

*Mémoire pour le*  
Projet de loi no 78  
Loi visant principalement à améliorer la transparence des entreprises

*Analyse des problématiques de transparence de CDPQ-Infra, Projet REM s.e.c. (Projetco et, avec REM inc., les Parties REM) concernant le contrat du REM et les avantages consentis par le gouvernement du Québec en 2017 et 2018*

Par Réjean Benoit, Analyste en transport

8 mars 2020

1.	Résumé : .....	3
2.	L'auteur Réjean Benoit, Analyste en transport .....	4
3.	Indemnités pour Projetco si des lois sont modifiées .....	4
4.	Bénéficiaires ultimes de l'Entente commerciale sur REM.....	5
4.1.	Structure corporative et contractuelle du REM et investisseurs privés .....	5
4.2.	Deux ententes commerciales de 198 ans.....	6
4.3.	CDPQ-Infra pourra vendre le REM après un avis de 90 jours .....	6
4.4.	Les avantages consentis à la filiale de CDPQ sont totalement transférables :.....	6
4.5.	Projet REM s.e.c. est exonéré de taxe d'affaires, si CDPQ conserve 10% ou plus des titres.....	7
5.	Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels	7
5.1.	Tout différend devra rester confidentiel selon l'Entente commerciale .....	7
5.2.	Notion de Différend, Arbitrage et Confidentiel dans l'Entente .....	7
	Extraits de l'Entente .....	7
5.3.	Le montant de la vente d'actifs de l'AMT aux Parties REM est confidentiel .....	9
6.	CDPQ cache aux élus les contributions annuelles du gouvernement au REM après 2024 .....	11
6.1.	L'ARTM calcul 326 millions \$ par an à payer par le gouvernement .....	12
6.2.	La Caisse refuse de détailler comment est calculé son 8% de rendement aux élus .....	12
7.	Déclaration solennellement de Réjean Benoit.....	13

## 1. Résumé :

L'Entente commerciale concernant la gestion et la réalisation du REM donnent à CDPQ-Infra et Projet REM s.e.c. (Projetco et, avec REM inc., les Parties REM) est peu claire pour les citoyens du Québec. Rare sont les élus de l'Assemblée nationale du Québec ont pris connaissance que ce contrat de location commerciale transformera le REM en le métro le plus couteux au monde par personne transporté.

Par deux fois, la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) a refusé de révéler à la Commission parlementaire des finances publiques le coût annuel du REM pour le gouvernement après l'année financière 2023-2024, se limitant à indiquer que « *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* ». CDPQ laisse croire aux élus qu'il n'y aura pas de contribution pour le gouvernement après cette période.

Pourtant, l'Autorité régionale de transport métropolitain) a indiqué publiquement en avril 2018, que le gouvernement devra contribuer pour **326 millions \$ par an**, à partir de 2027, pour combler le déficit contractuel de l'Entente commerciale du REM avec l'ARTM. Donc, CDPQ n'est pas **transparente** dans ses réponses aux élus de l'Assemblée nationale du Québec.

De plus dans les mêmes documents déposés en Commission, CDPQ refuse d'indiquer, en dollars, ce que représente 8% de rendement en dollars. CDPQ ne fait pas preuve de transparence.

En 2017, le ministre des Transports Laurent Lessard à soumis en commission parlementaire la Structure corporative et contractuelle du REM où on voit que des investisseurs privés détiendrait moins de 50% l'entreprise Projet REM s.e.c. (Projetco). Le Vérificateur général du Québec dans son rapport sur le REM présentait une structure juridique différente de la version présentée lors de la Commission parlementaire de la loi du REM où les investisseurs privés ne sont plus présents. On ne sait pas quelle structure est véridique.

