

Pour réduire la dépendance au pétrole, il faut choisir des options qui auront un effet significatif, à un coût raisonnable.

Le gouvernement du Québec donne l'impression que ses projets, surtout le Réseau électrique métropolitain (REM), augmenteront l'usage du transport collectif électrifié et diminueront l'usage de l'automobile.

Voici la réalité du REM:

-Sur un horizon de 10 ans, la prévision la plus optimiste d'achalandage est de 160 000 passages par jour. Comme les usagers font normalement un aller-retour, il s'agit de 80 000 usagers par jour.

-Le BAPE représente une opinion indépendante et crédible. Selon lui, 90% des futurs usagers utilisent déjà le transport collectif et sur le 10% de nouveaux usagers, 80% vont quand même utiliser une auto pour se rendre à un des immenses stationnements du REM. Donc seulement 2% des usagers abandonnent leur auto, soit 1600 automobilistes actuels.

-Pour réaliser cette faible performance, il faudra investir plus de 10 milliards de \$. Le document ci-joint présente l'ensemble des coûts. À ce montant, on doit ajouter des dépassements de budget de plusieurs milliards de \$.

-Un investissement de plus de 6 millions de \$ est requis pour chaque automobiliste qui abandonne son auto.

On peut donc conclure que le projet représente un immense gaspillage, qui va nuire sérieusement aux efforts de réduction des émissions de GES. Pour réaliser une transition énergétique et réduire la dépendance au pétrole, il faut préconiser des options plus performantes. Par exemple, 6 grandes lignes de tramways peuvent être construites pour beaucoup moins cher. Partout dans le monde, les réseaux de tramway ont permis de concentrer le développement, augmenter l'achalandage du Transport public et réduire la dépendance à l'automobile.

Luc Gagnon, M.Sc., Ph.D.

Président, Option transport durable

Chargé de cours, École de technologie supérieure

Coûts réels du skytrain et risques de dépassement de budget ?

Contributions	Coûts	Dépassement ?	Enjeux et conséquences économiques
Dépenses et investissements "officiels" par les gouvernements et autres institutions			
Investissement de la CDPQ (1)	2 670\$ millions	Il est peu probable que la CDPQ augmente son investissement	Suite à l'ajout de stations, il semblait que la CDPQ augmenterait son investissement à environ 3\$ milliards. Avec l'engagement du Québec sur la plus-value foncière, la CDPQ a ramené son engagement au montant initial.
Programme canadien d'infrastructures (1)	1 283\$ millions	Il est peu probable que le fédéral augmente sa contribution	Objectifs du programme canadien: réduire l'usage de l'automobile, la congestion et les émissions de GES. Comme le REM ne contribue pas à ces objectifs, il réduit les fonds disponibles pour les bons projets.
Gouvernement du Québec (1)	1 283\$ millions	Forte probabilité de hausse majeure des fonds exigés du gouvernement	L'entente entre la CDPQ et le gouvernement du Québec est claire. Si les offres de services des consortiums privés dépassent les montants prévus, l'excédent doit être assumé par le gouvernement du Québec.
Compensation (1) pour la plus-value foncière publique	512\$ millions		Paiement (certain) du gouvernement du Québec à la CDPQ, anticipant les gains fonciers municipaux (incertains et futurs) associés au REM.
Investissements d'Hydro-Québec: infrastructures électriques (1)	295\$ millions	Probabilité que les montants exigés d'HQ soient plus grands	HQ doit justifier ses investissements devant la Régie de l'énergie. Comme des investissements en transport électrique affectent les tarifs, le gouvernement a modifié la loi, pour empêcher que la Régie ne bloque les investissements d'H-Q dus au REM. Le REM causera une hausse des tarifs d'électricité.
Coûts "officiels" de 6 043\$ millions			
Coûts additionnels prévus dans le budget du Québec (Budget 2017-2018)			
Déplacement des infrastructures locales (1)	160\$ millions	Risque élevé de dépassement de budget	Budget pour le déplacement des infrastructures locales (égouts, aqueducs...). Un projet beaucoup plus modeste, le SRB Pie IX, exige un budget de 100M\$.
Gestion des substances toxiques (1)	11\$ millions	Risque de dépenses plusieurs fois supérieures	La station Griffintown sera construite sous terre, dans un ancien marécage. Considérant la présence d'anciens dépotoirs industriels, les risques sont très élevés.
Déplacements de routes et terminus d'autobus (1)	221\$ millions	Risque de dépassement de budget	Pour desservir le REM, le Québec paiera pour plusieurs infrastructures municipales de transport: routes, passerelles, terminus d'autobus (STM, RTL).
Coûts additionnels en infrastructures, assumé par les gouvernements du Canada et du Québec			
Portion du Pont Champlain <i>donnée</i> à la CDPQ	1 000\$ millions	Risque de dépassement de budget	Le budget fédéral du nouveau pont est de 4\$ milliards: 2 des 8 voies (25%) seront dédiées au REM. Le fédéral assume tout dépassement des budgets.
Privatisation du tunnel du Mt-Royal, "donné" à la CDPQ (pouvant donc être vendu à des intérêts étrangers)	Valeur d'au moins 1\$ milliard	Rénovation du tunnel, pour des motifs de sécurité = risque très élevé de dépassement de budget	-Le tunnel est une infrastructure publique déjà payée. -La réfection du tunnel est nécessaire pour construire la station Edouard Montpetit, changer de technologie et hausser la sécurité. Ces travaux induiront une fermeture prolongée du service.
Coût réel des infrastructures de 8 435\$ millions			
Coûts liés à des actifs existants perdus ou inutilisés (coûts pour le gouvernement du Québec)			
Compensation (3) pour la plus-value foncière privée	600\$ millions		Paiement probable de l'ARTM à la CDPQ, sur 50 ans, pour couvrir la plus-value foncière sur les terrains privés des développeurs (amendement à la loi 137, adopté).
ARTM: coûts de mise en service (1)	209\$ millions	Paiement pour frais d'implantation	Paiement du Québec à l'ARTM, lui permettant d'assumer ses coûts d'implantation du REM (2021-2023).
Ligne Deux-Montagnes, cédée à la CDPQ	Valeur de 300\$ millions		L'ARTM doit céder à la CDPQ des actifs qui ne sont pas entièrement remboursés. Valeur de 400\$ millions, avec remboursement probable de la CDPQ de 100\$ millions.

