

Audience publique sur le Projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif de la Caisse de dépôt et placement du Québec Infra inc

Mémoire de Réjean Benoit
Analyste en transport

Septembre 2016

Monsieur le président,
Mesdames les commissaires.

En tant qu'analyste en transport, je me suis senti interpellé par vos questions posées à un intervenant concernant les réseaux de tramway dans le monde et la proportion de ceux-ci étant en voies exclusives.

Depuis 2 mois, j'ai feuilleté une bonne partie des 208 documents représentant 8016 pages, il m'est paru évident que la CDPQ Infra avait une méconnaissance en réseau de transport, en tramway et même en métro automatique léger. Par exemple, le document **DA52 Choix technologique** représente bien la pauvreté de l'analyse effectuée par la CDPQ-Infra. Ce document cite en **exemple** le **Scarborough LRT** de Toronto comme un modèle pour le RÉM. Pourtant cette ligne de 6,4 km et ses 6 stations seront **démantelées** en 2023 au coût de 118 millions \$¹ et remplacé par un métro au coût de 2,6 milliards \$².

Je peu affirmer qu'aucun document soumis par le promoteur ne pourra éclairer la Commission sur les différentes technologies offertes dans le monde, leurs performances relatives de même que sur le mode usuel de financement en PPP.

Je suis convaincu que ma contribution pourra aider à votre enquête sur le *Projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif de la Caisse de dépôt et placement du Québec Infra inc.*

Merci de tenir compte de ce mémoire tardif.

L'auteur

Réjean Benoit a développé une expertise sur les tramways modernes et les métros au cours de 15 dernières années.

Il a créé la base de données Tramworld répertoriant 22 000 tramways modernes circulant dans 383 villes dans le monde. Il a travaillé trois ans avec la firme WSP sur les études de préféabilité et faisabilité du tramway de Montréal. En 2013, il publia un livre sur le développement de 23 réseaux de tramway en Europe et au États-Unis. Il est aujourd'hui analyste en transport.

¹ www.toronto.ca/legdocs/mmis/2013/cc/bgrd/backgroundfile-60240.pdf p 7

² www.toronto.ca/legdocs/mmis/2016/ex/bgrd/backgroundfile-94622.pdf p 39

Importance des tramways dans le monde et mode d'insertion

L'Union internationale des transports publics (UITP) indiquait en 2015 que 388 villes dans le monde ont des tramways représentant 15 600 km de voies. Aussi, 850 km de voies sont en construction et 2350 km sont en planification³. La base de données Tramworld indique qu'en France, 30 villes ont des tramways modernes sur 717 km de voies. Les voies partagées sont l'exception et environ 90% des voies sont exclusives.

Méconnaissance de la CDPQ Infra des tramways

La CDPQ décrit les tramways dans le document PR3.1 page 17 avec la photo d'un tramway de Toronto construit en construit il y a 27 ans (photo de gauche). CDPQ Infra n'a pas jugé bon de présenter le tout nouveau tramway Flexity Bombardier de Toronto qui circule dans cette ville depuis 3 ans. Pourtant, la CDPQ a acquis le 19 novembre 2015 30 % de Bombardier Transport⁴.



(Crédit photo : Flickr)



Crédit : TTC

« De nombreux réseaux de tramway existent dans le monde entier. En Amérique du Nord, ce mode de transport est notamment présent à Houston (É.-U.), Portland (É.-U.), Seattle (É.-U.), et Toronto. »⁵

Il aurait été profitable pour la Commission est un meilleur portrait de ce mode que la CDPQ présente les villes qui ont fait le choix du tramway moderne à plancher bas. Voici la liste exhaustive des tramways modernes à plancher bas en Amérique du Nord: Portland, Boston, Jersey City, San Jose, Seattle, Houston, Minneapolis, San Diego, Newark, Charlotte, Dallas, Phoenix, Norfolk, Salt Lake City, Tucson, Toronto, Atlanta, Washington, Kansas City, Cincinnati, Detroit, Waterloo, Ottawa, Edmonton.

³ www.uitp.org/sites/default/files/cck-focus-papers-files/UITP_Statistic_Brief_4p-Light%20rail-Web.pdf