Entre l'année 2000 et 2007, le ministère du transport du Québec a alloué à l'AMT 10,6 millions \$ pour construire un pont à étage, ainsi qu'une bretelle d'accès à l'intersection du Taschereau et de l'autoroute 10. Et l'AMT a dépensé 3,5 millions \$ pour un coût total de 14,2 millions \$. Le décret 527-2017 exigeaient la vente des actifs de l'AMT, qui seraient affectés à la réalisation du REM. Le demande d'accès à l'information LAI-2017-2018-150, du 31 mai 2017, concernant les montants des actifs vendu par l'AMT a été refusé. Le ministère des transports a indiqué que les détails seront disponibles dans 25 ans.

L'Entente commerciale du REM signé par le ministre des Transport André Fortin en mars 2018 indique qu'il devait verser 11,1 millions \$ aux Parties REM pour acquérir la bretelle et le pont d'étagement de l'Autoroute 10. Donc le MTQ a payé pour construire ces infrastructures. Le ministre les a vendus, à un prix confidentiel. Et les a rachetés en 2018.

L'Entente commercial sur le REM prévoit que CDPQ-Infra pourra vendre les actifs du REM après un avis de 90 jours et que les avantages consentis à la filiale de CDPQ sont totalement transférables :« L'Entente lie chacune des parties, ses successeurs et cessionnaires et est faite à leur avantage respectif ».

Est-ce que le bénéficiaire ultimes de l'Entente commerciale sur REM est bien CDPQ?

## 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<sup>mc</sup> 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 les calculs d'achalandage.

Ses analyses démontrent que les métros automatiques similaires au REM sont peu coûteux à exploiter et qu'il serait beaucoup plus économique de rembourser CDPQ pour toutes ses dépenses nettes pour ce métro plutôt que de payer les énormes tarifs location exigé par *Projet REM s.e.c.*.

Notez que Réjean Benoit n'a eu accès à aucune information confidentielle sur le REM pour rédiger ce mémoire.

## 3. Indemnités pour Projetco si des lois sont modifiées

Les élus doivent évaluer que s'ils modifient des lois qui cause des préjudices aux Parties REM, le gouvernement du Québec pourrait être poursuivi.

L'Entente lie le gouvernement du Québec qui pourrait être tenu d'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.*

Entente 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

## 4. Bénéficiaires ultimes de l'Entente commerciale sur REM

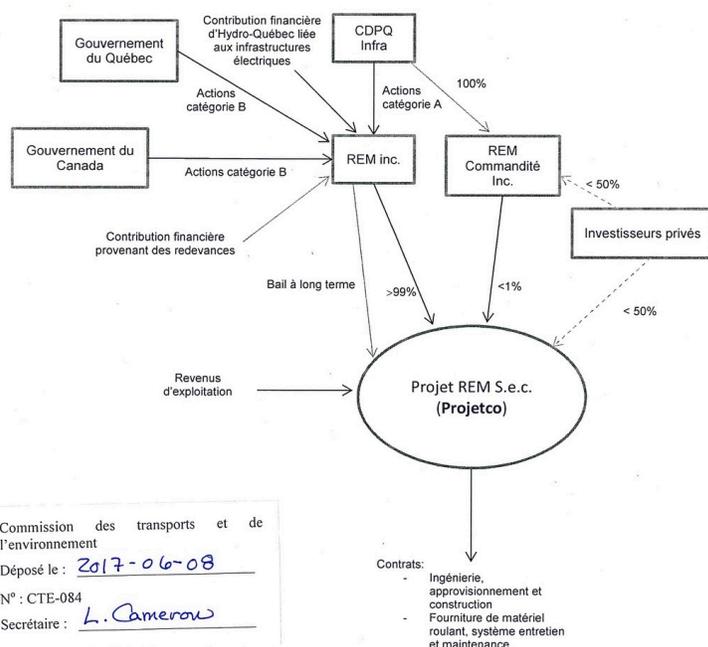
### 4.1. Structure corporative et contractuelle du REM et investisseurs privés

En 2017, le ministre des Transports Laurent Lessard a soumis en commission parlementaire la Structure corporative et contractuelle du REM où on voit que des investisseurs privés détiendrait moins de 50% l'entreprise Projet REM s.e.c. (Projetco). Le Vérificateur général du Québec dans son rapport sur le REM présentait une structure juridique différente de la version présentée lors de la Commission parlementaire de la loi du REM où les investisseurs privés ne sont plus présents. On ne sait pas quelle structure est véridique et qui sont les bénéficiaires ultimes de l'Entente commerciale sur le REM.

