

Négocier un nouvel accord avec la CDPQInfra pour s'adapter à la pandémie

Mémoire du groupe Trainsparence, présenté à la consultation pré-budgétaire de la ville de Montréal 2021

Laurel Thompson, Ph.D.

15 ans d'enseignement universitaire et les écoles publiques
Fondateur de Citizens for Balanced Transportation à Denver, Colorado, États-Unis
Secrétaire-Trésorière de Trainsparence 2018-2020
Auteur principal du livre "Le train qui nous a trompés".

Bruce Merlo

Militant écologiste
25 ans d'expérience Entrepreneur du service environnemental
Membre de Trainsparence depuis 2016
Cinq ans de leadership dans le mouvement de l'économie coopérative.

Le transport en commun, un enjeu majeur des budgets montréalais

La consultation pré-budgétaire 2021 est décidée à un moment où nous essayons de faire face à la crise sanitaire liée au CoVid-19. La ville doit faire face à une perte de revenus considérable alors qu'elle essaie de maintenir des programmes importants qui ont été lancés avant la crise, comme la construction de logements plus abordables et la protection de l'environnement. Les transports publics sont une autre préoccupation. Lors de l'élaboration d'un budget, les élus doivent défendre les intérêts des citoyens de Montréal. Dans le but d'atteindre l'équilibre budgétaire, il est essentiel que la Ville recherche des économies dans les engagements déjà pris qui pourraient avoir un effet sur le montant total disponible pour d'autres programmes.

Trainsparence est un groupe de citoyens entièrement bénévoles qui comprend des personnes ayant de l'expérience en planification des transports, en efficacité énergétique, dans le domaine bancaire, en architecture, en urbanisme, en droit et en journalisme. Nous surveillons les projets d'infrastructure publics et privés pour nous assurer qu'ils sont économiques, respectueux de l'environnement et efficaces, et pour promouvoir des alternatives qui sont meilleures pour l'environnement et le trésor public. Notre position sur le Réseau Express Métropolitain (REM) est similaire à celle adoptée par les commissaires du B.A.P.E. dans leur rapport de décembre 2016. Le projet est associé à plusieurs problèmes qui n'ont été que partiellement traités par son promoteur, la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ.)

Les principaux problèmes qui nous concernent :

- Aucune analyse des répercussions sur l'environnement.
- La prise de contrôle du tunnel du Mont Royal, qui crée de sérieux problèmes pour les 18 000 usagers de l'ancien train des Deux Montagnes et élimine la possibilité que VIA Rail puisse utiliser le tunnel pour son Train de Haute Fréquence.
- Aura un effet dévastateur sur les autres lignes de transit du système de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM).
- Modèle financier basé sur un pourcentage de récupération insoutenable pour la ville de Montréal et la province.

Notre analyse détaillée de ces préoccupations a été publiée et elle est disponible sur demande.

2. **Ajustement du BAPE** - Il y a eu un certain ajustement des critiques du BAPE par les promoteurs du REM en 2017, mais son modèle financier n'a jamais été modifié. Avec la pandémie de 2020 qui coûtera à la province et aux municipalités des sommes importantes, nous pensons qu'il doit être réexaminé. La ville de Montréal, les autres municipalités et la province de Québec n'ont pas les moyens de payer les dividendes qui ont été promis à la Caisse dans l'Entente 2018.

Lorsque le coût de l'exécution d'un contrat est plus élevé que le coût de son abandon total, il devrait être renégocié.

3. **La pandémie** - Elle est un cas de force majeure, c'est-à-dire une circonstance imprévisible qui empêche une personne d'exécuter un contrat. Elle nous a déjà coûté beaucoup d'argent.

Budget ARTM 2020 - déficit de 523 millions \$

(<https://www.artm.quebec/pandemie-les-consequences-financieres-sur-le-transport-collectif>)

Budget provincial 2020 - déficit de 14,9 milliards \$ (<https://montrealgazette.com/news/quebec/brace-for-impact-a-day-of-financial-reckoning-for-quebec-amid-pandemic>)

Budget 2020 de la ville de Montréal - déficit de 500 millions \$ (<https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1696747/valerie-planté-gel-salarial-finances-publiques-coronavirus>)

Budget Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM) 2020 - déficit de 28,7 millions \$ (<https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2020-05-23/des-arrondissements-redoutent-de-devoir-couper-dans-les-service>)

4. **Effet sur les transports publics** - La pandémie a également été un désastre pour les transports publics. On nous a dit que nous pouvions maintenant nous attendre à ce que moins de personnes les utilisent par crainte d'infection. Non seulement il faudra du temps pour rétablir la confiance du public, mais de nombreuses personnes qui les utilisaient auparavant pour se rendre au travail ont décidé de ne plus les utiliser autant qu'avant mars 2020 parce qu'elles préfèrent travailler à domicile. D'autres se rendront au travail en utilisant d'autres modes de transport, comme la voiture ou le vélo.

