

Réseau électrique Métropolitain de la CDPQ deviendra une catastrophe pour les finances publiques des prochaines générations du Québec

Les centaines de millions de dollars en aide financière versée chaque année permettront au REM d'offrir le meilleur service de transport de la métropole et deviendra un accélérateur d'étalement urbain dans l'Ouest de la métropole

Le REM limitera les ressources du gouvernement et des municipalités pour financer de nouveaux projets de transport collectif majeur.

Par Réjean Benoit
3 février 2018

Les subventions par passager-km, nouveau mode de financement de l'aide au transport collectif

Depuis quelques années, le gouvernement, l'AMT et aujourd'hui l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) utilise le passager-km pour comparer l'efficacité des différents service de transport collectif.

DEUX-MONTAGNES	B. 2017
Coûts d'exploitation (milliers \$)	41 484
Revenus usagers nets (milliers \$)	23 313
Achalandage annuel (milliers de pass.)	7 554
Ratio d'autofinancement (%)	56,2
Coûts d'exploitation par pass-km (\$)	0,29
Taux de ponctualité (%)	95,0

AMT Budget 2017, p 47

http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/per/1104786/13_2017.pdf

Si l'utilisateur paie 56%, les 44% restant sont des subventions

Coût d'exploitation	29	cents / pass-km
Tarif (56%)	16	cents / pass-km
Subventions (44%)	13	cents / pass-km
Distance moyenne	19	km
Subvention moyenne	2,47	\$ / déplacement de 19 km
Subvention maximale	3,90	\$ / déplacement de 30 km

Ainsi, si un usager qui fait 30 km, il reçoit 13 ¢ x 30 km (distance Deux-Montagnes - Centre-ville) = 3,90\$. On comprend qu'avec ce système de subvention par km, plus un usager fait de longues distances, plus il sera subventionné.

Dorénavant au pays des droits et libertés de la personne, **l'équité entre les citoyens n'existe plus dans le transport collectif**. Par exemple, la loi 76, l'équité entre les territoire prime sur l'équité entre citoyen: **Article 72, L' Autorité élabore et adopte une politique de financement qui comporte notamment :**
... La politique doit tenir compte des particularités respectives des territoires des municipalités locales desservies et viser l'atteinte de l'équité entre ces territoires.

www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=5&file=2016C8F.PDF

Aides financières au Réseau Électrique Métropolitain

51 cents / passagers-km en 2022 ou 30\$ / jour

Le ministre des Transports confirmait en 2017 les subventions de 51 ¢ / pass-km que devront verser le Gouvernement du Québec et des municipalités de la région de Montréal pour le REM

M. Lessard : « Sur le 72 sous. Donc, il y en a déjà 36,5 sous qui vient du gouvernement. On a dit : Pour les municipalités, eux autres, c'est 14,5 sous ... pour les usagers, ... 21 sous de contribution sur le 72 sous. »

<https://youtu.be/0FOSpPUMYDg>

Assemblée National du Québec | Commission des Transports et environnement | Projet de loi 137

Séance de commission 14 juin 2017 | 15 h 05 | Vidéo de 02:27:00 à 02:28:00 :

REM en 2022: coût de 72 cents / passager-km

21 cents : Tarif usager / pass-km (aide minimum à verser par l'ARTM après dépassement des prévisions d'achalandage)

36,5 cents : Subventions du Gouvernement / pass-km

14,5 cents : Subventions des Municipalités (ARTM) / pass-km

Total 51 cents : Subventions par passager-km (sauf rabais à l'aide financière de l'ARTM selon l'achalandage)

REM Deux-Montagnes

60 km : aller-retour Gare - Centre-ville

12,60 \$: Tarif usager : 21 ¢ x 60 km

8,70 \$: Subv. Municipalités: 14,5 ¢ x 60 km

21,90 \$: Subv. Gouvernement: 36,5 ¢ x 60 km

30,60 \$: Total subvention / jour

4 fois plus de subventions qu'en 2017 (7,80 \$)

REM Rive-Sud

24 km : aller-retour Gare Chevrier* - Centre-ville

5,04 \$: Tarif usager : 21 ¢ x 24 km

3,48 \$: Subv. Municipalités: 14,5 ¢ x 24 km

8,76 \$: Subv. Gouvernement: 36,5 ¢ x 24 km

12,24 \$: Total subvention / jour

7 fois plus de subventions qu'en 2017 (1,68\$)

Détails des subventions 2017 page suivante.

La Gare Chevrier* n'est pas confirmée à ce jour.

