

**Mémoire pour la
consultation prébudgétaire 2021-2022**

**Le gouvernement du Québec devrait nationaliser
le contrat commercial du REM pour économiser
96 milliards \$ durant les 198 prochaines années.**

Par Réjean Benoit, Analyste en transport

14 février 2021

1. Résumé :	3
2. L'auteur Réjean Benoit, analyste en transport	4
3. Entente de 198 ans (99 ans renouvelables automatiquement)	4
4. Le gouvernement peut changer des lois, mais cela risque d'être couteux	4
5. Coûts du déficit commercial du REM : 99 milliards \$ d'ici la fin du contrat	5
6. CDPQ cache aux élus les contributions annuelles du gouvernement au REM après 2024	6
7. La Caisse refuse aux élus d'indiquer 8% de rendement en dollars	7
8. Le REM vers l'Est de Montréal aurait un déficit annuel minimum de 470 millions \$	8
9. Le métro automatique de Vancouver, une facture de 117 M \$ pour 48,7 millions de passagers	10
10. Validité juridique des ententes commerciales	10
11. CDPQ-Infra a-t-elle un monopole sur les projets sur rails?	11
Extraits des Ententes de gestion et d'intégration signée par le gouvernement et l'ARTM	11
12. Mai 2019, le gouvernement annonce l'évaluation d'un nouveau système de transport collectif dans l'Est	11
13. Mai 2019, CDPQ-Infra affirme être PROPRIÉTAIRE pour les projets de transport collectif	12
14. Novembre 2019, un bureau de projet de transport collectif est annoncé à Longueuil	12
15. Octobre 2020, le gouvernement remet le contrôle du projet à Longueuil à CDPQ-Infra	12
16. Tout différend devra rester confidentiel selon les Ententes commerciales du REM	13
17. La firme SDG a calculé 29 000 passagers par station à Vancouver, soit 4 fois plus que pour le REM	14
18. À l'Île-des-Sœurs, les prévisions du REM en 2031 sont 5 fois moindres qu'en 2018	14
19. Les projets dont CDPQ-Infra pourraient réclamer	15
20. Le gouvernement disposera de 90 jours pour acheter le REM	15
21. Projet REM s.e.c. (Projetco) exempté de taxes tant que la Caisse détient 10 % des actions	15
22. Nationaliser le REM pour éviter les surcoûts pour le REM et tous les futurs projets sur rails	16
23. Déclaration solennellement de Réjean Benoit	17

1. Résumé :

Le contrat commercial du REM est extrêmement coûteux, car CDPQ-Infra et **Projet REM s.e.c. (Projetco)** réclament à l'ARTM (l'Autorité régionale de transport métropolitain) 72¢ par passager-km, soit 10,44\$ pour un déplacement moyen de 14,5 km. Ce montant est justifié par CDPQ-Infra pour obtenir 8% de rendement selon ses propres calculs.

L'ARTM indique que l'Entente signée par le ministre des Transports André Fortin générera un déficit contractuel de 414 millions \$ chaque année. De ce montant, 326 millions \$ seront payés par le gouvernement du Québec et 88 millions \$ par les municipalités en 2027. De plus, ce montant augmentera chaque année jusqu'à la fin du contrat dans 195 ans. Le coût estimé sera de **99 milliards \$** pour le gouvernement et de **23 milliards \$** pour les municipalités du grand Montréal.

La phase 2 du REM dans le secteur Est de Montréal risque d'être aussi coûteuse pour le gouvernement, car pour obtenir 8% de rendement, il devra probablement verser plus de 400 millions \$ par année pour couvrir 85% du déficit contractuel de ce métro automatique. Ce nouveau projet a été offert à CDPQ-Infra sans appel d'offres.

En 2019, le MTQ finançait un bureau de projet pour un mode de transport structurant à Longueuil, dont la gouvernance du projet était assumée par la Ville de Longueuil. Un an plus tard, le gouvernement remettait le contrôle de ce projet à CDPQ-Infra. La seule explication est que CDPQ-Infra ou Projet REM s.e.c. (Projetco) a exigé qu'on lui remette ce projet en vertu de la clause « Offre de service concurrente » du contrat du REM. Aussi, l'Entente exige la confidentialité sur tout « Différend » entre le gouvernement, l'ARTM et CDPQ-Infra obligent les ministres ou fonctionnaires à ne pas révéler le résultat d'un arbitrage.

