassins de non-concurrence** » et aucune « **OFFRE DE SERVICE CONCURENTE** ».

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, le gouvernement et l'Autorité ont cédé à CDPQ-Infra le monopole sur tous les projets de transport collectif sur rails dans la région métropolitaine de Montréal.

C'est pour cela que CDPQ-Infra peut revendiquer avec cette Entente commerciale que les projets de tramways ne peuvent être développés par l'ARTM ou par le gouvernement.

Selon la loi 76³, 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 :

« 5 ... À cette fin, l'**Autorité planifie, développe**, soutient et fait la promotion du transport collectif. Elle favorise l'intégration des services entre les différents modes de transport et augmente l'efficacité des corridors routiers. »

« 15. L'Autorité a compétence **EXCLUSIVE** pour établir un plan stratégique de développement du transport collectif sur son territoire ».

Finalement l'Annexe A de l'Entente signé par le gouvernement couvre d'autres projets :

« **Faciliter la réalisation de tout développement futur du réseau métropolitain de transport en commun ET D'AUTRES INFRASTRUCTURES PUBLIQUES.** » Entente page 65 de 202

³ Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/ShowDoc/cs/A-33.3>

La signature de l'Entente du Gouvernement Couillard oblige tous les gouvernements suivants à respecter le monopole de CDPQ-Infra sur les projets de transport sur rails dans la région.

4.3. Le 6 mai 19, le gouvernement annonce l'évaluation d'un nouveau système de transport collectif

Confirmant que CDPQ-Infra a le monopole sur le développement des tramways dans la région métropolitaine, le gouvernement lui a donné, **sans appel d'offres**, l'évaluation d'un nouveau système de transport collectif électrique dans l'Est de Montréal. Extrait du communiqué du MTQ le 6 mai 2019 ⁴:

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

4.4. Le 7 mai 2019, CDPQ-Infra affirme être PROPRIÉTAIRE pour les projets de transport collectif

Le lendemain de l'annonce officielle d'un nouveau système de transport collectif électrique dans l'Est de Montréal par le gouvernement, CDPQ-Infra annonce sur le Système électronique d'appel d'offres SEAO qu'elle en sera propriétaire :

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. ⁵

Notez que gouvernement ne conteste pas que CDPQ-Infra affirme être l'**équipe propriétaire** pour les projets de transport collectif sur rails dans la région métropolitain de Montréal. Les ministres du gouvernement Legault n'ont pas eu le choix de céder ce contrat à CDPQ-Infra, car ils doivent respecter la signature du gouvernement précédent. CDPQ-Infra pourra revendiquer la propriété de tout nouveaux projets de transport sur rail dans la région hormis le métro de Montréal.

CDPQ-Infra pourra fixer son prix de location selon ses propres calculs de rentabilité sans aucun compétiteur. Ces projets pourront être aussi coûteux par passager-km que le très couteux REM qui est, en frais annuel, le métro automatique le plus couteux au monde. Ce sera à prendre ou à laisser au prix fixé par CDPQ-Infra ou pas de projet. Mais qu'est-ce qui interdit aux ministres de révéler l'existence de ce monopole à leurs collègues?

⁴ Communiqué <http://www.fil-information.gouv.qc.ca/Pages/Article.aspx?idArticle=2705060687>

⁵ SEAO Numéro : 1266229 <https://www.seao.ca/OpportunityPublication/ConsulterAvis/DuJour?ItemId=1171e951-90e3-4415-a003-f0896f4a167f&SubCategoryCode=S3&callingPage=4&ColumnAction=1&searchId=f9c50ffe-df26-4e51-b232-660c2bc80ffc>

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

5.1. 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 son monopole et la propriété du tramway vers l'Est de Montréal pour qu'il cède l'étude sur le transport de l'Est sans appel d'offres. Selon l'Entente, tout **DIFFÉREND** doit être soumis au « Mode de règlement des différends » et **devra rester CONFIDENTIEL selon l'entente et régis par la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics.**

5.2. 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

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

5.3. 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 du REM. Les mots « **Confidentiel** » 59 fois, « **Confidentialité** » : 12 fois, « **Renseignements personnels** » : 7 fois, « **Arbitrage** » : 11 fois, « **Arbitre** » : 2 fois, « **Arbitral** » : 13 fois, « **Arbitrage** » : 10 fois, « **Tribunal** » : 5 fois.