Subventions en 2017 au transport collectif pour corridor Champlain - Deux-Montagnes: 7 à 13 cents / passagers-km

Train Deux-Montagnes

Cout d'exploitation **29 cents / passager-km**
 16 cents : 56,2 % : **Autofinancement (tarif)**
 13 cents : 43,8 % : **Subventions**

60 km : aller-retour Gare - Centre-ville

9,60 \$: Tarif usager : 16 ¢ x 60 km

7,80 \$: Subventions par l'AMT: 13 ¢ x 60 km

DEUX-MONTAGNES	B. 2017
Coûts d'exploitation (milliers \$)	41 484
Revenus usagers nets (milliers \$)	23 313
Achalandage annuel (milliers de pass.)	7 554
Ratio d'autofinancement (%)	56,2
Coûts d'exploitation par pass-km (\$)	0,29

Budget 2017 AMT*, page 47

Autobus Express Chevrier

Cout d'exploitation **23 cents / pass-km**
 16 cents : 70,7 % : **Autofinancement (tarif)**
 7 cents : 29,3 % : **Subventions**

24 km : aller-retour Terminus - Centre-ville

3,84\$: Tarif usager : 16 ¢ x 24 km

1,68 \$: Subventions par l'AMT : 7 ¢ x 24 km

EXPRESS CHEVRIER	B. 2017
Coûts d'exploitation (milliers \$)	5 350
Revenus usagers nets (milliers \$)	3 785
Achalandage annuel (milliers de pass.)	1 592
Ratio d'autofinancement (%)	70,7
Coûts d'exploitation par pass-km (\$)	0,23

Budget 2017 AMT, page 39

Budget AMT

http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/per/1104786/13_2017.pdf

*Notez que le gouvernement indique que ces subventions sont des « Aides à l'exploitation ».

Subventions / année aux usagers du train de la Caisse station Deux-Montagnes 7000 \$ / année comparé aux usagers de la STM 957 \$ / année

Favoriser les usagers du REM Deux-Montagnes

Les subventions confirmées par le ministre Lessard

51 cents de subventions / passagers-km

36,5 ¢ de subventions du gouvernement

14,5 ¢ de subventions des municipalités

Deux-Montagnes — C-V : 60 km aller-retour / jour

Ste-Anne-de-Bellevue — C-V : 60 km a-retour / jour

30 \$ subventions / jour

7 000 \$ subventions / usager/ an (230 jours)

Station Terminal Rive-Sud — C-V : 30 km / jour

15 \$ subventions / jour

3 500 \$ subventions / usager /an (230 jours)

Favoritisme pour les citoyens selon le lieu de résidence: Ceux qui auront accès aux stations du REM les plus éloigné du centre-ville auront plus de subvention que les autres citoyens.

L'Entente définitive de projet feront des usagers de l'Ouest de Montréal des favorisés pour l'éternité.

Discriminer les usagers de la STM

Subventions versé à la STM

1532 millions \$ de dépense en 2016

667 millions \$ de revenu d'exploitation

865 millions \$ en subventions*

Usagers STM

416 millions de déplacements en 2016

2,08 \$ subventions/ déplacement (865 M \$/416 M)

4,16 \$ subventions / usager aller-retour / jour

957 \$ subventions / usager /an (230 jours)

Ainsi, les usagers de la STM reçoivent de 3 à 7 fois moins de subventions que ceux du REM.

Les subventions au REM seront garanties pour l'éternité: « 3.5.4 Chaque entente définitive de projet prévoira des mesures de compensation, raisonnables et usuelles, advenant des changements tels des modifications aux lois »

<http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/>

[Reseau_electrique_metropolitain/documents/DA62.pdf](http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau_electrique_metropolitain/documents/DA62.pdf)

*STM: Revenus d'exploitation - total des dépenses, Budget 2016, p.11 Données d'achalandage Rapport annuel 2016, p.9