L'Entente commerciale du REM sera très coûteuse pour les finances du Québec. Les ministres du gouvernement doivent se soumettre à de l'arbitrage. « L'Entente lie chacune des parties, ses successeurs et cessionnaires et est faite à leur avantage respectif. » et les successeurs du ministre André Fortin tiendront Projetco indemne de toute « Perte subie résultant d'une Modification des lois pour toute la durée du contrat ... ».

Le tarif de 72¢ par passager-km exigé par CDPQ-Infra est exorbitant pour un métro automatique. Pourtant, ces derniers sont peu coûteux à exploiter et souvent rentables sans déficit. Par exemple à Vancouver en 2018, le consortium CDPQ - SNC-Lavalin facturait en 2018, 117 millions \$ à l'autorité Translink pour 48,7 millions de passagers, soit 2,40\$ par déplacements moyens pour les 16 stations du métro automatique Canada Line. Le déficit est pratiquement nul, car le tarif moyen exigé par passager était de 2,35\$ par déplacement.

J'allègue également que CDPQ-Infra a imposé aux experts Steer Davies Gleave le « scénario du promoteur » terme utilisé 24 fois pour imposer le très faible nombre de passagers du REM. Le faible nombre de passager prévu par station a permis à CDPQ-Infra de gonfler son tarif requis pour son 8% de rendement. Il pourrait être de 2 à 4 fois moins coûteux en coût annuel, pour les 198 prochaines années.

La seule solution pour économiser des dizaines de milliards \$ est d'exiger au Conseil de la Caisse de céder l'Entente du REM et les actifs d'environ 3 milliards \$ au gouvernement ou de nommer de nouveaux administrateurs qui accepteront lui céder le tout.

2. L’auteur Réjean Benoit, analyste en transport

Réjean Benoit est expert en tramways modernes et en métros légers qu’il étudie depuis 20 ans. Il a créé la base de données Tramworld^{mc} qui recense 24 000 tramways modernes et des métros légers tels que le REM. Il a travaillé 3 ans comme analyste en transport pour le Consortium Genivar-Systra qui travaillait sur le projet de tramway Côte-des-Neiges – Centre-Ville, où il effectuait, entre autres, les calculs d’achalandage.

Réjean Benoit déclare solennellement n’avoir eu accès à aucune information confidentielle, tant écrite que verbale, sur le REM pour rédiger ce mémoire.

3. Entente de 198 ans (99 ans renouvelables automatiquement)

Le Vérificateur général du Québec a confirmé que l’Entente sera de 198 ans.

« 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. »

En parallèle, CDPQ a signé un contrat de 35 ans à Vancouver pour construire et exploiter la Canada Line. Donc, 35 ans lui seront nécessaires pour rentabiliser son investissement à Vancouver, mais 198 ans à Montréal.

4. Le gouvernement peut changer des lois, mais cela risque d’être couteux

Si une loi est prise contre cette Entente et les avantages futurs du contrat, il faudra compenser financièrement Projetco (Projet REM s.e.c.) jusqu’à la fin du contrat.

« L’Entente lie chacune des parties, ses successeurs et cessionnaires et est faite à leur avantage respectif. »

« 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, à l’exclusion toutefois d’une modification des lois applicables en réponse à un acte ou omission de la part de Projetco qui contrevient aux lois applicables existantes ou d’une modification des lois applicables donnant suite à une demande de Projetco. »

« 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 indemnités s’appliquent à l’égard de toute réclamation des Parties REM à cet égard. »

5. Coûts du déficit commercial du REM : 99 milliards \$ d'ici la fin du contrat

Qu'est-ce qu'un passager-km? Pour un déplacement dans le REM entre Deux-Montagnes – Centre-ville 30 km-passager sera facturé à l'ARTM, soit 21,60\$.