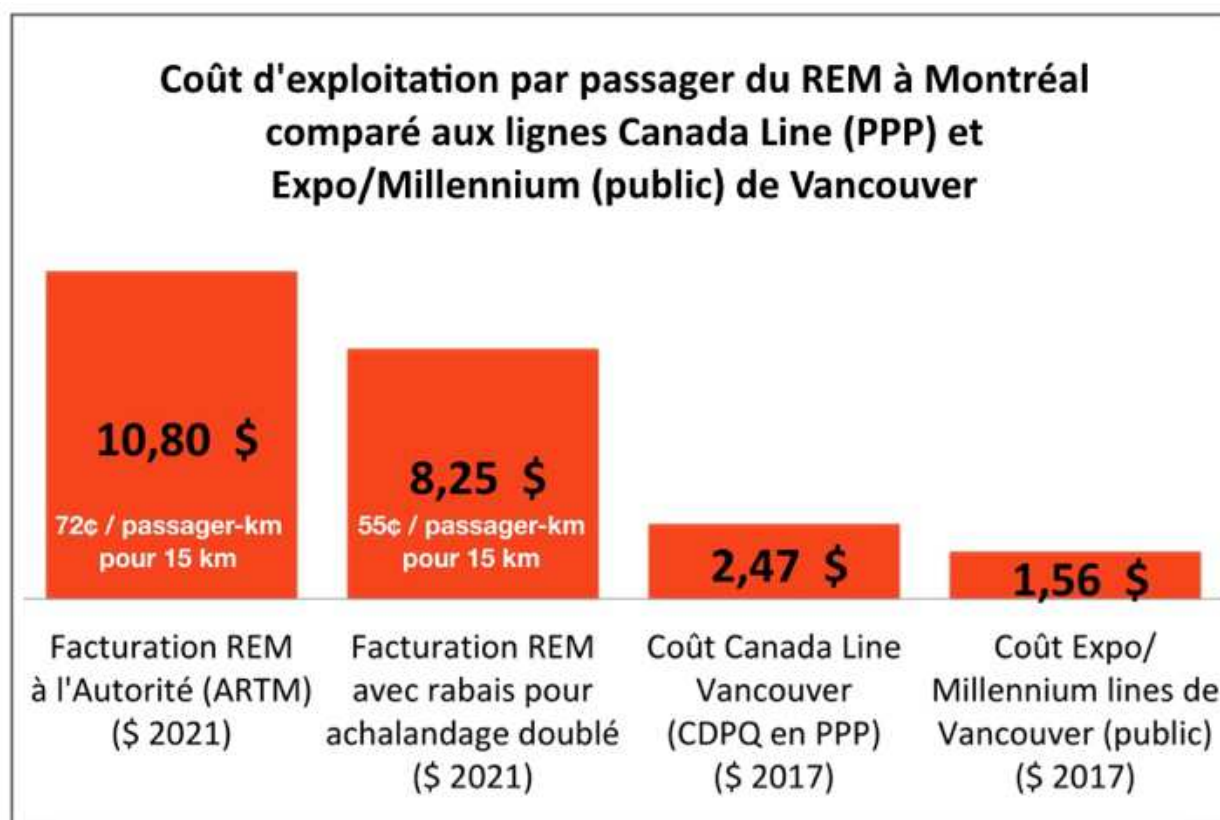
<https://www.artm.quebec/pandemie-les-consequences-financieres-sur-le-transport-collectif/>

5. **Le Réseau Express Métropolitain** est un projet de train électrique initié par les libéraux provinciaux en collaboration avec la Caisse de dépôt en 2016. Avec l'argent de la Caisse, du gouvernement fédéral et de la province de Québec, il a été conçu pour fournir un transport en commun de la Rive-Sud à la pointe de l'Ouest de l'île rapide et efficace, et de telle sorte que des revenus soient générés pour la Caisse et éventuellement pour les gouvernement fédéral et provincial. Les travaux ont commencé en 2018. Après un bref délai, lorsque des problèmes furent découverts dans le tunnel du Mont-Royal, ils ont continué sans interruption. Et la province envisage de construire des extensions sur les rives nord et sud.