5.4. Le « Différend » sur le payeur pour le mur coupe feu du tunnel du Mont-Royal

L'entente indique

*L'Autorité indemnise Projetco des coûts directs que Projetco encoure pour se conformer à toute Modification des lois pertinentes. Modification des lois pertinentes s'entend essentiellement d'une **modification des lois**, entrée en vigueur après la signature de l'Entente, ayant trait à la **sécurité ferroviaire**, à la sécurité publique ou afférente au domaine du transport collectif, entraînant des coûts directs à Projetco pour s'y conformer, Entente page 14 sur 202*

Lorsque l'ARTM a vendu le tunnel à CDPQ-Infra, il était connu que le tunnel du Mont-Royal ne respecte pas les dernières normes en terme de sécurité ferroviaire. Est-ce que les pompiers ont exigé que ce vieux tunnel soit mis aux normes, alors que la législation permettait d'exploiter le train Deux-Montagnes sans s'y conformer ? On sait qu'il y a eu un « Différend » entre le Consortium Groupe NouvLR et CDPQ-Infra sur le coût de la mise aux normes NFPA 130.

*« Conformément à la norme **NFPA 130**, la section tunnel a besoin d'un minimum de **deux moyens d'évacuation indépendants**, La **distance maximale** entre ces deux moyens d'évacuation est de **762 m.** » CIMA, BAPE, PR3.1, page 323.*

Qui a payé le mur coupe feu? Le Consortium, CDPQ-Infra, le gouvernement ou l'Autorité ? On ne sait pas, car il y a eu assurément un « **Différend** » et l'« **Arbitrage** » de ce différend est confidentiel selon l'Entente signées par le gouvernement et l'Autorité.

5.5. 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**. Tout indique qu'il y a 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 justifient les abus de ce contrat en disant que CDPQ-Infra est l'équivalent du gouvernement et que les énormes profits seront versés au fond de pension des Québécois. Pour les premières années, les profits iront à notre fond de pension, sauf que sur avis de CDPQ-Infra, le gouvernement aura 90 jours pour présenter une offre d'achat pour le REM.

*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). Entente page 45 sur 202*

Le REM sera probablement le métro en PPP le plus rentable au monde. Conséquemment le prix exigé pour acheter ce métro et l'Entente à CDPQ-Infra dépassera assurément **10 milliards \$**. On peut penser que le gouvernement aurait de la difficulté évaluer les actifs, décider d'acheter et de réunir une telle somme en 90 jours. On peut craindre qu'un délai si court vise à exclure toute possibilité d'achat du REM par le gouvernement.

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

6.1. CDPQ-Infra calcule que 72 ¢ par passager-km est requis pour 8 % rendement de selon ses calculs

Le REM a été offert sans appel d'offres à CDPQ. 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.

Entente page 137 sur 202.

L'Autorité a confirmé ⁶ qu'à **100% des prévisions**, Projetco (CDPQ-Infra) facturera 72 ¢ par km-passagers 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 \$** ce qui correspond à **8% de rendement** annuel sur 3 milliards \$ investi par CDPQ-Infra. Pour chaque passager effectuant en moyenne 14,5 km, l'Autorité devra verser à 72 ¢ / passager-km à Projetco soit 10,45 \$ et recevra des usagers 3,05 \$ à 21 ¢ / km pour un déficit de 7,40\$.

Notez que CDPQ a refusé de détailler aux élus de l'Assemblée Nationale comment est calculé son 8% de rendement et combien de millions \$ cela représentait (voir chapitre 6.4).

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

Entente page 76 sur 202

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 \$

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 \$

6.2. Le déficit contractuel du REM plus coûteux que le COVID 19

L'Autorité dévoilait, en avril 2018 ⁷, 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%** de l'achalandage prévu, le déficit atteindra **414 millions \$** pour l'Autorité même si le rendement du REM sera plus élevé. Dans ce cas, le coût annuel pour le gouvernement sera de **326 millions \$**.

Le contrat signé en 2018 sera de 198 ans. Après 10 ans, la contribution annuelle du gouvernement du Québec pour le déficit contractuel du REM sera de **326 millions \$**. Calcul simple, 326 millions \$ x 188 ans = **61 milliards \$ en dollars constant 2021**. Puisque que l'Entente prévoit une hausse d'environ 1% l'achalandage annuelle à 72¢ / passager-km, les versements atteindront selon mes calculs, **98 milliards \$** (constant).