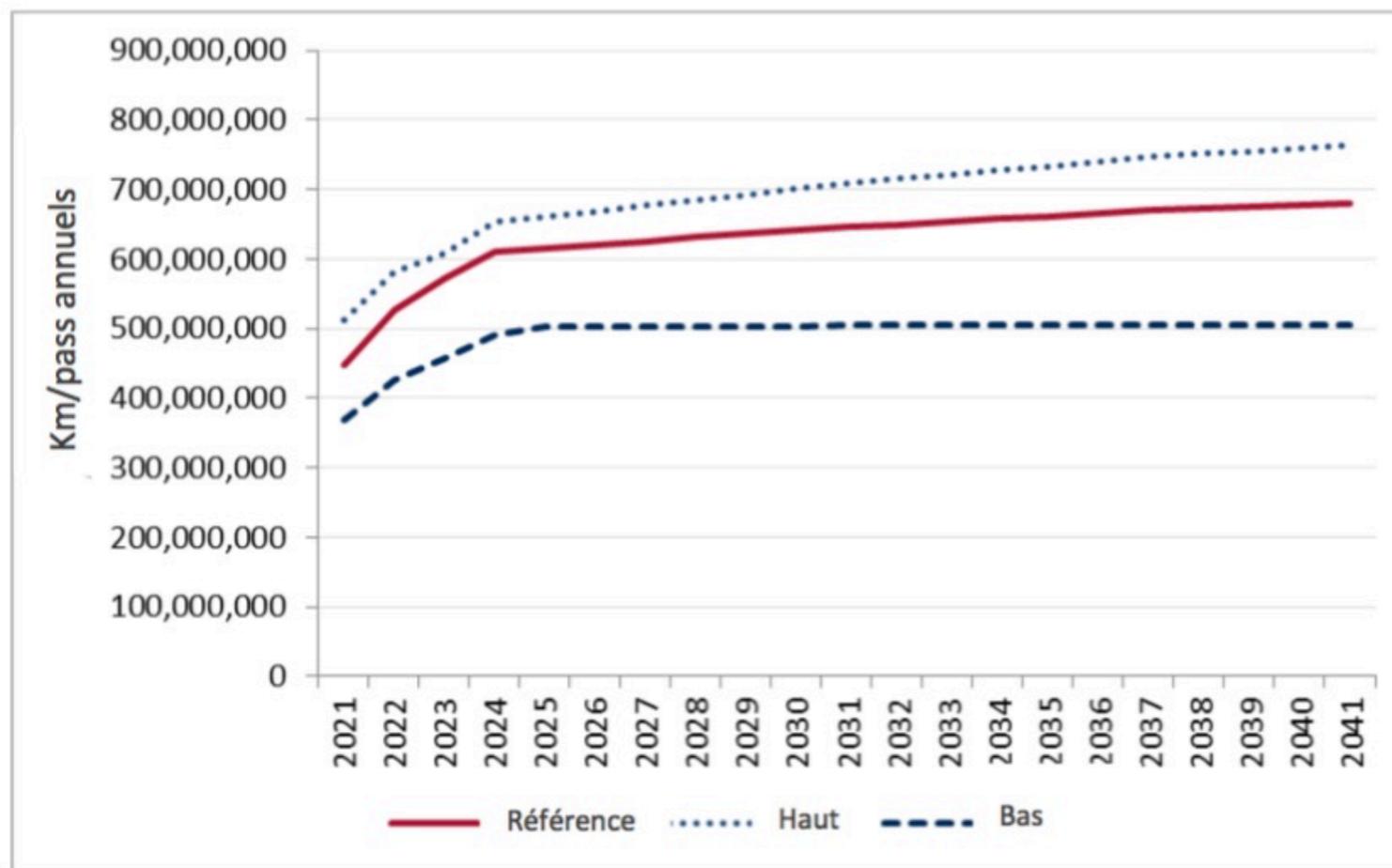
Prévisions de CDPQ-Infra de 250 à 400 M \$ d'aides en 2041

En 2041, ils prévoient près des 700 millions de km-passager par année (Référence):

Avec cet achalandage, le REM recevra **350 millions \$ en aide financière au REM / an** (avec 51¢/km-passager)

Étrangement, après 2024, les experts de la CDPQ-Infra prévoit une croissance de l'achalandage de **1 %** au tarif actuel. Aussi, le contrat et l'Entente définitive liant le REM au gouvernement n'auront **pas** de date d'expiration.

Figure 8.2: Nombre de kilomètres-passagers annuels – valeurs basses et élevées (y compris l'adoption progressive)



Risques identifiés

« Tarif : il existe une certaine incertitude quant au tarif qui sera exigé sur le REM. Le scénario du promoteur s'appuie sur l'hypothèse que le tarif du REM sera semblable à la structure tarifaire en vigueur dans la région métropolitaine de Montréal. Toutefois, si l'on suppose que les tarifs seront différents, par exemple, si les tarifs de la STM étaient en vigueur aux gares du REM sur l'île de Montréal, le tarif global diminuerait et l'achalandage augmenterait sur le REM, au détriment des lignes d'autobus express et de métro. » Etude p. 56

Sommaire des prévisions d'achalandage du REM Novembre 2016 Steer Davies Gleave pour CDPQ

BAPE DA97.1.1 figure 59 Données de croissance de 0 %, 0,8 % et 0,9 % p. 35

www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau_electrique_metropolitain/documents/DA97.1.1.pdf

Selon CDPQ-Infra le REM aura une très faible croissance de l'achalandage à long terme