6. 72 cents -

Dans l'Entente qu'elle a signée avec la Caisse en 2018, l'ARTM a accepté de subventionner le REM à 72 cents par passager/km. Un projet similaire, la Canada Line, ne reçoit que 18 cents par passager/km de la part de TransLink, l'agence de transport de Vancouver. C'est quatre fois moins. La Canada Line a peut-être été sous-financée au départ, et nous ne voulons pas priver le REM des recettes nécessaires pour produire un système du transport en commun qui soit solide et de taille adéquate.

(<https://dailyhive.com/vancouver/short-platforms-and-trains-is-the-skytrain-canada-line-under-built-and-nearing-capacity>.) Mais les promoteurs du REM ont appris de l'expérience de Canada Line et ils ont prévu un train qui aura les spécifications correctes au début. Ils se sont aussi soigneusement protégés contre les pertes.



<http://www.nationalisonslerem.com/vancouver.html>

On pense que les 72 cents ont été acceptés par l'ARTM parce qu'il assurerait à la Caisse un retour sur investissement de 8 %. Cependant, Mark Machin, du Régime de Pensions du Canada (RPC), affirme que les rendements des vingt-cinq prochaines années ne seront pas aussi élevés que ceux des dix dernières années, lorsque le marché était haussier. Au lieu de 9,9 %, il s'attend à 3,38 % (<https://cdn3.cppinvestments.com/wp-content/uploads/2020/05/cpp-investments-annual-report-2020-en.pdf>). Si la Caisse suit le modèle établi par le RPC, elle devrait s'attendre un retour de l'ordre de 3 ou 4 % sur son investissement dans le REM, et non de 8 %. Cela signifie que nous devrions modifier l'Entente de l'ARTM avec la Caisse. Les projections de l'achalandage devront être ajustées en raison de la pandémie, mais pour l'instant, c'est malheureusement tout ce avec quoi nous devons travailler. Si la subvention de 72 cents n'est pas modifiée, cela se traduira par un versement à la CDPQInfra de 72 millions de dollars l'automne prochain, qui passera à 438 millions de dollars en 2027. Sur les 99 ans de l'entente avec la Caisse, les contribuables lui devront 23 milliards de dollars, dont la moitié devra être payée par la ville de Montréal.

7. Dérogations - La partie 13 de l'Entente de 2018 concerne les dérogations. Nous avons besoin d'un dérogation sur le 72 cents pour quatre raisons:

- a. La pandémie a porté préjudice aux budgets provinciaux et municipaux.
- b. 72 cents par passager/km est une subvention plus importante que la moyenne.
- c. Les autres fonds de pension revoient leurs attentes à la baisse.
- d. Le coût de cette disposition pourrait être plus élevé que le coût de l'abandon total de l'accord.

9. Recommandations -

- Consultez le Conseil d'administration de l'ARTM à propos d'une dérogation sur les 72 cents par passager/kilomètre. Lui montrer la différence entre la subvention à Vancouver et celle attendue par CDPQInfra ici à Montréal
- Consultez le Conseil d'Administration de la CMM à propos d'une dérogation sur les 72 cents par passager/kilomètre. Expliquez que 72 cents est plus de quatre fois la subvention que la consortium Pro-TransBC reçoit pour la Canada Line à Vancouver.
- Consultez François Bonnardel (Ministre des Transports) et Chantal Rouleau (Ministre déléguée aux Transports) à propos d'une nouvelle négociation de la subvention. Leur dites que si la province subventionne davantage le REM en payant encore plus des coûts de l'ARTM, il n'y aura pas assez d'argent pour couvrir les intérêts accumulés sur sa propre contribution de 1,83 milliards \$ au REM.
- Consultez Charles Émond, Claude Bergeron et Macky Tall à la CDPQ aussitôt que possible, et dites que pour nous, les contribuables, payer, en période de pandémie, 8 % à une entité possédant 330 milliards de dollars d'actifs, afin qu'elle donne aux investisseurs le même montant d'argent qu'elle donnerait en période de marché haussier, ne fait pas du bon sens et est un fardeau trop lourd pour les citoyens.

10. Conclusion

Si nous réduisions de moitié la subvention de la Caisse à .36 cents per pass/km (ou moins) le montant inférieur nous aiderait à passer les cinq prochaines années. À la fin de cette période, nous pourrions décider si nous voulons continuer avec le taux inférieur ou le modifier.