

Quels seront les coûts réels du skytrain de la CDPQ ?

| Contributions | Coûts | Dépassement de budget ? | Enjeux économiques: Qui paie? Quelles en sont les conséquences? |
|---|--|--|--|
| Investissements et dépenses "officielles" 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 précise que toutes les exigences des ministères ou des municipalités devront être assumées 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 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 élevé 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. |
| 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). |
| Coût réel des infrastructures de 7 435\$ millions | | | |
| Coûts liés à des actifs existants perdus ou inutilisés (coûts pour le gouvernement du Québec) | | | |
| Privatisation du tunnel du Mt-Royal, "donné" à la CDPQ (pouvant donc être vendu à des intérêts étrangers) | Valeur de un milliard (rénovations non incluses) | Rénovation du tunnel, pour des motifs de sécurité = risque très élevé de dépassement de budget | -Le tunnel est une infrastructure publique déjà payée. -La station Edouard-Montpetit y sera très profonde. La réfection du tunnel est nécessaire pour changer de technologie et hausser la sécurité. Ces travaux seront coûteux et induiront une fermeture prolongée du service. -Le monopole sur le tunnel nuit à d'autres services (TGF de Via Rail Montréal-Québec, train de l'Est...). |
| 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 unique de transition | 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'AMT 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 Cadiac 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 Cadiac 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 unique 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 aux promoteurs (3) | ? | | <i>Le projet de loi confère à l'Autorité le pouvoir d'imposer, par règlement, une redevance à des fins de transport collectif. Il assujettit à la redevance des travaux de densification réalisés sur le territoire des municipalités locales desservi par un service de transport collectif.</i> |
| Coût minimum de l'implantation du REM, en respectant toutes les prévisions budgétaires | 10 \$ milliards | Risques très élevés de dépassement de budget (4) | Facteurs favorables aux dépassements de budgets : - Projet à réaliser très rapidement (ex. jeux 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 | Au moins 12,2 \$ milliards | Dépassements probables d'au moins 2,2\$ milliards | Dans de telles conditions, un dépassement de budget de l'ordre de 30 à 50% est fréquent pour ce type de projet (30% appliqué sur le coût des nouvelles infrastructures de 7 435\$ millions). |

(1) Budgets 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*, septembre 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