#### STRUCTURE CORPORATIVE ET CONTRACTUELLE

##### I. STRUCTURE

La structure juridique du Projet est sommairement décrite dans le diagramme ci-après.



Le Registraire des entreprises indique que **PROJET REM S.E.C.** est une Société en commandite ; **RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN INC.** une Société par actions ou compagnie, **REM COMMANDITÉ INC.** une Société par actions ou compagnie. Ces entreprises ont actuellement comme siège sociale le 1000 Place Jean-Paul-Riopelle, siège social de CDPQ.

On retrouve également dans les données du Registraire des entreprises, des entreprises privés utilisant le nom REM qui ont leurs sièges sociaux ailleurs qu'au 1000 Place Jean-Paul-Riopelle qui ont été enregistrés quelques jours avant ou après l'enregistrement des entreprises officiellement dans la Structure corporative et contractuelle du REM. Il n'est pas possible de connaître leur lien réel avec le REM. Il est surprenant que CDPQ-Infra accepte que ces entreprises utilisent la marque de commerce REM, car elle produit la marque de commerce RÉSEAU ÉLECTRIQUE MÉTROPOLITAIN (REM) — 1796052, le 16 août 2016.

#### 4.2. Deux ententes commerciales de 198 ans

Il y a deux Entente sur le REM. Une signé pat le ministre des Transports et une pat l'ARTM. L'Entente<sup>1</sup> 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 <sup>2</sup>, 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.

#### 4.3. CDPQ-Infra pourra vendre le REM après un avis de 90 jours

L'Entente commercial sur le REM prévoit que CDPQ-Infra pourra vendre les actifs du REM après un avis de 90 jours.

*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 de 202*

#### 4.4. Les avantages consentis à la filiale de CDPQ sont totalement transférables :

L'Entente lie chacune des parties, ses successeurs et cessionnaires et est faite à leur avantage respectif ». Entente page 59 de 202

---

<sup>1</sup> Lien Internet de l'Entente sur le REM disponible en page 14

<sup>2</sup> Rapport Vérificateur [https://www.vgq.qc.ca/Fichiers/Publications//rapport-annuel//2018-2019-juin2018//fr\\_Rapport2018-2019-PRINTEMPS-ChapREM.pdf](https://www.vgq.qc.ca/Fichiers/Publications//rapport-annuel//2018-2019-juin2018//fr_Rapport2018-2019-PRINTEMPS-ChapREM.pdf)

#### 4.5. **Projet REM s.e.c. est exonéré de taxe d'affaires, si CDPQ conserve 10% ou plus des titres**

236 La taxe d'affaires ne peut être imposée en raison:

...2.1° de l'activité liée à la réalisation ou à la gestion d'une infrastructure de transport collectif ayant fait l'objet d'une entente conclue en vertu de l'article 88.10 de la Loi sur les transports ([chapitre T-12](#)) lorsque cette activité est exercée:

- a) par la Caisse de dépôt et placement du Québec;
- b) par une filiale de la Caisse visée à l'article 88.15 de cette loi;
- c) par une **société en commandite**, lorsque, à la fois, le gouvernement ou un **mandataire de l'État détient 10% ou plus des titres de son fonds commun** et le commandité est une société par actions à l'égard de laquelle le gouvernement ou un tel mandataire a la faculté d'exercer 10% ou plus des droits de vote que confèrent les actions émises par cette société;

Cet article de la loi de la Fiscalité municipale a été adopté en 2017, via la Loi concernant le Réseau électrique métropolitain. Tout semble en place pour qu'après que gouvernement n'ait pas consenti à dépenser plus de 10 milliards \$ pour acquérir le REM, Projet REM s.e.c. (Projetco et, avec REM inc., les Parties REM) puisse être offert sur le marché boursier.