Le document de l'ARTM, Présentation générale de l'entente de fourniture et d'intégration de services du REM en avril 2018, indique que la facture annuelle du REM pourrait atteindre 592 millions \$ chaque année avec 140% de l'achalandage prévu avec un déficit contractuel de 414 millions \$ chaque année. Le gouvernement devra payer 326 millions \$ et l'ARTM devra payer 88 millions \$ chaque année (contributions des municipalités).

Le contrat est fait de telle sorte que le montant de 72¢ par passager-km est maintenu pour les premiers 115% de passagers-km. Ensuite, le montant pour chaque passager-km supplémentaire diminue 20% (0,576¢ par passager-km). À partir de 140%, le tarif sera d'environ 21¢ selon l'ARTM. Même si Projetco (Projet REM s.e.c) atteint un rendement de 19%, le tarif initial de 72¢ par passager-km (en dollars de 2021) ne diminuera pas.

Même si les tarifs diminuent entre 115% et 140% de l'achalandage, ce sera le métro automatique le plus couteux au monde.

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 \$

23 avril 2018, Présentation générale de l'entente de fourniture et d'intégration de services du REM, ARTM, page 22¹

¹ https://artm.quebec/wp-content/uploads/2018/04/REM_ententes_presentation.pdf

J'ai monté un chiffrier pour simuler le coût du contrat du REM en reprenant les chiffres de l'ARTM et de l'Entente. Il est annexé à ce mémoire. Le déficit contractuel que sera de 122 milliards \$, dont **99 milliards \$ pour le gouvernement** et 23 milliards \$ payés par les municipalités.

Si les parts du gouvernement ne sont pas remboursées par Projetco (Projet REM s.e.c.), le rendement brut du gouvernement du Québec sera de 26 milliards \$ pour un **déficit net de 73 milliards \$** (dollars 2021).

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O
Simulateur 198 ans du REM														
1 Frais facturés à l'ARTM par CDPQ-Infra pour chaque fois qu'un passager effectue 1 km						Validation rendement réel CDPQ-Infra				198 ans selon le Verificateur du Québec: La durée initiale de cette entente est de 99 ans à compter de Page 14 https://www.vga.qc.ca/Fichiers/Publications/rapport-annuel				
2 Montant requis CDPQ-Infra en C / pass-km (\$ constant 2021)						Rendement de 7% ou 33% ?								
3 Aide à l'exploitation de base (72c CDPQ-I) 0,72 \$ ← Liste déroulante						Au choix 72c, 36c ou 21c				Selon CDPQ-Infra 72 cents d'aide financière pour rentabiliser l'investissement de 3 milliards \$.				
4 Aide réduite de 20% après 115%						0,58 \$				Rendement CDPQ-Infra en 2027				
5 Aide après après 140% de l'achalandage						0,21 \$				3 000 000 000 \$ Investissement officiel CDPQ-Infra				
6 L'Entente prévoit de nouvelles voitures pour accueillir plus de passagers dans le REM						Liste déroulante				Déficit du contrat à 140% de l'achalandage : Québec 326 millions \$				
7 Simulateur un achalandage similaire aux autres métros automatiques						Liste déroulante				0 \$ Remboursements gouvern. + dévelop. Municipalités 88 millions \$				
8 Le REM n'atteint pas l'achalandage (risque) 50%						21,0 M pass. 2027				3 000 000 000 \$ Investissement net				
9 Équivalent à l'Entente du 22 mars Annexe F: 100%						41 millions de passagers 2027				314 890 911 \$ Profits annuels CDPQ-Infra				
10 Vancouver, facteur jour par an = 314 plutôt que 260 (+30%) 130%						CDPQ-Infra sous-estime fac./ann. 57 millions de passagers 2027				10,5% Rendement				
11 REM Montréal déficit maximum selon ARTM 140%						70 millions de passagers 2027				Déficits contractuels du REM 198 ans				
12 Métro léger de Copenhague 63 M pass 16e année, 300 pass. 173%						70 millions de passagers 2027				Gouvernement du Québec 98 731 700 000 \$				
13 Vancouver Canada Line: achalandage 73% de + par station 258%						105 millions de passagers 2027				Municipalités 23 302 000 000 \$				
14 Vancouver, Expo/Millennium 2017 105 millions passagers 340%						143 millions de passagers 2027				Rendement - rendement du gouvernement du Québec				
15 CND Line: 50 M pass / an : REM 26 quais 80% + long 400%						168 millions de passagers 2027				Rendement brut gouvern du Québec 26 266 270 067 \$				
16 Ajout de stations dans le secteur du Havre de MTL										Rendement net gouvern du Québec -72 465 429 933 \$				
17 Multiplication de l'achalandage de l'Entente du 22 mars 2018						Contributions publiques modulées selon seuils d'achalandage (selon Entente du 21 mars 2018)				Dollars 2021				
18 Changer le multiplicateur dans liste déroulante : 140%						Liste déroulante				Équ. Revenu réel réalisé / pass-km				
						Achalandage nb km-pass base / pass- km				Facturation				
						Achalandage nb km-pass base / pass- km -20%				Facturation CDPQ-Infra selon l'achalandage réel				
						Achalandage nb km-pass De 140% et +				Revenus usagers moyen ARTM 0,21 \$ par passager-km				
										Déficit contractuel ARTM (facture CDPQ-I moins revenus passagers)				
19 Années d'exploitation						Facteur de croissance de l'Entente du 22 mars				Facturation CDPQ-Infra selon l'achalandage réel				
2000						2000				2000				
2013						2013				2013				
2014						2014				2014				
2015						2015				2015				
2016						2016				2016				
2017						2017				2017				
2018						2018				2018				
Moyenne / année:						Moyenne / année:				Moyenne / année:				
918 375 000						1 285 725 000				1 056 093 112				
760 386 971						229 585 459				132 241 224				
892 629 082 \$						270 004 592 \$				622 624 490 \$				