Croissance de l'achalandage de 0,9 % selon CDPQ-Infra dans corridor Rive-Sud - autoroute 10

Taux de croissance annuel composé (TCAC)	2015 à 2021	2021 à 2031
Corridor Rive-Sud/A10	1,4 %	0,9 %
Corridor de la ligne Ouest-de-l'île/Deux-Montagnes	1,0 %	0,7 %

Steer Davies Gleave pour CDPQ-Infra, Sommaire des prévisions d'achalandage du REM, Novembre 2016 p. 35, 45

www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau_electrique_metropolitain/documents/DA97.1.1.pdf

L'achalandage à long terme des experts de la CDPQ-Infra a permis de déterminer l'Aide à l'exploitation nécessaire pour atteindre un rendement commercial de 8 à 10 %. Ainsi, 51 cents / pass-km est exigé par la CDPQ-Infra en plus des revenus passagers. L'évaluation de ce potentiel sera être validées par un expert indépendant pour la signature de l'Entente définitive. Loi sur les Transport T-12, article 88.10 <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/ShowDoc/cs/T-12>

Pourtant selon l'AMT, il y a eu une croissance de 3,4 % de l'achalandage du transport collectif en 10 ans entre 1998 et 2008, soit 4 fois plus que les prévisions de CDPQ-Infra. Ainsi, on peut envisager que les revenus d'achalandage ont été grandement sous-estimés et la subvention de 51 cents / pass-km permettra d'obtenir des rendements très élevés.

24 h	Croissance moyenne annuelle		Croissance totale	
	Auto	TC	Auto	TC
1987 - 2008	0,3%	1,4%	5,8%	35,0%
1998 - 2008	-1,4%	3,4%	-13,6%	39,9%

Source: Examen par des experts indépendants des prévisions d'achalandage pour le corridor de transport collectif dans l'axe de l'autoroute 10 entre Brossard et le centre-ville de Montréal, 2015, page 65, 66

www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau_electrique_metropolitain/documents/DB7.pdf

Vancouver + 5,5%

Le modèle du REM est la Canada Line de Vancouver dont la CDPQ est actionnaire. Il est constitué d'une seule ligne en « Y » qui rejoint le Centre-Ville. L'achalandage y a été de 43,5 millions de passagers pour l'année 2016 avec une croissance de de 5.5%. Il démontre bien le potentiel de croissance qui REM: <https://www.translink.ca/tspr>

Financement du Réseau Électrique Métropolitain

la CDPQ-Infra peut fixer ses tarifs pour accroître l'achalandage

Le ministre des transports confirme que la CDPQ-Infra peut fixer ses tarifs

M. Lessard : « Après ça, donc, dans le modèle de la Caisse de dépôt, lorsqu'on a voté à l'Assemblée nationale, on lui a donné, donc : un, tu vas avoir du rendement commercial pour tes déposants, deux, tu vas... tu peux fixer les tarifs pour l'utilisation de ton infrastructure de transport collectif, puis en plus c'est une entente que tu dois signer avec le gouvernement équivalant à l'entente conclue en vertu de l'article 88.10 de la Loi sur les transports.

Donc, sincèrement, il n'y a pas de surprise. C'est peut-être parce qu'on ne s'en souvenait pas qu'elle peut fixer ses tarifs »

Puisque la loi permet à CDPQ-Infra de **fixer les tarifs**, elle pourrait décider que les clients de la STM, RTL et STL accéderont au REM avec leur carte OPUS sans frais supplémentaire. Elle pourrait aussi offrir des accès gratuits hors pointes, le soir et le weekend.

Une telle stratégie pourrait permettre au REM de **doubler** ou **tripler l'achalandage** estimé par les experts et recevoir ainsi beaucoup plus de subventions que Québec et de l'ARTM (financé par les municipalités).

Une simulation non validé indique que le REM pourrait recevoir 15 milliards \$ en aide à l'exploitation durant les 30 première années. Il semble qu'il n'y ai pas de date d'expiration à cette Entente et les revenus sont garantie: « Chaque entente définitive de projet prévoira des mesures de compensation, raisonnables et usuelles, advenant des changements tels des modifications aux lois,... »

La Caisse peu fixer ses tarifs et offrir un tarif très bas pour accroître le nombre d'usagers le soir et le weekend

<https://youtu.be/OkPcGdEFRt8>

Assemblée National du Québec | Commission des Transports et environnement | Projet de loi 137

Séance de commission 14 juin 2017 | 11 h 42 | Durée : 1:17:12 vidéo de 00:45:05 à 00:45:38

Le Budget du Québec confirme les subventions annuelles au REM: des centaines de millions à verser chaque année

Le budget du Québec a confirmé l'aide à l'exploitation pour le REM pour l'année **2022-2023**. Ce montant sera de 156,7 millions \$ « Excluant les contributions municipales existantes de l'ordre de 30 M\$ » soit **186,7 M \$** (subventions pour 366 millions de km-passager).