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

⁷ Présentation Entente, ARTM, 23 avril 2018, p. 22 www.artm.quebec/wp-content/uploads/2018/04/REM_ententes_presentation.pdf

Un simulateur de ma conception indique un rendement de **26 milliards \$** (constant) pour le gouvernement du Québec une perte nette de **72 milliards \$ en dollars constant 2021**.

6.3. CDPQ cache aux élus les contributions annuelles du gouvernement au REM après 2024

Le document déposé d'opposition à la **Commission parlementaire des finances publiques sur l'étude des crédits 2019-2020** par La Caisse en réponse à une question⁸ du troisième groupe d'opposition indique **aucune contribution** du gouvernement au REM après 2024. La Caisse et sa filiale cache aux élus les contribution après 2024 :

QUESTION 81 Page 144 *Contributions à l'exploitation du REM prévues en provenance du gouvernement du Québec pour les années 2023-2024 et suivantes.*

RÉPONSE: *Le budget 2018-2019 du gouvernement du Québec établit les contributions du gouvernement à l'ARTM pour le REM pour les années 2021-2022 à 2023-2024 au **Tableau 18** de la page 54 du fascicule sur la Mobilité électrique du Budget du Québec 2018-2019 : http://www.budget.finances.gouv.qc.ca/budget/2018-2019/fr/documents/MobiliteElectrique_1819.pdf.*

Extrait du document :

TABLEAU 18

Contribution du gouvernement à l'ARTM pour l'exploitation du REM
(en millions de dollars)

	2017- 2018	2018- 2019	2019- 2020	2020- 2021	2021- 2022	2022- 2023	2023- 2024
Compensation liée à la plus-value foncière ⁽¹⁾	-512	—	—	—	—	—	—
Utilités publiques et décontamination ⁽²⁾	—	—	-86	-85	—	—	—
Contribution à l'exploitation ^{(1),(3),(4)}	—	—	—	—	-34	-71	-115
Actifs connexes ⁽⁵⁾	-221	—	—	—	—	—	—
TOTAL	-733	—	-86	-85	-34	-71	-115

(1) Il s'agit de contributions attendues de l'ARTM.

(2) Ces contributions seront versées directement au REM.

(3) À la contribution gouvernementale s'ajoute une contribution additionnelle des municipalités de l'ordre de 5 M\$ en 2021-2022, de 11 M\$ en 2022-2023 et de 19 M\$ en 2023-2024. Ces contributions sont basées sur l'achalandage prévu du REM et tiennent compte des contributions municipales existantes de l'ordre de 30 M\$ par année.

(4) La contribution à l'exploitation inclut une contribution annuelle de 7 M\$ versée à l'ARTM à titre de compensation pour les revenus de stationnement non perçus.

(5) De ce montant, 26 M\$ seront versés directement au REM.

6.4. CDPQ refuse de détailler comment est calculé son 8% de rendement aux élus

Dans le document déposé d'opposition à la **Commission parlementaire des finances publiques sur l'étude des crédits 2019-2020** La Caisse 8% refuse d'indiquer ce que représente 8% de rendement. Elle n'a jamais dévoilé comment est calculé ce 8%. (Voir chapitre 6.1).

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.

RÉPONSE: *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.*

⁸Caisse 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.Bll.DocumentGenerique_145015&process=Original&token=ZyMoxNwUn8ikQ+TRK.YwPCjWrKwg+vIv9rjij7p3xLGTZDmLVSmJLoqe/vG7/YWzz

Le calcul est pourtant simple pour des gens très compétents comme les gens de 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 et non pas CDPQ-Infra. L'absence de chiffres semble à une stratégie de La Caisse avec CDPQ-Infra pour cacher l'information aux élus de l'Assemblée nationale.

Cela 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 générera peu de frais supplémentaires et probablement prévu à même le contrat de base d'exploitation du REM. Ce contrat du Groupe PMM formée par Alstom Transport Canada inc. et SNC-Lavalin Opérations & Maintenance inc. est confidentiel.

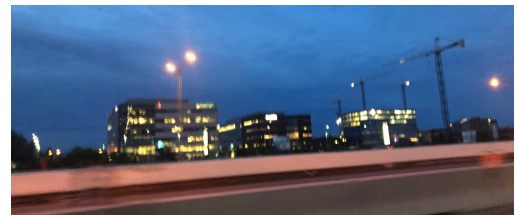
Mes analyses démontre qu'il devrait y avoir 3 fois plus de passagers. Si tel est le cas, le rendement atteindra 15%, sans la prise en compte des remboursements des investissements tel que le 600 million payé par les redevances des investisseurs immobiliers.