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

Le document déposé à la Commission parlementaire des finances publiques sur l'étude des crédits 2019-2020 par la Caisse de dépôt et placement du Québec en réponse à une question² du troisième groupe d'opposition n'indique **aucune contribution** du gouvernement au REM après 2024. La Caisse et sa filiale CDPQ-Infra cachent aux élus de l'Assemblée nationale et au gouvernement les contributions du gouvernement 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.

²Caisse de dépôt et placement du Québec, Avril 2019. Réponses aux demandes de renseignements généraux et particuliers de l'opposition officielle et du troisième groupe d'opposition. Étude des crédits 2019-2020 Avril 2019 http://www.assnat.qc.ca/Media/Process.aspx?MediaId=ANQ.Vigie.BII.DocumentGenerique_145015&process=Original&token=ZyMoxNwUn8ikQ+TRKYwPCjWrKwg+vlv9rjj7p3xLGTZDmlVSmJLoqe/vG7/YWzz

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.

7. La Caisse refuse aux élus d'indiquer 8% de rendement en dollars

Dans le document déposé d'opposition à la **Commission parlementaire des finances publiques sur l'étude des crédits 2019-2020**. La Caisse de dépôt et placement du Québec, sous la gouverne de Michael Sabia, refuse d'indiquer ce que représente 8% de rendement. Elle n'a jamais dévoilé comment est calculé ce 8%.

Avril 2019, page 146 : **QUESTION 83³ : 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.

Le 18 août 2020, sous la gouverne de Charles Émond, la Caisse a refusé une deuxième fois de répondre aux parlementaires combien de « dollars » correspondaient 8% de rendement, voir document cfp-054, Commission parlementaire des finances publiques sur l'étude des crédits 2020-2021. 18 août 2020, Question-réponse 84, page 269⁴

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

³ IDEM page 146

⁴ CDPQ Questions-réponses 18 août 2020:

http://www.assnat.qc.ca/Media/Process.aspx?MediaId=ANQ.Vigie.BII.DocumentGenerique_160283&process=Default&token=ZyMoxNwUn8ikQ+TRKYwPCjWrKwg+vlv9rjj7p3xLGTZDmLVSmJLoqe/vG7/YWzz

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 généreront peu de frais supplémentaires et probablement prévus 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.