Surcoût du centre d'entretien de Pointe St-Charles	Valeur de 200\$ millions	Contrat de 320\$ millions de l'AMT, 2016 (5)	Service aux trains du Mt St-Hilaire, de l'Est et de Deux-Montagnes (cédé au REM). Le train de l'Est ne pourra plus accéder un centre d'entretien. 75% de la capacité du centre devient inutile.
Déficits accrus des lignes de trains existantes	Déficit annuel accru	Baisse de l'autofinancement de ces lignes et risque de fermeture	De nombreux usagers des lignes Vaudreuil-Hudson et Candiac iront prendre le REM. La hausse de leurs déficits d'exploitation rendra impossible l'amélioration du service et causera, à terme, leur fermeture.
Surcoût du centre d'entretien de Lachine	Valeur de 60\$ millions	Contrat de 120\$ millions de l'AMT, 2016 (5)	Service aux lignes de Candiac et Vaudreuil. Une portion de la capacité du centre d'entretien deviendra inutile.
Achat inutile de locomotives bi-modes diesel /électrique (5)	Valeur de 140\$ millions	Contrat de 270\$ millions de l'AMT, 2015 (5)	Le passage dans le tunnel exige un mode électrique. Choix essentiel pour le train de l'Est. La CDPQ empêchera tout passage des trains dans le tunnel. Locomotives bi-modes = 2 fois plus chères que les diesel
Autres coûts "cachés" de construction et d'implantation du REM			
ARTM: facture aux municipalités pour la mise en service (1)	53\$ millions	Paiement de transition	Paiement à l'ARTM, pour l'implantation du REM (Budget 2017-18: 23,5\$ millions ajoutés au 30\$ millions prévus).
Loi 137: Revenus futurs réduits (3)	?		La CDPQ Infra, entreprise privée, est exemptée de toute taxe municipale, droits de permis ou autres.
La loi 137 empêche toute contestation des expropriations(3)	?		De nombreux citoyens et certaines villes devront céder, en dessous de leur valeur réelle, des actifs à la CDPQ.
Coûts cachés liés à l'exploitation des réseaux			
Hausse des contributions municipales au transport collectif	?	Remboursement investissements /dépenses de la CDPQ	Les contributions à l'ARTM seront plus grandes que les anciennes à l'AMT. Le REM pourrait faire augmenter les taxes de tous les contribuables de la région, jusqu'à 400\$ par résidence.
Hausse des tarifs et/ou coupures de services	?	L'ARTM doit servir en priorité le REM.	Tout dépassement des budgets fera augmenter les tarifs. Selon la loi, l'ARTM doit restructurer l'ensemble de la tarification des services. Services d'autobus abolis.
La loi 137 permet à la CDPQ d'imposer des redevances de transport collectif (3)	?	Redevances payés à la CDPQ, par les promoteurs immobiliers	<i>Le projet de loi confère à l'Autorité le pouvoir d'imposer, par règlement, une redevance à des fins de transport collectif.</i>
Coût du REM, en respectant toutes les prévisions budgétaires	10 \$ milliards	Nombreux facteurs favorables au dépassement de budget (4)	-Projet à réaliser trop rapidement (ex. olympiques). -Le maître d'œuvre n'est pas celui qui paie les dépassements de budget. -Le manque de transparence dans le processus, empêche une révision des paramètres du projet.
Coût probable du REM	12 \$ milliards ?	Dépassements probables de 2\$ milliards ?	Pour ce type de projet, un dépassement de budget de l'ordre de 30 à 50% est fréquent (30% appliqué sur le coût des nouvelles infrastructures de 7 435\$ millions).

(1) Budget 2017-2018, Le plan économique du Québec, mars 2017, Transport collectif : Des initiatives majeures pour favoriser la mobilité durable (Le gouvernement prévoit une augmentation minimale des tarifs de 10% dans la région sur 5 ans. Notons que les intérêts additionnels payés à la CDPQ équivalent à un emprunt de près de 3 milliards fait par l'État).

(2) Plan québécois des infrastructures 2017-2027, mars 2017

(3) Projet de loi no 137 : Loi concernant le Réseau électrique métropolitain, Éditeur officiel du Québec, 2017

(4) Analyse d'un expert, Jean E. Fortier, qui conclut que tous les conditions sont réunies pour « une tempête parfaite » de dépassements de coûts : précipitation induite, éléments sous-évalués et celui qui décide n'est pas celui qui paie pour les dépassements de coûts.

(5) Reportages de Radio-Canada, 2 avril 2015 et 13 mai 2016

Analyse réalisée pour *Transparence* et pour la *Coalition climat Montréal*, révision novembre 2017

Luc Gagnon, M.Sc., Ph.D., Chargé de cours en Développement durable, École de technologie supérieure (ETS)

Jean-François Lefebvre, M. Sc., Ph.D., Économiste, chargé de cours, École des Sciences de la gestion, UQAM