Notez, que les métros automatiques sont rentables sans subvention à plusieurs endroits dans le monde. Mais selon le contrat commercial du REM, le gouvernement devra verser 326 millions \$ par an pour contribuer au déficit contractuel, même si le REM devient rentable. Voir détails plus loin dans ce mémoire.

#### 5. **Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels**

Dans le cadre de ce projet de loi, avant de faire des changements à Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels, il serait préférable de prendre connaissance des articles de l'Entente sur le REM qui traite de la confidentialité des différends.

##### 5.1. **Tout différend devra rester confidentiel selon l'Entente commerciale**

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. **Notion de Différend, Arbitrage et Confidentiel dans l'Entente**

Dans l'Entente commerciale du REM, le mot « Différend » a été utilisé 112 fois. 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.

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. Le montant de la vente d'actifs de l'AMT aux Parties REM est confidentiel

Entre l'année 2000 et 2007, le ministère du transport du Québec a alloué à l'AMT 10,6 millions \$ pour construire un pont à étage, ainsi qu'une bretelle d'accès à l'intersection du Taschereau et de l'autoroute 10. Aussi, l'AMT a dépensé 3,5 millions \$ pour un coût total de 14,2 millions \$ pour ces infrastructures.

Le décret 527-2017 a exigé la vente des actifs de l'AMT nécessaire à la réalisation du REM. CDPQ-Infra, les Parties REM et le ministère des transports n'ont pas publié les revenus tirés de cette vente.

PTI 2007-2008-2009 AMT

## PROJET AUTORISÉ

### C.13 Voie réservée autoroute 10 – Échangeur Taschereau – Phases I à V

(VILLE DE BROSSARD)

La voie réservée aux autobus, en cours de réalisation au centre de l'échangeur Taschereau, est un tronçon de voie réservée en site propre, d'environ 1,5 km de longueur. Ce tronçon établit le lien entre la voie réservée de l'autoroute 10, construite en 2000, et la voie réservée en sens inverse du pont Champlain, de même qu'un lien direct en site propre avec le terminus Brossard-Panama.

Ce projet consiste à implanter au cœur de l'échangeur, entre les chaussées nord et sud de l'autoroute 10, un tronçon de voie réservée pour autobus, bidirectionnelle, en site propre. Plus spécifiquement, ce projet comprend :

- la construction de la chaussée de cette nouvelle voie réservée bidirectionnelle pour autobus ;
- la construction des ponts d'étagement requis pour permettre à la nouvelle voie réservée d'enjamber le boulevard Taschereau et la nouvelle bretelle d'accès de la route 134 est à l'autoroute 10 ouest ;
- la construction d'un tunnel (pont d'étagement sous remblai) sous la chaussée nord de l'autoroute 10, en vue d'établir un lien direct exclusif aux autobus, entre le terminus Brossard-Panama et la nouvelle voie réservée ;
- la construction d'un nouvel accès pour les autobus, au terminus Brossard-Panama, à partir du boulevard Taschereau, incluant un pont d'étagement sous la chaussée de la bretelle d'accès de la route 134 ouest vers l'autoroute 10 Ouest ;
- la construction de murs de soutènement des chaussées nord et sud de l'autoroute 10, là où la nouvelle voie réservée sera en dépression par rapport au profil longitudinal des nouvelles chaussées de l'autoroute.

L'échangeur et la voie réservée en son centre sont aménagés de façon à rendre possible l'implantation éventuelle d'un train léger. Le déroulement du projet d'aménagement de la voie réservée pour autobus au centre de l'échangeur Taschereau s'arrime à celui du projet global du réaménagement de l'échangeur Taschereau réalisé par le MTQ.