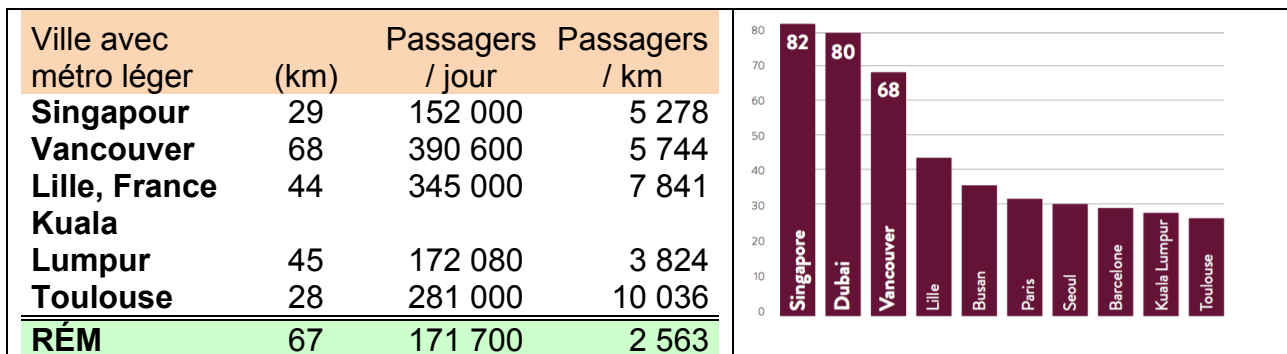
⁴ www.bombardier.com/fr/media/nouvelles/detail.binc-20151119-bombardier-and-cdpq-enter-into-definitive-agreemen.bombardiercom.html

⁵ PR3.1 CDPQ-Infra, A10-CV Étude d'impact, rapport principal, avril 2016, p 17

Méconnaissance de la CDPQ Infra des métros automatiques

La CDPQ indique que le RÉM sera le « 3e plus grand réseau automatisé au monde »⁶ Effectivement, le RÉM sera le 3e plus grand réseau de transport automatisé au monde, mais la CDPQ-Infra n'explique pas pourquoi rares sont les villes qui construisent de gigantesques réseaux de métro automatique.

La réponse est simple. Cette technologie est couteuse et il est nécessaire d'avoir d'importants achalandages pour financer les importants coûts d'infrastructures. L'UITP a effectué une compilation des 10 plus grands réseaux automatiques au monde⁷. Une méthode simple est de calculer les déplacements par km de réseau. Singapour, Dubaï, Paris, ont des métros automatiques lourds performants avec respectivement 15 000, 6 000 et 48 000 déplacements / km⁸. Les données de Busan et Séoul en Corée du Sud tout comme Barcelone ne sont pas disponibles.



Singapour a également un métro automatique léger lui aussi plus performant que le RÉM. Paris a aussi ce type de véhicules pour desservir l'aéroport de Orly, mais ce projet a obtenu seulement le tiers de l'achalandage prévu et l'exploitant, la société Orlyval est mise en liquidation judiciaire⁹.

Finalement, la ville de Yongin en Corée du Sud a depuis quelques années un SkyTrain qui fait l'objet d'un reportage à l'émission Enquête en janvier 2015. Il semble que les achalandages ait été surestimés lors de la phase planification.

⁶ DA88_Breffage technique Mise à jour sur le tracé et les impacts environnementaux 24 août 2016, p 1

⁷ http://metroautomation.org/wp-content/uploads/2013/11/UITP_Statistic-Brief_World-Metro-Automation-2016_LQ.pdf

⁸ Références sur fichier Excel en pièce jointe

⁹ <https://fr.wikipedia.org/wiki/Orlyval>

Vancouver a développé 3 projets de Skytrain depuis 20 ans.

Le dernier projet, le The Broadway SkyTrain Extension a comparé sa performance à d'autres projets¹⁰. Ce type de comparaison est courant dans les Business Case de projets étudiés par les sociétés de transport ou leurs mandataires.

A Broadway SkyTrain extension is a relatively low-cost option

High Return
On Capital
Investment

\$\$\$

↑

\$

City	Project	Cost (billions)	Daily ridership	\$/daily boarding
Calgary	West Line	\$1.4	26,300	\$53,200
Los Angeles	Wilshire Subway	\$4.1	78,000	\$52,200
London	Crossrail	\$24.5	700,000	\$35,000
Toronto	Spadina Extension	\$2.6	85,900	\$30,300
Toronto	Eglinton LRT	\$5.0	170,000	\$29,300
Seattle	University Link	\$1.9	71,000	\$26,800
NYC	2nd Ave Subway	\$4.5	202,000	\$22,000
Metro Vancouver	Evergreen Line	\$1.4	70,000	\$20,000
Metro Vancouver	Broadway SkyTrain	\$3.0	254,000	\$11,800
Metro Vancouver	Broadway SkyTrain Phase 1: VCC to Arbutus	\$1.5	163,000	\$9,200

- **Lowest cost per boarding**

Source: *SDG (for TransLink): UBC Line Rapid Transit Study, Phase 2 Final Evaluation Report, Aug 2012. p.71, 51. All other data from various transportation agencies



Dans le cas de la CDPQ-Infra, celle-ci semble aucunement préoccupée par ces détails de performance. Les projets de Vancouver avec la même technologie sont de 1,9 à 2,8 fois plus performants que le RÉM. Même la Canada Line auquel la CDPQ a participé est plus performant que le RÉM.