6.5. Aucun passager prévu pour 60 millions de pieds carrés de développements autour des stations

L'article 38⁹ 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».*¹⁰

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. 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 G de l'Entente indique le nombre de passagers-km prévu pour chaque année. Ces chiffres n'ont pas tenu compte des développements immobiliers des dernières années et des prochaines années. À partir de l'année 2030, la croissance des passagers-km estimée est moins de 1%. Le très faible nombre de nouveaux passagers du REM permet de justifier 310 millions \$ d'aides financières annuelles (avec 100% de l'achalandage) pour obtenir 8% rendement et que ce montant ne sera jamais revu à la baisse. Au contraire, le montant de 72¢ sera majoré avec l'inflation. 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.

⁹ Article 38 <http://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/showversion/cs/R-25.02?code=se:38&pointInTime=20190121#20190121>

¹⁰ 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

6.6. L'achalandage de l'importante station Bassin Peel exclus du calcul de rendement

L'Entente indique que l'achalandage de l'importante station Bassin Peel n'a pas été inclus dans les calculs permettant d'établir que 72¢ par passager-km étaient requis pour son 8% de rendement. Si CDPQ-Infra avait tenu compte de ces passagers, le tarif aurait été moindre.

L'emplacement de la station Bassin Peel n'étant pas déterminé à la date de la signature de cette entente, elle a été exclue du scénario de base d'achalandage projeté...

Page 137 sur 202

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

À Vancouver, le revenu moyen pour l'autorité 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 le consortium par passager est de **2,40\$**¹¹ par passager. Aussi, le coût moyen par passager facturé 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.

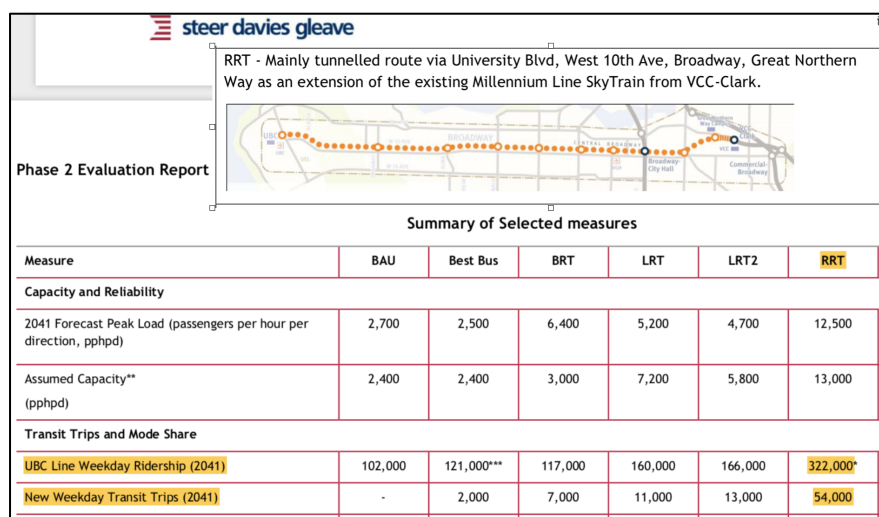
Les lignes Expo/Millennium font parti du réseau public. Le profit par passagers est plus grand et représente 86 ¢ par déplacement, mais n'inclus pas les coûts d'immobilisations. Le coût a récemment augmenté dû au prolongement de plusieurs stations du SkyTrain.

Vancouver, Expo/Millennium Line; <u>réseau public</u>					
Coût par déplacement : 1,55 \$					
Revenus 2,41 \$ par déplacement Coût 1,55 \$ par déplacement Profit 86 ¢ par déplacement					
Cost	Réal 2018 : 111,3 millions passagers par an				
		2014	2015	2016	2017
	① Annual Operating Cost	\$113 307 000	\$122 063 000	\$134 074 000	\$163 906 000
	Operating Cost - Annual Change		7,7%	9,8%	22,3%
	① Cost per Capacity-km	\$0,026	\$0,029	\$0,031	\$0,031
	Cost per Capacity-Km - Annual Change		8,9%	10,3%	-0,9%
①	Cost per Boarding			\$1,43	\$1,56
					\$1,55
Vancouver, Canada Line; <u>concession de 35 ans</u>					
Coût par déplacement : 2,40 \$,					
Revenus 2,41 \$ par déplacement Coût 2,40 \$ par déplacement Profit 1 ¢ par déplacement					
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
	① Annual Operating Cost	\$107 617 000	\$109 749 000	\$112 213 000	\$114 238 000
	Operating Cost - Annual Change		2,0%	2,2%	1,8%
	① Cost per Capacity-km	\$0,103	\$0,105	\$0,106	\$0,105
	Cost per Capacity-Km - Annual Change		1,9%	1,4%	-1,2%
	① Cost per Boarding			\$2,58	\$2,47
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.					
Operating Indicators					
Twelve months ending December 31					
OPERATING INDICATORS		2017	2018	2019	
		ACTUAL	BUDGET	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	