Tarif requis pour le 8% de rendement selon un calcul simple		
Investissement officiel de CDPQ-Infra:		3 000 000 000 \$
8% rendement officiel exigé:		240 000 000 \$
Exploitation-entretien:		198 000 000 \$
Requis annuellement (redérence année 2027):		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 gouvernement du Québec 85% - 30 M \$:		(289 414 800) \$
Parts déficit municipalités 15% + 30 M \$:		(21 073 200) \$

Le montant de 438 millions \$ correspond au calcul de l'ARTM en 2027 avec la prévision de 608 millions de passagers-km, tel qu'inscrit dans l'Entente.

8. Le REM vers l'Est de Montréal aurait un déficit annuel minimum de 470 millions \$
 CDPQ-Infra a dévoilé le REM vers l'est de Montréal en décembre dernier avec un estimé 10 milliards \$ et 133 000 passagers. Le gouvernement a offert ce projet sans appel d'offres. Il devra contribuer financièrement avec le gouvernement fédéral pour environ 5 milliards \$ et ces montants auront un impact sur les finances du gouvernement dès la présente année financière 2021-2022. Mais quels seront les impacts à long terme?

Si CDPQ-Infra investit 5 milliards \$, elle demandera 8% de rendement, soit 400 millions \$ net par an. Le Breffage technique de décembre indique 380 millions de passagers-km en 2044. Voici le déficit auquel on doit s'attendre avec un montage financier identique à la phase 1 du REM.

CDPQ-Infra réclamera probablement 1,45\$ par passager-km, soit 21 \$ par déplacement de 14,5 km. Chaque passager apportera un déficit de 18\$. Chaque année pour l'ARTM, ce sera 470 millions \$ de déficit contractuel dont le gouvernement devrait financer 85% du déficit. Notez qu'il est possible que ce 85% que doit financer le déficit annuel soit dans l'Entente commerciale. Tous les montants sont en dollars 2021 aux fins de simplification.

Tarif requis pour le 8% de rendement pour CDPQ-Infra base 100% des projections		
Investissement officiel CDPQ-Infra:		5 000 000 000 \$
8% rendement officiel exigé par CDPQ-Infra:		400 000 000 \$
Exploitation-entretien \$ 2021:		150 000 000 \$
Requis annuellement par CDPQ-Infra:		550 000 000 \$
26 millions passagers / an à 14,5 km ch.		
Passagers-km en 2044	Tarif /km: 8%	Requis / an (\$)
380 000 000	1,45 \$	550 000 000 \$
Revenus passagers:	0,21 \$	79 800 000 \$
Déficit REM:	1,24 \$	(470 200 000) \$
Part déficit municipalités:		(45 030 000) \$
Part déficit Québec:		(425 170 000) \$
		<i>Si Québec absorbe 85% du déficit</i>
Coût ARTM par passager (14,5 km)	20,99 \$	
Cout passager 21 ¢ / pass-km (14,5 km)	3,05 \$	
Déficit contractuel ARTM / déplacement	(17,94 \$)	

Si la structure de financement est identique à la phase précédente, CDPQ-Infra offrira un rabais de 20% après 115% de l'achalandage prévu et un montant équivalent au tarif passager, l'ARTM subira un déficit annuel de 632 millions \$, dont **582 millions \$ payé par le gouvernement du Québec**, chaque année jusqu'à la fin du contrat dans 198 ans.

140% de l'achalandage				
		Pass-km (M)	Facturé	Rendement cumulatif
Pass-km prévus 2044 selon CDPQ-Infra:		380 000 000		
140%		532 000 000		
Premiers 100%:	1,45 \$	380 000 000	550 000 000 \$	8,0%
De 100% à 115% :	1,45 \$	57 000 000	82 479 000 \$	9,6%
De 115% à 140% :	1,16 \$	95 000 000	109 972 000 \$	11,8%
Au delà de 140% :	0,21 \$	0		
Tarif moyen / total :	1,40 \$		742 451 000 \$	
Revenu passager:	0,21 \$		111 720 000 \$	
Déficit ARTM :	1,19 \$		(630 731 000) \$	
Part déficit gouvernement du Québec:			(561 621 350) \$	<i>Si Québec absorbe 85% du déficit</i>
Part déficit municipalités:			(69 109 650) \$	