Quel montant sera réclamé par la suite?

Le ministre des transports a indiqué que les appréciations de volume» permettront au REM d'avoir plus d'aides financières. « Une fois qu'on l'a dit puis que c'est vrai tout le temps, après ça, c'est des appréciations de volume.» 14 juin 2017

L'étude d'achalandage prévoit **700 millions de passager-km en 2041** (scénario Référence). Donc le REM recevrait environ 350 millions \$ en subvention (en dollars constants). Il est probable que de nombreux TOD seront construits, la restructuration des réseaux d'autobus apportera nombreux usager au REM, les rabais en périodes creuses stimuleront l'achalandage et la possible disparition des lignes de train Candiac et Vaudreuil permettraient au REM de **multiplier par 3 l'achalandage = 2,1 milliards pass-km / an**. Notez qu'un mécanisme de réduction de l'aide au REM est prévu.

Voici les subventions qui est prévu à être versées par l'ARTM avec les plafonnements:

410 M \$ = 805 millions de pass-km X Subventions de bases 51 cents

71 M \$ = 175 millions de pass-km X Subventions réduites à 41 cents (20 % de rabais)

235 M \$ = 1120 millions de pass-km X Subventions réduites à 21 cents* (équivalent au tarif passager)

717 millions \$ = 2,1 milliards de pass-km en subventions

▪ Contribution à l'exploitation

Le gouvernement entend offrir un soutien financier à l'ARTM équivalent à **85 % du coût additionnel** lié à la mise en service du REM. Ce soutien est estimé à 75,7 millions de dollars pour l'année 2021-2022 et à 133,2 millions de dollars en 2022-2023.

Coûts additionnels liés au Réseau électrique métropolitain (REM)

Par rapport à la situation actuelle, en 2022-2023, l'impact additionnel net du REM pour le gouvernement sera de 133,2 millions de dollars et s'établira à 23,5 millions de dollars pour les municipalités.

Coûts additionnels liés au REM (en millions de dollars)

	2022-2023
Gouvernement du Québec	133,2
Municipalités ⁽¹⁾	23,5
TOTAL	156,7

(1) Excluant les contributions municipales existantes de l'ordre de 30 M\$.

*Pour un achalandage supérieur de 40 % au scénario de base, aucune contribution autre que le tarif usager ne sera versée par l'ARTM. Budget 2016-2017, Fascicule Transport Collectif, page 17 Le ministre a confirmé le tarif minimum à verser par l'ARTM soit le 21cents / pass-km http://www.budget.finances.gouv.qc.ca/budget/2017-2018/fr/documents/Budget1718_TransportCollectif.pdf

Le train de la Caisse de dépôt et placement du Québec aura un lourd impact sur les finances du gouvernements et des municipalités

Plus le REM aura de passagers, plus il recevra chaque année d'aides financières. En conséquence, il aura de plus en plus d'impact financier sur le gouvernement. Le Budget du Québec 2017-2018 présente l'aide qu'il apportera au REM les 2 premières années d'exploitation. Ensuite, les chiffres ne sont pas présentés.

Un simulateur des aides à verser au REM a été créé à partir des chiffres du Budget. Il inclut les 30 M \$ de contributions actuelles et les 85% du surcoût payé par Québec. En incluant l'achalandage des TOD, le REM pourrait recevoir **35 milliards \$ sur 50 ans** en aides de Québec et des municipalités.

http://www.tramworld.net/Doc/REM_Simulateur_Subventions_21-30-50ans_20180208.xlsx

Budget 2016-2017, Fascicule Transport Collectif, p. 29

Contribution à l'exploitation

Le gouvernement entend offrir un soutien financier à l'ARTM équivalent à **85 %** du coût additionnel lié à la mise en service du REM. Ce soutien est estimé à **75,7 millions** de dollars pour l'année **2021-2022** et à **133,2 millions** de dollars en **2022-2023**.