¹¹ TransLink, Vancouver Canada Line <https://public.tableau.com/profile/translink#!/vizhome/2018TSPR-RailSummaries/TableofContents>

6.8. La firme SDG a calculé 29 000 passagers par station à Vancouver, soit 4 fois plus que le REM

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 2041¹² 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 les 11 futures 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 un **SCENARIO** avec très peu de passagers pour les nouveaux développements, ainsi qu'une croissance annuelle de moins de 1%. En comparaison à Vancouver, la croissance annuelle du SkyTrain et de la Canada Line (concession de CDPQ) dépasse souvent 5% par année.

Tableau 2: Sommaire de l'achalandage, février 2017

	2015 Achalandage 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

Le terme «SCENARIO DU PROMOTEUR » est utilisé **24 fois** dans l'étude. Ce « SCENARIO » fait du REM le métro le moins performant au monde. Ainsi, 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'à Vancouver.

À Montréal, les développements immobiliers autour des stations du REM et leurs nouveaux passagers permettront à ce métro automatique d'être de plus en plus rentable chaque année. Sans prendre en compte la rentabilité grandissante du REM, le ministre des Transports André Fortin a signé, en mars 2018, un contrat de 99 ans avec CDPQ-Infra qui prévoit que le tarif exigé pour obtenir son 8% de rendement ne soit pas réévalué selon l'achalande.

¹² Page x (10) 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

6.9. À l'Île-des-Sœurs, les prévisions du REM en 2031 sont 5 fois moindres qu'en 2018

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 prévoit **941** embarquements en **2031**.

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

En comparaison, la firme AECOM¹³ qui citait des chiffres de la STM en **2011** indiquait près de 4 fois plus d'usagers :

« 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 consultation¹⁴ 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.*

6.10. Déficit annuel de 414 millions \$ pour l'Autorité malgré un rendement annuel de 17% pour le REM

Le très faible nombre de passagers prévu permet de justifier 72¢ par passager-km pour 100% de l'achalandage prévu selon le « **SCENARIO DU PROMOTEUR** » pour obtenir 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 très faible coût. 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 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 facturés à 58¢ chacun permettant **13,1 % de rendement**. Après 140%, tous les passagers-km suivants seront facturés selon le coût moyen de l'ensemble des usagers de la 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 à l'ARTM (dollars constants 2021).

Coût par passagers du REM lorsqu'il obtiendra le même nombre passagers que le SkyTrain de Vancouver				
Facturation Projetco (CDPQ-Infra) selon les 3 tarifs du contrat de location de 198 ans				Rendement sur 3 milliards \$
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%

¹³ BAPE, DQ1.1, page 52

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

¹⁴ 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>

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 coûts estimé d'exploitation et d'entretien. Sur 3 milliards \$ investis, cela représente un **rendement de 17,7%**.

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

CDPQ-Infra recevra 600 millions en redevances de développement d'investisseurs immobiliers ce qui lui fera diminuer son investissement de 3 milliards \$ à 2,4 milliards. L'Autorité a payé, le 29 mars 2018¹⁵, à CDPQ-Infra 59,6 M\$ l'« acquisition » de la gare A-40 et 136 M \$ pour un « bail » de 25 ans payée d'avance pour des terminaux d'autobus. 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. L'Aéroports de Montréal va payer 250 M \$ pour sa gare. 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 et pourra garder les montants non versés. Donc le rendement ne doit pas être calculé sur 3 milliards \$ investis, mais plutôt sur la **dépense nette de 1,5 milliard \$** pour le REM.