9. Le métro automatique de Vancouver, une facture de 117 M \$ pour 48,7 millions de passagers

Les métros automatiques sont peu coûteux à exploiter. Souvent, ils sont rentables sans le soutien financier des gouvernements et des municipalités comme celui de la Canada Line de Vancouver. La Caisse de dépôt et placement du Québec en consortium avec SNC-Lavalin a obtenu, il y a environ 15 ans, la construction et la concession pour 35 ans de ce métro automatique. Le consortium exigeait 2,40\$ de l'autorité Translink pour chaque déplacement dans ce métro automatique en 2018 pour une facture annuelle de **117 millions \$ pour 48,7 millions de passagers et l'exploitation de 16 stations.**⁵

Canada Line

Key Performance Indicators

	2014	2015	2016	2017	2018	
Cost	Annual Operating Cost	\$107 617 000	\$109 749 000	\$112 213 000	\$114 238 000	\$116 965 000
	Operating Cost - Annual Change		2,0%	2,2%	1,8%	2,4%
	Cost per Capacity-km	\$0,103	\$0,105	\$0,106	\$0,105	\$0,107
	Cost per Capacity-Km - Annual Change		1,9%	1,4%	-1,2%	2,1%
	Cost per Boarding			\$2,58	\$2,47	\$2,40
	Cost per Boarding - Annual Change				-4,2%	-2,8%
	Cost per Service Car-km	\$17,16	\$17,49	\$17,74	\$17,53	\$17,90
	Cost per Car-km - Annual Change		1,9%	1,4%	-1,2%	2,1%

Références : <https://public.tableau.com/profile/translink#!/vizhome/2018TSPR-RailSummaries/TableofContents>

En comparaison, selon les calculs de l'ARTM, CDPQ-Infra réclamera **438 millions \$** par année (dollars de 2021) pour déplacer **42 millions de passagers en 2027** (608,8 millions de passagers-km à 14,5 km chacun).

10. Validité juridique des ententes commerciales

Ententes commerciales

L'Entente est en réalité deux Ententes, une signée par le gouvernement et une par l'ARTM sont de natures commerciales, tel que celle d'Hydro-Québec avec Terre-Neuve pour le barrage Churchill Fall. La Cour Suprême a maintes fois confirmé la validité de l'« entente commerciale » de Churchill Falls et ne peut être annulée.

Le gouvernement du Québec et l'ARTM sont liés à ces Ententes commerciales

L'Entente⁶ 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

L'Entente d'**intégration** du REM a été signée par un représentant de l'ARTM.

Page 121 sur 202

⁵ <https://public.tableau.com/profile/translink#!/vizhome/2018TSPR-RailSummaries/TableofContents>
⁶ Lien Internet de l'Entente sur le REM disponible sur le site de CDPQ-Infra

11. CDPQ-Infra a-t-elle un monopole sur les projets sur rails?

Extraits des Ententes de gestion et d'intégration signée par le gouvernement et l'ARTM

Offre de service concurrente

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

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

...

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

...

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

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**);

Entente 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**;*

Entente pages 65 sur 202

12. Mai 2019, le gouvernement annonce l'évaluation d'un nouveau système de transport collectif dans l'Est

Le gouvernement offert à CDPQ-Infra, 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 ⁷:

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,

⁷ Communiqué <http://www.fil-information.gouv.qc.ca/Pages/Article.aspx?idArticle=2705060687>

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

13. 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. ⁸*

14. Novembre 2019, un bureau de projet de transport collectif est annoncé à Longueuil

Le financement d'un bureau de projet pour un mode de transport structurant est confirmé par le MTQ.

*La mise en place de ce bureau financé par le ministère des Transports (MTQ) permettra d'améliorer la coordination et de développer une vision régionale de la mobilité. **La gouvernance du projet sera assumée par la Ville de Longueuil, l'ARTM et le MTQ,** et le bureau de projet sera sous la responsabilité du Réseau de transport de Longueuil (RTL), qui travaillera avec l'ensemble de ses partenaires.⁹*

*Suite au financement du bureau de projet, Longueuil avait lancé le projet de **Lien électrique est-ouest (Lééo) de Longueuil**¹⁰. Un axe de près de 20 kilomètres*

15. Octobre 2020, le gouvernement remet le contrôle du projet à Longueuil à CDPQ-Infra

Ce ne sera plus le projet de la Ville de Longueuil, mais celui de CDPQ-Infra

Le ministre des Transports et ministre responsable de la région de l'Estrie, M. François Bonnardel, et la ministre déléguée aux Transports et ministre responsable de la Métropole et de la région de Montréal, Mme Chantal Rouleau, annoncent l'octroi d'un mandat d'études à CDPQ Infra dans le but d'identifier la solution optimale pour un projet de mobilité structurant pour la Rive-Sud de Montréal, comme le Réseau express métropolitain (REM) l'est pour la région métropolitaine.