Coûts additionnels liés au Réseau électrique métropolitain (REM)	
Par rapport à la situation actuelle, en 2022-2023, l'impact additionnel net du REM pour le gouvernement sera de 133,2 millions de dollars et s'établira à 23,5 millions de dollars pour les municipalités.	
Coûts additionnels liés au REM (en millions de dollars)	
	2022-2023
Gouvernement du Québec	133,2
Municipalités ⁽¹⁾	23,5
TOTAL	156,7
<small>(1) Excluant les contributions municipales existantes de l'ordre de 30 M\$.</small>	

http://www.budget.finances.gouv.qc.ca/budget/2017-2018/fr/documents/Budget1718_TransportCollectif.pdf

Bilaine aux tarifs actuels, mais le REM peut fixer ses tarifs :																			
35 Tarifs usagers (ministre)		Contributions publiques (selon ministre)		72c / passager km (Tarifs usagers +		AMT 2017		Références											
37 \$ /pass-km: 0,21 \$		Coût par passager-km: 0,51 \$				0,16 \$		https://youtu.be/Gx6n8_oARc0											
38 Le tarif usager indiqué par le ministre des transport le 14 juin, sert à établir les subventions minimum				16c/pass/km représente le taeif 2017 du train Deux-Montages et autobus Chevrier															
39 Note: Autres sources seraient la publicité qui selon CDPQ-Infra représente environ 1%				21c serait 30% plus élevé que le 16c en 2017															
40 Simulation après 30 ans de croissance à 6%:				1,0%															
41 REM - Nombre de kilomètres-passager annuel selon accroissement à long terme de 6 % inclu				76 et 133 M \$ confirmé Budget Québec Fascicule TC page 19															
42 Choix avec TOD				Accroissement achalandage à long terme obtenu :		6,0%													
43 Scénario Référence (-----)				Croissance long terme estimé: 0,789%		Achalandage simulé													
		Avec les contributions municipales		Nombre km/pass /an Scénario															
		Coût existantes de 30 M\$		Référence (estimé selon DA97.1.1)		Nombre de km/pass /an obtenu													
44 Année		Millions \$ additionnel		Facteur de croissance		Coûts ARTM des contributions publiques selon achalandage (\$)		Contributions municipales existantes de l'ordre de 30 M\$		Coût additionnel du REM selon modulation des contributions publiques		Québec 85% du surcoût		Municipalités 15%		Total municipalités incluant 30 M \$ existant			
45 2021		89,1		119 Budget QC, Fasc. TC, p29		233 500 000		119 000 000 \$		30 000 000 \$		89 000 000 \$		76 000 000 \$		13 000 000 \$		43 000 000 \$	
46 2022		156,7		187 Budget QC, Fasc. TC, p29		366 100 000		187 000 000 \$		30 000 000 \$		157 000 000 \$		133 000 000 \$		24 000 000 \$		54 000 000 \$	
47 2023		Non dévoilé		Graph. Référence DA97.1.1 p59		54,6273%		282 000 000 \$		30 000 000 \$		252 000 000 \$		214 000 000 \$		38 000 000 \$		68 000 000 \$	
48 2024		Non dévoilé		" "		8,000%		305 000 000 \$		30 000 000 \$		275 000 000 \$		234 000 000 \$		41 000 000 \$		71 000 000 \$	
49 2025		Non dévoilé		" "		0,789%		324 000 000 \$		30 000 000 \$		294 000 000 \$		250 000 000 \$		44 000 000 \$		74 000 000 \$	
50 2026		Étude DA97.1.1 page 54		621 058 891		0,789%		343 000 000 \$		30 000 000 \$		313 000 000 \$		266 000 000 \$		47 000 000 \$		77 000 000 \$	
51 2027		Non dévoilé		Graph. Référence DA97.1.1 p59		0,789%		364 000 000 \$		30 000 000 \$		334 000 000 \$		284 000 000 \$		50 000 000 \$		80 000 000 \$	
52 2028		Non dévoilé		" "		0,789%		382 000 000 \$		30 000 000 \$		352 000 000 \$		299 000 000 \$		53 000 000 \$		83 000 000 \$	
53 2029		Non dévoilé		" "		0,789%		401 000 000 \$		30 000 000 \$		371 000 000 \$		315 000 000 \$		56 000 000 \$		86 000 000 \$	
54 2030		Non dévoilé		" "		0,789%		422 000 000 \$		30 000 000 \$		392 000 000 \$		333 000 000 \$		59 000 000 \$		89 000 000 \$	
55 2031		Étude DA97.1.1 page 54		645 937 430		0,789%		443 000 000 \$		30 000 000 \$		413 000 000 \$		351 000 000 \$		62 000 000 \$		92 000 000 \$	
56 2032		Non dévoilé		Graph. Référence DA97.1.1 p59		0,789%		457 000 000 \$		30 000 000 \$		427 000 000 \$		363 000 000 \$		64 000 000 \$		94 000 000 \$	
57 2033		Non dévoilé		" "		0,789%		471 000 000 \$		30 000 000 \$		441 000 000 \$		375 000 000 \$		66 000 000 \$		96 000 000 \$	

La CDPQ-Infra a affirmé au BAPE qu'elle ne recevra pas de subventions

Modèle d'affaires

- *Le mémoire DM73 stipule que « bien que le projet s'inscrive comme étant un projet en partenariat public-privé ».*

Le projet de REM n'est pas un projet réalisé en partenariat public-privé (PPP), mais un partenariat public-public. La Caisse est un investisseur public et les actifs du REM seront propriété de CDPQ Infra, une entité publique.

