

Commission des transports et de l'environnement

Consultations particulières et auditions publiques sur le projet de loi n° 61, Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif

Commenter un sujet à l'étude

Loi édictant la Loi sur Mobilité Infra Québec et modifiant certaines dispositions relatives au transport collectif

1. Que pensez-vous des objectifs du projet de loi? (Obligatoire)

Plutôt en accord

2. Vous pouvez commenter les grandes lignes du projet de loi.

Ce projet de loi semble très habile. Il évite de modifier la loi de l'ARTM et la réorganisation de la gouvernance. Rappelons l'Entente concernant la gestion et la réalisation du REM (Entente) signée par le Ministre des transports André Fortin en 2018 engage le gouvernement pour 99 ans. Il est important de s'assurer de ne pas s'exposer à des poursuites. Voir l'Entente de REM :

« 4.9.2 Le Ministre tiendra Projetco indemne de : a) 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;

9.3.1 Toute Modification des lois à effet discriminatoire constitue un Événement donnant lieu à une indemnité du Gouvernement du Québec. Les modalités de la Partie 9 – Indemnisation par le Gouvernement du Québec et de la Partie 11 – Modalités générales relatives aux indemnisations s'appliquent à l'égard de toute réclamation des Parties REM à cet égard.

9.2.1 Le Gouvernement du Québec ne sera pas tenu d'indemniser les Parties REM et les Parties REM renoncent à réclamer toutes indemnités en vertu de l'Entente : ...

a) à moins que les indemnités auxquelles elles ont droit collectivement ...

b) une fois le Seuil initial d'indemnisation du Gouvernement du Québec atteint, que pour l'excédent de celui-ci jusqu'à concurrence d'un montant ne pouvant excéder six cents millions de dollars (**600 M\$**) (solde Indexé) (la **Limite initiale d'indemnisation du Gouvernement du Québec**);

9.2.2 Les seuils et limites d'indemnisation prévus à l'article 9.2.1 ne s'appliquent pas à toute indemnité payable par le Gouvernement du Québec aux termes de l'article 4.9.2 – **réorganisation de la gouvernance...»**

Première déception, ce projet de loi ne prévoit pas la modification de la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique, produite par le Conseil du trésor du gouvernement du Québec qui imposent artificiellement une augmentation de 139 % du coût de certains projets.

Autre déception, ce projet de loi ne prévoit pas de financement par des *redevance de transport pour les projets de Mobilité Infra Québec*.

Suggestions de modifications au projet de loi. Vous pouvez commenter les détails du projet de loi ou proposer des modifications (amendements).

Article « 4. Mobilité Infra Québec a pour mission principale d'effectuer, dans une perspective de mobilité durable, lorsque le gouvernement lui en confie la responsabilité, l'**analyse d'opportunité**, la planification ou la réalisation de projets complexes de transport.

Une analyse d'opportunité inclue nécessairement les coûts de réalisation d'un projet. Il est incompréhensible pourquoi les coûts de projet sont si élevés au Québec. Pour expliquer ces coûts, il faut savoir que la **Directive gouvernementale sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique du Conseil du trésor du gouvernement du Québec** gonfle les coûts de projets jusqu'à 139%.

J'ai analysé le coût du Projet structurant de l'est (PSE) estimé à 18,6 milliards \$. Voici comment sont évalués les coûts de ce projet selon le document Projet structurant de l'est (PSE), Analyse complémentaire Version finale, ARTM, 24 mai 2024, pages 16 et 149. https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2024/05/RP_PSE_AC_VFinale_2024-05-28.pdf

« **Les coûts de projet**

Conformément aux indications de la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique, produite par le Conseil du trésor du gouvernement du Québec, les coûts de projet comprennent les coûts de construction présentés plus haut (6,7 milliards de dollars), auxquels s'ajoutent, sur la base d'une proportion évaluée selon les bonnes pratiques et les expériences connues, les services professionnels (11 %), la gestion de projet (5 %), la provision pour les risques (50 %), l'indexation et l'actualisation des prix (38 %), les frais de financement (10 %) et les frais fiscaux (5 %).»