6.12. En vertu du risque, le contrat ne prévoit pas de diminution des versements par le gouvernement

Le président de CDPQ Infra, Macky Tall fait tout pour faire croire que le REM n'aura pas plus de passagers que le 100% prévus. « C'est tellement hypothétique comme question et tellement improbable. »¹⁶

La structure du contrat permet à CDPQ-Infra de réclamer cette aide financière annuelle de 414 millions \$ même si le REM est rentable. Ainsi, l'ARTM paye 72¢ par passager-km pour le premier 115% de l'achalandage. Ensuite 58¢ par passager-km de 115% à 140%. Et après ce 140%, le tarif payé par les usagers (21¢ par passager-km estimé en 2027 par l'ARTM).

Le gouvernement pourrait exiger de la Caisse qu'elle accepte de modifier le contrat selon le risque réel d'achalandage ou de céder le contrat au gouvernement. C'est pourquoi le président de CDPQ Infra fait tout pour faire croire à ce risque.

6.13. Nationaliser le REM serait rentable en 5 ans

Les 414 millions \$ versés annuellement ne sont pas requis pour que CDPQ-Infra obtienne un rendement de 8%. À Vancouver, 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 Charbonneau 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.

En 5 ans, la nationalisation serait rentable pour le gouvernement du Québec. Sa part pour combler le déficit commercial sera de **1,6 milliard \$ pour les 5 premières années** à 326 M \$ par an). Soit moins que le coût réel net pour CDPQ-Infra. Aussi, l'élimination du monopole de CDPQ-Infra permettra d'avoir d'autres projets à prix compétitifs tel que les projets 115, 116 et 150 du projet de loi 61.

¹⁵ Entente page 153 sur 202.

¹⁶ <https://www.lapresse.ca/affaires/economie/transports/201806/18/01-5186196-rem-la-caisse-pourrait-ne-pas-faire-un-sou-ou-perdre-de-largent.php>

7. Si CDPQ-Infra avait indiqué la même croissance que d'autres systèmes, pas besoin de verser 414 M \$

7.1. CDPQ-Infra a demandé au BAPE que l'achalandage de l'Ouest soit caché

BAPE, le 21 octobre 2016: *DÉCISION*¹⁷ portant sur la divulgation de l'étude *Transport collectif Train de l'Ouest de Montréal* préparée par Steer Davis Gleave (mars 2016) :

En réponse à une demande que lui a faite la commission d'enquête le 16 septembre 2016, CDPQ Infra inc. (ci-après le « Promoteur ») a déposé le 22 septembre 2016, sous le sceau de la confidentialité, le document suivant :

Dans sa lettre, le Promoteur fait valoir que les informations contenues dans ce document sont de nature confidentielle et que leur divulgation comporterait le **risque de préjudices**, notamment que la **diffusion de données préliminaires** à ce stade pourrait avoir **un impact négatif sur des négociations contractuelles à venir**.

Mais pourquoi donc, CDPQ-Infra ne voulait pas que l'on voie ce document ? Parce que les chiffres de l'étude démontrent que la croissance de l'achalandage du REM ont été manipulés.

7.2. L'étude Transport collectif Train de l'Ouest de Montréal : croissance de 9% par an dans les bus

L'étude *Transport collectif Train de l'Ouest de Montréal* préparée par Steer Davis Gleave démontre que les autobus dans l'ouest ont obtenu une croissance du nombre de passagers **de 82% en 7 ans**¹⁸ soit 9% par an. Dans l'ouest de l'île, la stagnation de l'achalandage de la ligne Deux-Montagnes était due à la pleine capacité des trains en heures de pointes. Dans cette étude on retrouve en détails l'achalandage de 10 lignes d'autobus. Par exemple, la ligne 468 Express Pierrefonds dont l'achalandage en 2007 était de 119 000 passagers à été multiplié par 5 avec 699 000 passagers en 2014.

Figure 5.1: West Island Historical Ridership Growth



Source: AMT and STM

Avec une croissance du nombre de passagers de 9% par an, l'achalandage doublera en 10 ans. Cela signifie qu'avec 2 fois plus de passagers, beaucoup moins d'aides financières seront requis pour obtenir 8% de rendement.

7.3. Avec un achalandage basé sur la Canada Line, CDPQ-Infra facturera 911 millions \$ par année

Le mini métro Canada line de Vancouver avec une longueur de quai de 40 mètres fracasse son record avec 50 millions de passagers pour 16 stations (**3,1 millions passagers / station**) en 2019. Avec un tel achalandage, ce métro est rentable sans aucune subvention annuelle. La journaliste de Radio-Canada à Vancouver parle de la possibilité de prolonger les quais à 50 m. Pour le REM à Montréal, CDPQ-Infra construit de quais deux fois plus longs et des stations beaucoup plus grandes qu'à Vancouver pour accueillir 2 fois plus de passagers.