- *Le mémoire DM11 mentionne que « les subventions directes des gouvernements qui, en incluant les stations potentielles, s'élèvent à environ 3,5 milliards \$. »*

Le modèle proposé par CDPQ Infra propose une participation des gouvernements qui **ne se fait pas sous forme de subvention**, mais plutôt une participation sous forme d'équité ou quasi-équité offrant une possibilité de rendements.

Tracé

Dans le mémoire DM2, le tracé présenté n'est pas le plus récent. Il présente un tracé au sol dès la sortie du pont Champlain, direction Montréal. Le tracé retenu à la sortie de l'Île-des-Sœurs est en aérien à partir de la station Île-des-Sœurs et se poursuit jusqu'à la fin de la rue Marc Cantin. Le tracé est au sol à partir de la rue Carrie Derick. Par ailleurs, le tracé se poursuit en tunnel pour rejoindre le centre-ville.

En page suivante, vous pourrez voir que le REM ne recevra pas de subventions, mais plutôt des « contributions » « captation » « redevances » « Actifs connexes dont le gouvernement et les municipalités auront le bénéfice de l'utilisation »

Pour Hydro-Québec le gouvernement précise « Il ne s'agit pas d'une subvention, mais bien d'une entente commerciale entre Hydro-Québec et la société exploitante du REM qui sera cliente d'Hydro-Québec pour l'approvisionnement en électricité du REM. » Budget du Québec 2016-17, Fascicule Transport Collectif, p12, 14, 16

Toutes les aides offertes au REM limiteront les investissements du Gouvernement du Québec dans la Transition énergétique.

CDPQ-I Document déposé au BAPE le 21 octobre 2016

Objet: Rectifications écrites suite à la deuxième partie de l'audience publique, p6

www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau_electrique_metropolitain/documents/DA94.pdf

Financements publiques non remboursable au REM: 3 fois plus par usagers que pour ceux du boulevard Pie-IX

Investissement par CDPQ-Infra	2,67 milliards \$	51% du Capital-action (catégorie A)
Investissement par gouv. Québec et Canada	2,5 milliards \$	49 % du Capital-action (catégorie B)

Financements publiques		(millions \$)
Contributions publiques au REM		
Ajout 3 stations au Centre-ville	300	BAPE documents/DA98, (Québec 200 M \$, Ville Montréal 100 M \$)
Hydro-Québec	295	Budget du Québec, Fascicule TC, p 12
Terminaux d'autobus, bretelles d'autoroutes - Québec	221	IDEM, p 16
Utilités publiques et décontamination - Québec	171	IDEM, p 16
Captation plus-value foncière - Québec	512	Loi 137, article 38, paragraphe 1° du 2° alinéa
Redevance développements ARTM	600	Loi 137, article 38, paragraphe 2° du 2° alinéa
Total contributions publiques	2 100	Aide non remboursables

*Contributions publiques non chiffrées

1 - Les montants pourront augmenter :« Option pour CDPQ Infra de requérir un rééquilibrage économique du projet en cas de besoin de réinvestissement.» Budget Québec, Feuillet TC, p 18 2 - Radiation de plusieurs centaines de millions \$ d'actifs non dépréciés de l'AMT (ARTM).

Comparaison du soutien financier aux usagers du REM et usagers du boulevard Pie-IX

Financements publiques en infrastructures	(millions \$)	Nombre de passagers prévu par jour	Subventions par passager par jour
Train de la Caisse	2 100	170 000	12 400 \$
SRB Pie-IX	300	70 000	4 300 \$

Si on avait offert l'équivalent des 12 400 \$ de subventions / passager pour la construction du REM aux 70 000 usagers prévus sur Pie-IX, 870 M \$ auraient été bien suffisants pour construire une ligne de tramway.

Le Réseau électrique Métropolitain offrira un service 3 à 10 fois plus fréquents que d'importants circuits d'autobus de Montréal, grâce aux subventions qu'il obtiendra pour chaque passager-km. Prenons exemple que la ligne 27 St-Joseph

27 • Direction est STM: attente maximum 30 min.