Tableau 11. L'évaluation des coûts de projet de l'option proposée du PSE (31 stations) - Estimation de classe 10

Objet	Coûts en M\$
Coûts directs et indirects de l'entrepreneur	4 601 \$
Contingences	2 117 \$
Coûts de construction	6 718 \$
Services professionnels	739 \$
Gestion de projet	336 \$
Sous-total des coûts de construction, des contingences et des coûts du propriétaire	7 793 \$
Provision pour les risques	3 896 \$
Sous-total des coûts de construction, des contingences et des coûts du propriétaire et de la provision pour les risques	11 689 \$
Indexation et actualisation	4 442 \$
Sous-total des coûts de construction, des contingences, des coûts du propriétaire, de la provision pour les risques, l'indexation et l'actualisation	16 131 \$
Frais de financement	1 613 \$
Sous-total des coûts de construction, des contingences et des coûts du propriétaire, de la provision pour les risques et des frais de financement	17 744 \$
Frais fiscaux	887 \$
Total des coûts de projet	18 632 \$

Coûts directs et indirects de l'entrepreneur: 4 601 \$

Contingences 46%: 2 117 \$

Services professionnels 11%: 739 \$

Gestion de projet 5%: 336 \$

Sous-total coût de projet: 7 793 \$

Provision pour les risques 50%: 3 896 \$

Indexation et actualisation (toutes dépenses décaissées la 13e année) 38% : 4 442 \$

Frais de financement 10%: 1 613 \$

Frais fiscaux (TVQ non remboursée par le Gouvernement du Québec) 5%: 887 \$

Total coûts de la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique

139%: 10 838 \$

Total: 18 631\$

Il est appliqué une provision pour les risques de 50%, alors qu'il y avait déjà 46% de contingence dans ce projet.

L'application de ce taux d'inflation périodique de 2,5 %, sur une période de 13 ans, permet d'établir le taux d'indexation et d'actualisation des coûts à 38 %. Ainsi, toutes les dépenses sont faites la 13e année, donc majorés des 38%.

Indexation de 2,5% composé

13 ans	1re	2e	3e	4e	5e	6e	7e	8e	9e	10e	11e	12e	13e
	Croissance 2,5% année 2025	Croissance 2,5% année 2026	Croissance 2,5% année 2027	Croissance 2,5% année 2028	Croissance 2,5% année 2029	Croissance 2,5% année 2030	Croissance 2,5% année 2031	Croissance 2,5% année 2032	Croissance 2,5% année 2033	Croissance 2,5% année 2034	Croissance 2,5% année 2035	Croissance 2,5% année 2036	Croissance 2,5% année 2037
100,0%	102,5%	105,1%	107,7%	110,4%	113,1%	116,0%	118,9%	121,8%	124,9%	128,0%	131,2%	134,5%	137,9%
Millions \$ 11 689	Millions \$ 11 981	Millions \$ 12 281	Millions \$ 12 588	Millions \$ 12 902	Millions \$ 13 225	Millions \$ 13 556	Millions \$ 13 895	Millions \$ 14 242	Millions \$ 14 598	Millions \$ 14 963	Millions \$ 15 337	Millions \$ 15 720	Millions \$ 16 113
													Ajouts totaux 4 424

On ajoute même **887 millions \$ pour le 50% de TVQ** que conservera le Gouvernement du Québec. Donc un revenu équivalent à la dépense pour le Gouvernement.

Il serait important que la loi 61 indique que cette directive soient abandonnées. Cela permettrait de réduire les évaluations d'au moins 50%. De telles surestimations incite des entreprises non régies par cette Directive à faire des soumissions beaucoup trop couteuses.

Expérience. Vous pouvez partager votre expérience personnelle en lien avec le sujet du projet de loi.

Je suis un expert en tramways modernes. J'ai écrit le livre numérique sur les tramway modernes Tramworld et réalisé une base de données sur les tramways. J'ai travaillé trois ans en planification des transports avec la firme Genivar (WSP) où j'effectuais les analyses d'achalandage d'un projet de tramway à Montréal.