À Montréal, le « **SCENARIO DU PROMOTEUR** » indique pour le REM aura seulement 42 millions de passagers effectuant 14,5 km, soit **1,6 million de passagers / station par an** dans les 26 stations. Ce « scénario » permet de réclamer 414 millions \$ en aide financière annuel pour obtenir le fameux 8% de rendement, si souvent annoncé par CDPQ-Infra.

¹⁷ BAPE DD3 http://archives.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau_electrique_métropolitain/documents/DD3.pdf

¹⁸ BAPE DA93, pages 51-52, http://archives.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau_electrique_métropolitain/documents/DA93.pdf

Voici une simulation de la facture de Projetco pour le REM avec la même performance que la Canada Line et avec des stations deux fois plus grandes qu'à Vancouver. Voici les calculs démontrant que le REM pourra éventuellement facturer **911 millions \$ par an**.

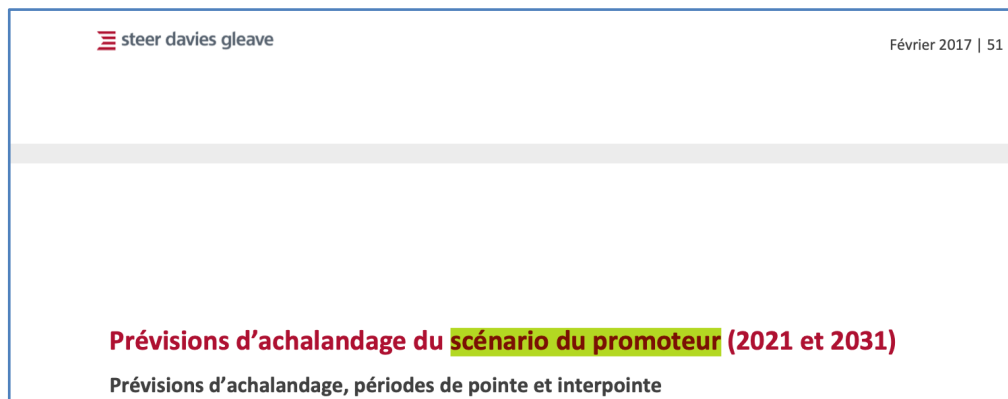
- Canada Line : 50 millions de passagers pour 16 stations = **(3,1 millions passagers / station)**
- REM 26 stations x 3,1 millions passagers / station = **81,5 millions passagers**
- CDPQ-Infra a planifié la construction de quais deux fois plus long pour le REM qu'à Vancouver = **163 millions passagers**
- Selon la firme Steer Davis Gleave, chaque passager fera en moyenne 14,5 km :
163 millions passagers x 14,5 km = **2,4 milliards de passagers-km.**

Coûts annuels et par passagers du REM avec le même nombre passagers que la Canada Line de Vancouver				
Facturation Projetco (CDPQ-Infra) selon les 3 tarifs du contrat de location de 198 ans				Rendement sur 3 milliards \$
Le rendement de 8% est calculé uniquement sur 100% des prévisions. Ensuite c'est bonus.				
Prévision CDPQ-Infra en 2027 selon l'Entente = 608,8 millions passagers-km				
	Pass-km (M)	Coût pass-km pour l'ARTM	Coûts pour l'ARTM	
		(\$)	(millions \$)	
Entente 2027: 42 M pass. x 14,5 km =	608,8			
Nb passagers-km / station =Canada Line	2 374			
Premiers 100% (base de calculs CDPQ-Infra)	608,8	0,72 \$	438 \$	8,0%
De 100% à 115% (bonus)	91	0,72 \$	66 \$	10,2%
De 115% à 140% (bonus)	152	0,58 \$	88 \$	13,1%
Au delà de 140% (bonus)	1 522	0,21 \$	320 \$	23,0%
Coûts: / pass.-km, total, / déplacement	2 374	0,38 \$	911 \$	5,57 \$

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

Donc, si la firme Steer Davis Gleave avait eu la même liberté qu'à Vancouver, pour faire ses prévisions elle aurait prévu 2,4 milliards de passagers-km et CDPQ-Infra aurait réclamé 18 cents par passagers-km (438 millions \$ pour 8% de rendement divisé par 2,4 milliards de passagers-km). Donc, le gouvernement du Québec n'aurait pas besoin de verser 310 millions \$ par an pour 188 ans.

