

# **NOTE D'INFORMATION FINANCIÈRE**

**Estimés et projections préliminaires des revenus et coûts  
du projet de Réseau électrique métropolitain (REM)**

**Janvier 2017**

Ce document présente des projections et des estimés des coûts et des revenus anticipés du projet de REM. Les chiffres présentés s'appuient notamment sur des données d'achalandage du réseau incorporant les trois stations du centre-ville ajoutées le 25 novembre dernier.

Ces estimés et calculs continueront d'évoluer au cours des prochains mois, alors que les discussions avec le comité de transition de l'ARTM se poursuivront. Ces données sont encore en cours d'optimisation et le cadre financier final dépendra de plusieurs facteurs, incluant les modalités des participations des gouvernements, l'entente finale avec l'ARTM, et le résultat des appels d'offres. Les chiffres et les paramètres présentés dans ce document sont donc communiqués à titre préliminaire et indicatif.

Lorsque les discussions avec les gouvernements et l'ARTM seront conclues et que les appels d'offres seront terminés, le cadre financier définitif du projet sera précisé, y compris le rendement validé par un vérificateur externe, et rendu public tel que prévu.

## **1. Un nouveau système de transport collectif financé, construit et exploité pour des paiements comparables aux coûts d'exploitation des réseaux actuels**

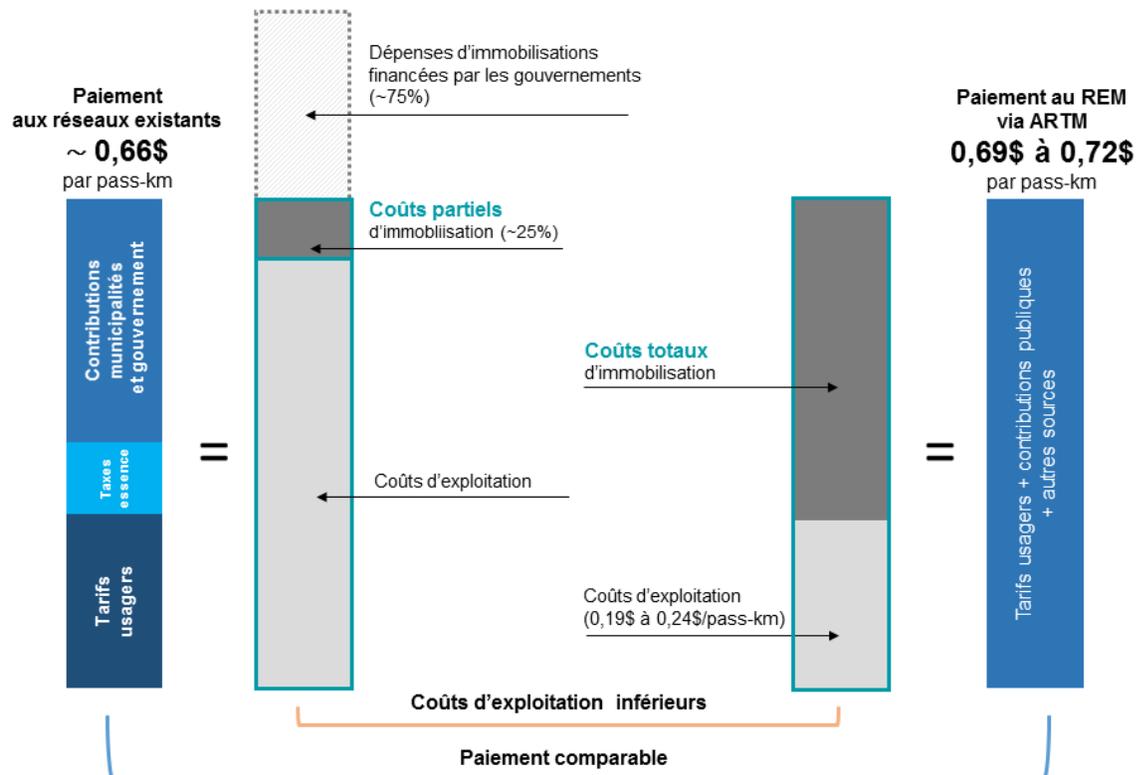
Les coûts d'exploitation des réseaux de transport public sont financés par deux sources principales : (1) les revenus de tarification des usagers et (2) des contributions publiques au transport collectif. Plus de 75 % des dépenses d'immobilisation des réseaux actuels (autobus, trains, métro, construction des réseaux) sont assumées par les gouvernements, et ne sont donc pas incluses dans le budget d'exploitation des réseaux.