J'étudie le contrat et l'achalandage du REM depuis 6 ans. J'ai découvert que les experts Steer Davis Graves, payés par CDQP-Infra n'ont pas approuvé les chiffres d'achalandage en écrivant « Scénario du Promoteur » 24 fois. Pour expliquer leur refus, ils indiquent : « Les résultats de ce sondage ne correspondaient pas à notre expérience professionnelle ni aux données recueillies partout dans le monde...»

Il était très rentable pour CDPQ-Infra de sous-estimer l'achalandage du REM pour le contrat signé avec le Gouvernement du Québec. CDPQ-Infra indique qu'il y aura 608,8 millions de passagers-km en 2017 représentant 42 millions de passagers effectuant 14,5 km en moyenne. CDPQ-Infra a investie officiellement 3 milliards \$, donc un rendement de 8% est exigé donne 240 millions\$ annuellement. 198 millions \$ s'ajoute pour l'exploitation entretien et fond de renouvellement pour un total de 438 millions \$. 438 millions \$ divisé par 608,8 km= 72 cents par passage-km (dollars 2021). Selon l'ARTM, le Gouvernement du Québec devra verser 238 millions \$ de subventions par année à l'ARTM pour financer le déficit annuel du REM. Avec 40% plus de passagers la subvention atteint 326 millions \$.

Les prévisions d'achalandage ont été majoré de 30 % par la Caisse de dépôt en avril 2024, Commission des finances publiques sur l'étude des crédits 2024-2025,

Question 94 Prévisions d'achalandage pour chacune des lignes et chacune des stations du REM.

Réponse Achalandage de chacune des stations du REM pour un total de 55 millions de passagers.

Commission des finances publiques sur l'étude des crédits 2024-2025, Caisse de dépôt et placement du Québec, Avril 2024

CFP-045 <https://www.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/commissions/CFP/mandats/Mandat-51045/documents-deposes.html>

Question 94

Prévisions d'achalandage pour chacune des lignes et chacune des stations du REM.

- Les prévisions d'achalandage du REM, par station, sont détaillées dans le tableau ci-dessous.
- Ces prévisions présentent un impact à la baisse de l'achalandage lié aux habitudes de télétravail et un effet combiné, à la hausse, de la démographie et de la densification immobilière plus importantes que prévues initialement autour des stations du REM.

PRÉVISIONS D'ACHALANDAGE POUR CHACUNE DES STATIONS DU REM

Station	2024	2034	2044	2054
Brossard	1 348 482	2 118 453	2 091 011	2 030 736
Du Quartier	689 578	1 154 836	1 291 676	1 409 846
Panama	3 139 762	5 421 111	5 845 959	6 139 978
Île-des-Sœurs	141 715	671 862	820 698	951 418
Gare Centrale	5 157 364	12 995 947	14 249 963	15 211 676
McGill	-	9 002 869	10 449 425	11 780 251
Édouard-Montpetit	-	5 587 860	6 437 612	7 178 018
Canora	-	1 458 484	1 677 033	1 865 830
Ville-de-Mont-Royal	-	1 087 567	1 224 751	1 354 829
Côte-de-Liesse	-	1 150 134	1 325 110	1 471 856
Montpellier	-	1 774 294	2 017 102	2 201 311
Du Ruisseau	-	1 029 734	1 156 181	1 267 793
Bois-Franc	-	2 306 458	2 677 319	3 039 077
Sunnybrooke	-	1 040 650	1 149 589	1 243 146
Pierrefonds-Roxboro	-	1 331 149	1 497 355	1 642 230
Île-Bigras	-	269 877	317 295	362 657
Sainte-Dorothée	-	443 390	473 449	500 852
Grand-Moulin	-	301 389	293 323	277 458
Deux-Montagnes	-	1 517 588	1 537 442	1 489 582
Des Sources	-	654 464	744 188	826 586
Fairview-Pointe-Claire	-	1 385 320	1 559 578	1 707 975
Kirkland	-	391 583	459 732	518 708
Anse-à-l'Orme	-	484 418	557 545	611 602
Marie-Curie	-	272 458	312 185	346 577
YUL-Aéroport-Montréal-Trudeau	-	1 195 072	1 551 321	1 879 789

CDPQ

154

Total de 55 millions de passagers en 2034.