À Montréal pour le REM, le terme « **scénario du promoteur** » a été utilisé **24 fois** dans l'étude d'achalandage officiel du REM¹⁹ pour justifier le très faible achalandage imposé par CDPQ-Infra. Puis que le REM serait, selon cette étude, le métro automatique avec le moins de passagers sur la planète, CDPQ-Infra réclame 310 millions \$ par an au gouvernement pour 188 ans.



¹⁹ Sommaire des prévisions d'achalandage du REM, février 2017, Steer Davies Gleave, pour Réseau électrique métropolitain (REM), CDPQ Infra Inc. https://www.cdpqinfra.com/sites/default/files/pdf/summary_rem_forecasting_fr_vf.pdf

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

8.1. 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. Grâce à eux, l'Entente est maintenant publique.

8.2. 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. Notez que seul CDPQ-Infra est autorisés à diffuser l'Entente.

Publication du gouvernement du Québec²⁰

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. Indemnités pour Projetco si des lois sont modifiées

L'Entente lie tous les gouvernements du Québec pour la durée du contrat de 99 ans renouvelable automatiquement une fois et ces derniers devront indemniser « les Parties REM pour **toute**

Modification des lois à effet discriminatoire ».

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. Entente page 6 de 202

10. Jamais la facture annuelle du REM ne pourra diminuer

Selon l'Entente, jamais les montants versés à l'entreprise REM Inc, ne diminueront avec les années:

"9.4 Modifications au Premier règlement

9.4.1 Le Gouvernement du Québec tiendra REM inc. indemne de toute réduction des versements payables à REM inc. par L'Autorité Régionale de transport Métropolitain en vertu de l'Entente relative à la contribution financière intervenue entre elles en raison de toute modification au Premier règlement édicté en vertu de l'article 84 de la Loi sur le REM (le Premier règlement) entraînant, n'eut été de cette modification, la réduction de ces versements par rapport aux versements qui auraient été faits à REM inc sur la base des paramètres financiers établis au Premier règlement. Entente page 51 sur 202

²⁰Entente sur le REM <http://www.fil-information.gouv.qc.ca/Pages/Article.aspx?idArticle=2604233519>

11. Les projets dont CDPQ-Infra pourra réclamer le monopole

Ce mémoire démontre que les projets 115, 116 et 150 du projet de loi 61 seront des monopoles de CDPQ-Infra. Cette dernière pourra fixer ses tarifs de location selon ses propres calculs de rendement pour des contrat d'une durée quelle fixera. Si le gouvernement refuse les conditions de CDPQ-Infra, il ne pourra les offrir à un compétiteur à montre prix. Voici les projets dont CDPQ-Infra peut réclamer le monopole :

- 115 Projet structurant de transport collectif électrique pour relier le Réseau express métropolitain sur la Rive-Sud pour desservir le secteur de Chambly/Saint-Jean-sur-Richelieu*
- 116 Projets structurants de transport collectif électrique dans les axes du boulevard Taschereau et du prolongement de la ligne jaune du réseau de métro*
- 150 Projets structurants de transport collectif électrique pour relier l'est, le nord-est et le sud-ouest de Montréal au centre-ville*

Permettre à CDPQ-Infra de réaliser ces projets à des tarifs de location exorbitant risque d'hypothéquer l'avenir de nos descendants pour les 198 prochaines années.

12. Apparence de conflit d'intérêt

Le ministre Christian Dubé était, il y moins de 2 ans, premier vice-président Québec de CDPQ²¹. En tant que responsable des investissements de la Caisse au Québec, il côtoyait régulièrement les dirigeants de CDPQ-Infra. La décision Président du Conseil du trésor d'inclure ces 3 projets dans son projet de loi peut être considéré comme une apparence de conflit d'intérêt, alors que l'Entente, signé par le gouvernement, stipule que son ancien employeur, CDPQ via sa filiale, a le monopole sur ces projets.

13. Déclaration solennellement de Réjean Benoit

Par la présente, moi Réjean Benoit, déclare solennellement n'avoir 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, d'informations dans les médias, ainsi que l'Étude d'achalandage de Steer Davis Gleave rendu publique par CDPQ à la Commission des finances publiques, mardi 9 juin 2020.

Réjean Benoit,
Montréal, 9 juin 2020.

²¹ CDPQ, 15 AOÛT 2014 <https://www.cdpq.com/fr/actualites/communiqués/la-caisse-nomme-christian-dube-comme-premier-vice-president-quebec>