En divisant le budget d'exploitation total estimé des sociétés de transport de la région métropolitaine pour 2022 (environ 2,9 G\$) par un estimé du nombre total de passager-km en 2022 (environ 4,4 G), on arrive à un coût moyen pondéré d'environ 0,66\$/passager-km pour les réseaux actuels en 2022.

Avec le projet de REM, CDPQ Infra atteint l'objectif de couvrir à la fois les coûts d'exploitation et les coûts d'immobilisation du nouveau système avec un coût par passager-km comparable au coût d'exploitation des réseaux actuels. Tel qu'illustré par le graphique ci-dessous, ce résultat est rendu possible par les coûts d'exploitation du REM, significativement inférieurs à ceux des réseaux actuels.

## RÉSEAUX ACTUELS

## REM



Les estimations actuelles prévoient des paiements de l'ARTM au REM oscillant entre 0,69\$ et 0,72\$ par passager-km. Cette variabilité s'explique notamment par le fait que les discussions sont encore en cours entre CDPQ Infra et l'ARTM, que les modalités des participations des gouvernements ne sont pas finalisées, que le prix des soumissions finales n'est pas connu, et qu'il est possible que les paiements de l'ARTM au REM soient modulés en fonction de l'atteinte de certains seuils d'achalandage, tel qu'expliqué plus en détail ci-dessous.

## 2. Une hausse d'achalandage et une offre de transport collectif améliorée

Pour accroître l'achalandage du transport collectif dans le réseau actuel, des dépenses significatives en immobilisations sont requises.<sup>1</sup> Les projets récents visant à augmenter l'offre de service et l'étendue des réseaux – prolongement du métro à Laval, train de l'Est, voitures de métro AZUR – ont été financés à 100 % par les gouvernements. Le modèle de CDPQ Infra permet d'accroître l'achalandage en limitant les coûts pour le gouvernement, en raison de la participation importante de la Caisse au financement du projet, des investissements en équité des gouvernements, et des faibles coûts d'exploitation du REM.

Les tableaux ci-dessous permettent d'apprécier les avantages économiques et opérationnels du projet de CDPQ Infra dans le contexte d'un accroissement de l'achalandage et d'une amélioration significative de l'offre de transport collectif par l'ajout d'un nouveau réseau électrique de 67 km et 27 stations, en opération 20h par jour, 7 jours sur 7.

<sup>1</sup> La ligne Deux-Montagnes et le service d'autobus en voie réservée sur le pont Champlain sont saturés.

### AMÉLIORATIONS OPÉRATIONNELLES

	Réseaux actuels (2022)	Réseaux incluant REM (2022)
Fréquence Deux-Montagnes (pointe)	~ 30 minutes en moyenne	6 minutes
Temps de parcours Deux-Montagnes – centre-ville	40-45 minutes	32-34 minutes
Fréquence Rive-Sud (pointe)	15 minutes	3 minutes
Temps de parcours Rive-Sud – centre-ville	20-25 minutes (de Chevrier)	15-17 minutes
Fréquence aéroport	8 minutes	6-12 minutes
Temps de parcours aéroport	45-60 minutes	18-24 minutes
Capacité additionnelle	réseaux saturés	importante