L'ARTM et les sociétés de transport ne peuvent plus développer les projets sur rails excepté la ligne Bleue du Métro.

⁸ 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>

⁹ 24 nov 2019 <http://www.fil-information.gouv.qc.ca/Pages/Article.aspx?aiguillage=diffuseurs&listeDiff=389&type=1&idArticle=2711242200>

¹⁰ Lééo https://leeo.longueuil.quebec/?fbclid=IwAR3OvYOxj0DPvYvPP2LR_uFK27zoIV9qYjDyhbZ2-SJte-r-ApjVtbi00u/

16. Tout différend devra rester confidentiel selon les Ententes commerciales du REM

Nombre de fois qu'ont été utilisés les mots Différend et Confidentiel dans les Ententes

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.

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

17. La firme SDG a calculé 29 000 passagers par station à Vancouver, soit 4 fois plus que pour 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 2041 ¹¹ 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.

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.

18. 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**.

En comparaison, la firme AECOM¹² 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 consultation¹³ 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.*

¹¹ Page x (10) www.nationalisonslerem.com/download/UBC_Line_Rapid_Transit_Study_Ph2_Eval_Summary_SDG_2012.pdf Document plus disponible sur le site de Translink est maintenant sur le site Nationalisons le REM.

¹² BAPE, DQ1.1, page 52

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

¹³ 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>

19. Les projets dont CDPQ-Infra pourraient réclamer

Quatre projets de transport de la loi 66 pourraient être réclamés par CDPQ-Infra. Cette dernière pourra fixer ses tarifs de location selon ses propres calculs de rendement pour des contrats d'une durée qui pourrait atteindre 99 ans. Si l'ARTM et le gouvernement refuse les conditions de CDPQ-Infra, est-ce qu'il sera possible de les offrir en PPP à des compétiteurs pour obtenir moindre prix? Tour indique que non.

Voici les projets dont CDPQ-Infra pourra réclamer :

** 142 Projets structurants de transport collectif électrique pour prolonger le Réseau express métropolitain vers le centre de Laval et relier l'est et l'ouest de Laval*

** 154 Projet structurant de transport MTQ collectif pour desservir le secteur de Chambly/Saint-Jean-sur-Richelieu*

** 155 Projets structurants de transport MTQ collectif électrique dans les axes du boulevard Taschereau et de la continuité de la ligne jaune du réseau de métro (ARTM)*

** 163 Projet structurant de transport collectif électrique pour relier l'est, le nord-est et le sud-ouest de Montréal au centre-ville*

20. Le gouvernement disposera de 90 jours pour acheter le REM

Le gouvernement disposera de 90 jours pour évaluer la valeur du REM et présenter une offre d'achat sur l'ensemble du réseau. Après cette période, CDPQ-Infra pourra vendre des parts à des entreprises sur invitation ou à la bourse. Il est fort probable que la valeur du REM sera évaluée à plus de 10 milliards \$. Est-ce réaliste d'accorder que 90 jours pour évaluer ce réseau, les contrats et trouver 8,5 milliards \$ (Québec a investi 1,5 milliard \$) en si peu de temps. Cette courte période semble avoir été inscrite dans le contrat pour s'assurer que jamais le gouvernement n'est le temps de réaliser l'achat du 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

21. Projet REM s.e.c. (Projetco) exempté de taxes tant que la Caisse détient 10 % des actions

On peut envisager que CDPQ-Infra ait prévu vendre jusqu'à 90% du REM quand on voit qu'elle a demandé au gouvernement Couillard de lui conserver des avantages jusqu'à ce qu'elle détienne 10% des parts de Projet REM s.e.c. (Projetco), l'exploitant du REM.