Ainsi le REM devient plus rentable et 34 millions \$ de moins serait requis du Gouvernement pour le 8% de rendement.

Démonstration que le 72 cents par passager-km requis pour obtenir 8% de rendement est trop élevé.

Subventions annuelles requises pour offrir un rendement de 8% à CDPQ-Infra, selon divers scénarios d'achalandage.

Comparaison de petits métros automatiques légers dans diverses villes (avec rames de moins de 80 mètres)	Nombre de stations	Passagers / année (REM) 14,5 km / déplacement (millions)	Passagers / station / année (millions)	Performance autres métro / REM	Longueur rame métro (mètres)	Capacité maximale de passagers des rames à 4 pers / m2	Simulation du nombre de passagers-km par métro automatique selon nombre de passagers par station parcourant 14,5 km pour 26 stations	Tarif requis pour 8% de rendement: 240 M \$ + 198 M \$ entretien = 438 M \$	Simulation des revenus générés par métro automatique selon 26 stations	Revenus passager (million \$)	Déficit contractuel simulé pour l'Autorité (million \$)	Gouvernement du Québec: subventions requises pour payer le déficit contractuel (million \$)	Municipalité: subventions requises pour payer le déficit contractuel (million \$)
Montréal, contrat du REM, (608 millions passagers-km en 2027)	26	42	1,6	1,0	38-76	600	608 800 000	0,72 \$	438 \$	128 \$	310 \$	238 \$	72 \$
Montréal, selon CDPQ en 2024 55 millions de passagers en 2034	26	55	2,1	1,0	38-76	600	798 000 000	0,55 \$	438 \$	168 \$	270 \$	204 \$	66 \$

L'ARTM a confirmé que le REM coutera très chère au Gouvernement du Québec

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 \$

En 2024, l'ARTM a indiqué dans son budget l'impact du REM pour le Gouvernement « Une contribution gouvernementale est également prévue pour le financement du Réseau Express Métropolitain (REM). Celle-ci finance 85 % des services de transport du REM, après avoir pris en considération le montant des contributions des municipalités et celle des usagers. La contribution du gouvernement à l'ARTM pour l'exploitation du REM comprend aussi la compensation pour les revenus de stationnement non perçus et la compensation pour les taxes nettes liées aux services de transport du REM.

En 2024, cette contribution s'élève à 72,6 M\$.» Page 12

https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2024/03/2567_ARTM_Budget_2024_final_page_WEB.pdf

Il est à noter que dans quelques jours, le 16 septembre, je serai au tribunal de la Commission d'accès à l'information pour obtenir de CDPQ-Infra l'achalandage du REM pour les 5 prochaines années.

Autre commentaire. Vous pouvez utiliser cette section pour transmettre tout autre commentaire sur le sujet à l'étude.

Le coût total du tramway de Québec est évalué à 13 milliards \$.

L'évaluation des coûts doit nécessairement être établie selon les indications de la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique, produite par le Conseil du trésor du gouvernement du Québec.

En s'assurant que cette directive soit retirée, l'estimation des coûts de projets diminueront probablement de moitié. Il sera ainsi plus facile pour Mobilité Infra Québec de prendre en main des projets, de les financer, d'attirer des entreprises moins intimidées par des coûts farfelu et rejeter des offres de services trop onéreuses d'entreprise qui ont compris que les estimations ont été gonflé inutilement.

Ainsi, tous les coûts des projets majeurs d'infrastructures ont erronément été trop fortement majorés depuis 2016 dû à cette Directive. Entre autres :

Prolongement métro ligne Bleue ;
Tramway de Québec ;
Tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine ;
Projet structurant de l'est (PSE);
3e lien.