Le projet de construction de la voie réservée au centre de l'échangeur comporte cinq phases de travaux. La phase I des travaux, principalement réalisée en 2002, portait sur la construction des nouveaux ponts d'étagement au-dessus du boulevard Taschereau et de la bretelle de la route 134 est (boulevard Taschereau direction est) vers l'autoroute 10 ouest. Les travaux de la phase II du projet, réalisés en 2003 et au début de l'année 2004, portaient principalement sur la construction de la structure de chaussée de la voie réservée et des murs de soutènement des chaussées nord et sud de l'autoroute 10, là où la nouvelle voie réservée sera en dépression par rapport au profil longitudinal des nouvelles chaussées de l'autoroute. Les travaux de la phase III ont débuté en juillet 2004. Ces travaux ont permis de compléter la chaussée de la voie réservée (partie au centre de l'autoroute proprement dite) et ont été achevés à la fin de 2005. Les aménagements de transport en commun dans l'emprise autoroutière sont complétés. Les phases IV et V des travaux devraient permettre de terminer l'aménagement du tunnel vers le terminus Brossard-Panama et la voie d'accès à ce même terminus à partir du boulevard Taschereau.

En 2007, des travaux mineurs de la phase V seront complétés.

INVESTISSEMENTS (en millions)					CONTRIBUTIONS			
ANTÉRIEURS	2007	2008	2009	ULTÉRIEURS	TOTAL	AMT	MTQ	AUTRES
13,940	0,245	-	-	-	14,185	3,546	10,639	-

C

RTMA – AUTOROUTE 10 ET AUTOROUTE BONAVENTURE

93

Québec, le 27 juillet 2017



Objet : Votre demande d'accès aux documents  
N/D : LAI-2017-2018-150

Madame,

Nous donnons suite à votre demande d'accès aux documents, reçue le 19 juillet dernier, visant à obtenir copie de la recommandation ministérielle au soutien du décret 527-2017 du 31 mai 2017 incluant les 4 annexes mentionnées dans ce dernier.

Vous trouverez ci-joint l'annexe 4 du décret répondant au libellé de votre demande. Toutefois, la recommandation ministérielle au soutien du décret ainsi que les autres annexes ne peuvent vous être communiquées, et ce, conformément aux articles 14, 21, 22 et 33 de la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (RLRQ, c. A-2.1)*. En effet, ces documents contiennent, en substance, des renseignements concernant une transaction ainsi que des renseignements financiers appartenant au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. De plus, ces documents sont produits pour le compte d'un ministre et ne peuvent être communiqués avant l'expiration d'un délai de 25 ans de leur date.

Vous trouverez, également annexés à la présente, l'avis de recours prescrit par l'article 51 de la Loi sur l'accès ainsi que les extraits de la loi sur les dispositions invoquées.

Veuillez agréer, Madame, nos salutations distinguées.

La responsable de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels,



Lise Pelletier

p. j. 1

700, boul. René-Lévesque Est, 25<sup>e</sup> étage  
Québec (Québec) G1R 5H1  
Téléphone : 418 646-6160  
Télécopieur : 418 643-9014  
www.transports.gouv.qc.ca

Le demande d'accès à l'information LAI-2017-2018-150, du 31 mai 2017, concernant la publication des montants des actifs vendu par l'AMT a été refusé. Le ministère des transports a indiqué que les détails seront disponibles dans 25 ans.

**Entente concernant la gestion et la réalisation du Réseau Électrique Métropolitain**

Projet REM  
Page 78

**ANNEXE « L »  
FINANCEMENT D'ACTIFS CONNEXES**

Le Gouvernement du Québec s'engage à acquérir l'Antenne St-François, les bretelles et le pont d'étagement de l'Autoroute 10 décrits ci-après selon les modalités (autres que relatives au paiement) prévues à l'Entente d'accès et à financer l'Autorité pour qu'elle acquière ou qu'elle loue, selon le cas, les autres actifs connexes décrits ci-après.