Loi sur la fiscalité municipale

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;

d) par le cocontractant d'une personne mentionnée aux sous-paragraphes a à c lorsqu'il est chargé, par cette dernière, d'exercer cette activité;

L'article 208 de Loi sur la fiscalité municipale indique d'autres avantages si la Caisse détient 10% des actions. Ces avantages

22. Nationaliser le REM pour éviter les surcoûts pour le REM et tous les futurs projets sur rails

Les coûts annuels réclamés CDPQ-Infra pour tous les futurs projets sur rails seront problématiques pour les finances du Québec et pour la région métropolitaine de Montréal. Les manipulations de chiffres d'achalandage et le refus de répondre aux questions d'élus sur le coût annuel de l'Entente du REM par la Caisse et de sa filiale sont troublants. On sait que partout au monde, les métros automatiques sont peu coûteux à exploiter et que la Caisse réclame 4 fois moins par passager à Vancouver. Dû à ce contrat non compétitif, la région de Montréal et le Québec deviendra moins compétitif face à des villes et états qui ont des contrats d'exploitation beaucoup moins coûteux que ce que nous impose la Caisse et CDPQ-Infra.

La seule solution pour économiser des dizaines de milliards \$ est d'exiger au Conseil de la Caisse de céder l'Entente du REM et les actifs d'environ 3 milliard \$ au gouvernement ou de nommer des nouveaux administrateurs qui accepteront de céder lui céder le tout.

Sans CDPQ-Infra et la Caisse, le REM deviendra rapidement rentable et générera des profits pour rembourser le gouvernement du Québec et les 1,7 milliards \$ nécessaires pour que CDPQ-Infra cède les Ententes et les infrastructures du REM. En effet, le gouvernement, l'ARTM et les développeurs ont versés 1,3 milliard \$ à CDPQ-Infra en remboursement pour un coût net de 1,7 milliards sur le 3 milliards \$ investis (les développeurs ont versé environ 100 M \$ sur 600 M \$ à ce jour).

Remboursements officiels à CDPQ-Infra pour diminuer sa mise de fonds de 3 milliards \$ à 1,7 milliard \$ de dépenses nets			
	Montant reçu ou à recevoir par CDPQ-Infra	(millions \$)	% du total
15	ARTM - Gare A-40 (acquisition auprès de CDPQ-Infra payé le 29 mars 2018)	60	1%
16	ARTM - Location 25 ans terminaux d'autobus payé le 29 mars 2018	136	2%
17	Gouv. Québec MTMDET - L'Antenne St-François (CN)	14	0,2%
18	Gouv. Québec MTMDET - Bretelles et pont A-10	11	0,2%
19	Gouv. Québec - Utilités publiques et décontamination	171	2%
20	Redevance développements : ARTM (développeurs immobiliers)	600	8%
21	Gouv. Québec - Ajout 3 stations: McGill, Bassin Peel, Edouard-Montpetit	200	3%
22	Ville de Montréal - Ajout 3 stations: McGill, Bassin Peel, Edouard-Montpetit	100	1%
23	Total remboursements directs CDPQ-Infra	1 292	18%
24	Dépenses nettes CDPQ-Infra	1 722	24%

Donc, 1,7 milliard \$ pour en économiser plus de 100 milliards \$ sur 198 ans pour les surcoûts exigés par CDPQ-Infra pour les REM 1, 2, 3 et les suivants ce sera le meilleur investissement de l'histoire pour un gouvernement Québec. De plus, cela permettra aux ministres de s'exprimer sans craindre de contrevenir à la *Loi sur l'accès aux documents des organismes*

publics et sur la protection des renseignements personnels dont les avocats de CDPQ-Infra ou REM s.e.c. (Projetco) se font les gardiens.

23. Déclaration solennellement de Réjean Benoit

Par la présente, moi Réjean Benoit, déclare solennellement n'avoir pris connaissance de 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, l'Étude d'achalandage de Steer Davis Gleave rendu publique par CDPQ à la Commission des finances publiques du gouvernement du Québec ainsi que la documentation déposée au BAPE.

Réjean Benoit,
Montréal, 14 février 2021.