Lundi au vendredi	
A 51973 Station Laurier Sud (Berri / Gilford)	B 52346 Saint-Joseph / D'Iberville
05h 38	05 35 45
06h 08 38	15 45
07h 09 40	19 50
08h 11 38	21 48
09h 05 33	15 42
10h 01 30	10 39
11h 00 30	09 40
12h 00 30	10 40
13h 00 30	10 40
14h 00 30	10 40
15h 00 30 47	10 40 57
16h 02 43 57	12 27 40 53
17h 12 27 43 59	07 22 37 52
18h 17 36 55	08 26 45
19h 14 33 57	04 23 42
20h 26 55	06 35
21h 24 53	04 33
22h 22 52	02 31
23h 22 57	01 31
00h 25 53	05 33
01h 20	00 27

Horaire en CARACTÈRE GRAS : bus avec rampe avant.

Extrait du Planibus STM autobus 27

REM: attente maximum 10 min.

	Ouest-de-l'Île (actuel)		Ouest-de-l'Île (proposé)			A10	
	Deux - Montagnes	Mascouche	Deux - Montagnes	Aéroport	Sainte-Anne-de-Bellevue		Mascouche
Intervalle période de pointe (min)	20	45	6	12	12	45	3
Intervalle hors pointe (min)	60	4 services	10	15	15	4 services	6

Extrait de BAPE DA17.1 Sommaire des études d'achalandage préliminaires p 6
www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau_electrique_metropolitain/documents/DA17.1.pdf

En semaine entre 10h30 et 15h30 les usagers de la STM doivent attendre 30 minutes entre chaque autobus.

En comparaison, les usagers du REM Terminale Rive-Sud attendront pas plus de 6 minutes hors pointes et ceux de Deux-Montagnes de la station et Sainte-Anne-de-Bellevue pas plus de 10 minutes.

Les lourdes subventions a verser au REM (51 cents / passager-km) permettent jusqu'à 10 fois plus de service sur la Rive-Sud qu'à Montréal: (30 min / 3 min) Cette situation encouragera le développement de centres urbains hors de la ville centre et stimulera l'étalement urbain. Le **Breffage technique** 21-03-2017 de CDPQ-I indique un temps minimum de 2,5 minutes sur la Rive Sud et 5 minutes pour Deux-Montagnes.

https://www.cdpqinfra.com/sites/default/files/pdf/breffage_technique_21-03-2017_fr.pdf

Il faut un meilleur équilibre entre les subventions pour les urbains et les usagers du REM pour ne pas favoriser l'étalement urbain.

Notez que le contrat du REM n'a pas de date d'expiration et lui garantira des versements des centaines de millions de \$ chaque années pour toujours.

Le contrat du projet REM pourrait limiter les ambitions d'une véritable Transition énergétique pour le Québec

Le contrat du REM n'a pas de date d'expiration. Les politiques de *Transition énergétique* à long terme devront prendre compte de l'impact financier de ce contrat et de l'Entente définitive que le gouvernement signera bientôt. L'aide pour chaque passager-km obtenu par le REM pourrait atteindre 35 milliards \$ en 50 ans et risque de limiter les ambitions d'une véritable Transition énergétique pour l'ensemble du Québec.

« Dans le même esprit et comme expliqué précédemment, **l'exploitation du REM ne sera régie par aucune autorité gouvernementale ou municipale**, les relations entre CDPQ Infra et l'ARTM étant contractuelles et collaboratives. Comme le confirme la formulation de l'Entente entre la Caisse et le gouvernement, **il serait légitime pour CDPQ Infra de prendre des décisions sur la base de la rentabilité, même si elles n'étaient pas en cohérence avec les politiques de l'ARTM ou d'autres instances publiques.** » p. 137 du rapport du BAPE

<http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/rapports/publications/Bape331.pdf>

Gouvernement du Québec et CDPQ

Entente en matière d'infrastructure publique - Principes directeurs

Ainsi, pour que les principaux objectifs de l'entente puissent être atteints, il faut que la portion des actifs ou des investissements financés par la Caisse réponde aux critères suivants et qu'à cet effet le Gouvernement :

- n'exerce pas un contrôle sur l'utilisation des actifs du projet;
- n'ait jamais le pouvoir d'orienter les politiques financières et administratives de la Caisse. **page 1**

3.5.4 Chaque entente définitive de projet prévoira des **mesures de compensation, raisonnables et usuelles**, advenant des changements tels des **modifications aux lois, en cas de force majeure** ou d'expropriation, des **modifications aux conditions** reliées à l'émission ou à l'obtention de **permis**.

Entente #Québec et #CDPQ **page 3**

www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau_electrique_metropolitain/documents/DA62.pdf

Fin de cette analyse, Réjean Benoit