### INCIDENCES FINANCIÈRES

	Réseaux actuels (2022)	Réseaux incluant REM (2022)
Coûts totaux ARTM	~ 2,900 G\$	2,940 à 3,030 G\$ <sup>1</sup>
Contribution additionnelle REM	s/o	40 à 130 M\$ (2 à 4 %)

<sup>1</sup> Les coûts totaux de l'ARTM tiennent notamment compte des contributions au REM, des contributions dues uniquement à la hausse d'achalandage, et des économies engendrées par le remplacement des lignes Deux-Montagnes, du service d'autobus en voie réservée sur le pont Champlain et des services de navette vers l'aéroport Montréal-Trudeau.

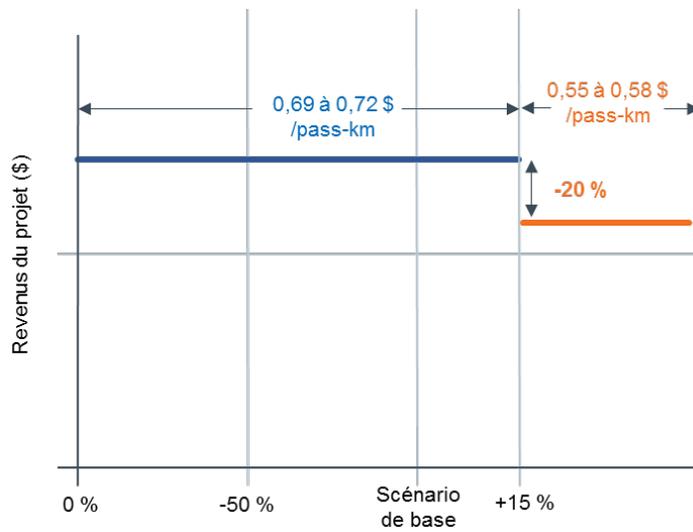
Les avantages du REM sont d'autant plus significatifs que le tableau ci-dessus exclut deux éléments financiers importants :

- (1) Les coûts d'immobilisation majeurs qui seraient requis pour accroître l'achalandage des réseaux actuels au même niveau que le REM, et qui seraient majoritairement assumés par les gouvernements ; et
- (2) L'optimisation et les gains d'efficacité possibles, qui pourraient éliminer ou réduire la hausse nette des contributions associée à la mise en service du REM.

Ces estimés mettent en relief les bénéfices clairs du modèle de CDPQ Infra : un accroissement de l'achalandage du transport collectif et un nouveau réseau performant, d'une valeur de près de 6 G\$, construit et opéré pour une hausse des contributions au transport collectif de 2 à 4 %. Par ailleurs, plusieurs sources de financement sont envisageables pour réduire, compenser ou assumer cette hausse tout en limitant l'incidence sur les municipalités.

### 3. Une contribution de l'ARTM modulée selon l'achalandage

À Vancouver, l'achalandage du projet de Canada Line a dépassé les prévisions d'environ 20 %. CDPQ Infra prévoit moduler ses revenus par passager-km en fonction de l'achalandage réel du REM. Comme le démontre le graphique ci-dessous, les revenus du REM seraient ainsi de 0,69 à 0,72\$/pass-km pour un achalandage allant jusqu'à 15% de plus qu'un scénario de base, mais chuteraient à 0,55 à 0,58\$/pass-km pour un achalandage supérieur à ce seuil. Les modalités précises de ce mécanisme font partie des discussions en cours avec l'ARTM.



Cette modulation des revenus en fonction de seuils préétablis permet de diminuer les revenus par passager-kilomètre du REM en cas d’achalandage de 15% et plus supérieur aux prévisions. Au-delà de ce seuil, les revenus par passager-kilomètre du REM (qui couvrent à la fois les coûts d’exploitation et les coûts d’immobilisation du système) deviennent inférieurs à la moyenne pondérée des seuls coûts d’exploitation des réseaux actuels.