Actifs	Investissement	Bénéficiaire (modalité)	Date de paiement
L'Antenne St-François	14 480 000 \$	Ministre (acquisition)	Au plus tard le 29 mars 2018
Bretelles et le pont d'étagement de l'Autoroute 10 (tel que prévu à l'article 6.7.2 de l'Entente d'accès)	11 130 000 \$	Ministre (acquisition)	Au plus tard le 29 mars 2018

Moins d'un an plus tard, l'Entente commerciale du REM, signé par le ministre des Transport André Fortin, indique que le ministre devait verser 11,1 millions \$ aux Parties REM pour acquérir le pont d'étagement de l'Autoroute 10 et une bretelle d'accès. Donc le MTQ a payé pour construire ces infrastructures. Le ministre les a vendus, à un prix confidentiel en 2017 et les a rachetés en 2018.

Alors que l'on souhaite une plus grande la transparence des entreprises, le contrat commercial du REM oblige le MTQ à cacher des informations au public et aux élus. Il n'est pas possible de connaître l'ensemble des bénéficiaires ultimes de cette transaction et le profit qu'ils ont obtenu.

## 6. 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 question<sup>3</sup> du troisième groupe d'opposition indique **aucune contribution** du gouvernement au REM après 2024. La Caisse et sa filiale cache aux élus les contributions 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](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 <sup>(1)</sup>	-512	—	—	—	—	—	—
Utilités publiques et décontamination <sup>(2)</sup>	—	—	-86	-85	—	—	—
Contribution à l'exploitation <sup>(1),(3),(4)</sup>	—	—	—	—	-34	-71	-115
Actifs connexes <sup>(5)</sup>	-221	—	—	—	—	—	—
<b>TOTAL</b>	<b>-733</b>	<b>—</b>	<b>-86</b>	<b>-85</b>	<b>-34</b>	<b>-71</b>	<b>-115</b>

(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.

<sup>3</sup>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.Bll.DocumentGenerique\\_145015&process=Original&token=ZyMoxNwUn8ikQ+TRK.YwPCjWrKwg+vIv9rjij7p3xLGTZDmLVSmJLoqe/vG7/YWzz](http://www.assnat.qc.ca/Media/Process.aspx?MediaId=ANQ.Vigie.Bll.DocumentGenerique_145015&process=Original&token=ZyMoxNwUn8ikQ+TRK.YwPCjWrKwg+vIv9rjij7p3xLGTZDmLVSmJLoqe/vG7/YWzz)

## 6.1. L'ARTM calcul 326 millions \$ par an à payer par le gouvernement

L'ARTM a confirmé <sup>4</sup> 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 d'exploitation-entretien 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

## 6.2. La Caisse 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** <sup>5</sup>,  
**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.

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 \$

<sup>4</sup> Présentation Entente, ARTM, 23 avril 2018, p. 22 [www.artm.quebec/wp-content/uploads/2018/04/REM\\_ententes\\_presentation.pdf](http://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2018/04/REM_ententes_presentation.pdf)

<sup>5</sup> Commission parlementaire, cfp-021.pdf Date de dépôt 2 mai 2019. 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

Le 18 août 2020, la Caisse a refusé une deuxième fois de répondre aux parlementaires combien de « dollars » correspondait 8% de rendement, voir document cfp-054, Commission parlementaire des finances publiques sur l'étude des crédits 2020-2021.

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 les parlementaires 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.

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 \$
<b>Requis annuellement:</b>		<b>438 000 000 \$</b>
Pass-km 2027 (100% achalandage)	Tarif /km: 8%	Requis / an (\$)
608 800 000	<b>0,72 \$</b>	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 \$

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 sans frais supplémentaires dans le contrat d'exploitation du REM. Ce contrat du Groupe PMM formée par Alstom Transport Canada inc. et SNC-Lavalin Opérations & Maintenance inc. est confidentiel.

## 7. 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 et de documents publics.

Notez que je ne suis pas avocat, ni juriste et de donne aucun conseil juridique.

Réjean Benoit,  
Montréal, 8 mars 2021.