Coût en infrastructures / déplacement	Coût total (milliards \$)	Déplacements annuel	Coût \$ / déplacements annuel	Déplacements journaliers (lun - ven)	Coût \$ / déplacements journalier
Réseau Électrique Métropolitain (RÉM) (2031)	5,5	44 950 100	122	171 700	32 033
Vancouver Canada Line (2015)	2,05	40 972 318	50	122 000	16 828
Coût par déplacements (ratio) RÉM / Canada Line			2,4 X		1,9 X
Vancouver SkyTrain Broadway project	3,0	?	?	254 000	11 811
Coût par déplacements (ratio) RÉM / Broadway project					2,7 X
Vancouver SkyTrain Evergreen extension (2031)	1,4	31 800 000	44	?	?
Coût par déplacements (ratio) RÉM / Evergreen extension			2,8 X		

Vancouver Canada Line: Dépl. / an
Vancouver Canada Line: Dépl. /jour
Vancouver Broadway SkyTrain project
Vancouver Evergreen extension B. Case
CDPQ-Infra DA85 Achalandage 2031

www.metrovancouver.org/services/regional-planning/PlanningPublications/TransitRidership.pdf
<http://www.protransbc.com/service-performance/>
www.grandview-woodland.ca/?wpdmdl=1694
www.belcarra.ca/reports/Evergreen_Line_Business_Case_Summary.pdf
www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau_electrique_metropolitain/documents/DA85.pdf

Nous avons fait une simulation avec l'achalandage prévu en 2031 pour l'antenne Rive-Sud seulement. Le cout de cette antenne a été évalué grossièrement à 2 milliards \$ et même dans ce cas, le RÉM serait 2 fois trop coûteux.

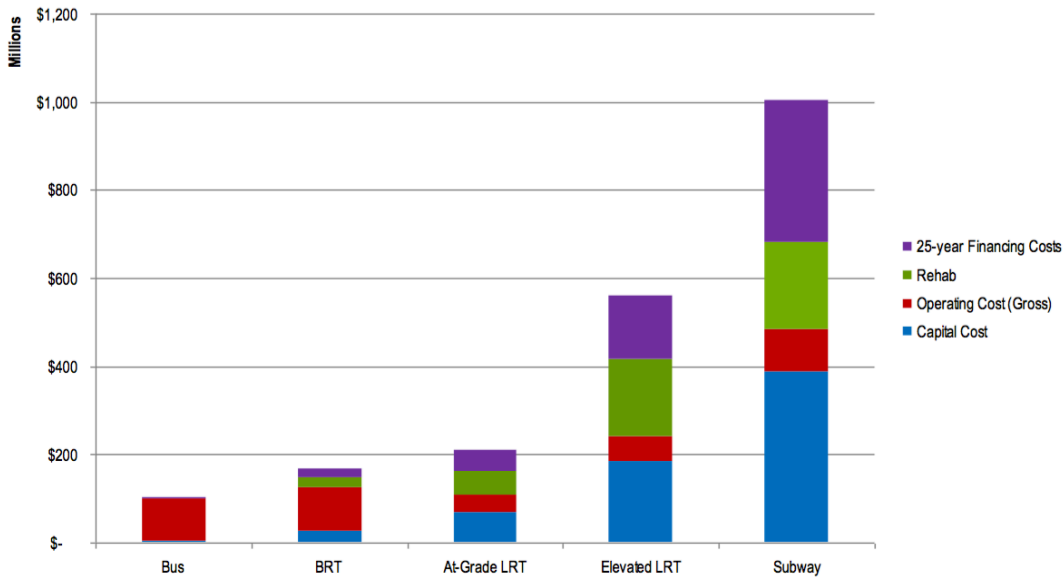
Coût en infrastructures / déplacement	Coût total (milliards \$)	Déplacements annuel	Coût \$ / déplacements annuel	Déplacements journaliers (lun - ven)	Coût \$ / déplacements journalier
Réseau Électrique Métropolitain (RÉM) Rive-Sud seulement (2031)	2			84 400	23 697
Vancouver Broadway SkyTrain (UBC project)	3,0			254 000	11 811
Performance (ratio) RÉM Rive-Sud / Broadway SkyTrain					2,0 X

Vancouver Broadway SkyTrain project
RÉM CDPQ-Infra Achalandage 2031

www.grandview-woodland.ca/?wpdmdl=1694
www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau_electrique_metropolitain/documents/DA85.pdf

Le Transit Investment Strategy Advisory Panel a évalué sur le coût sur 50 ans ainsi que le financement sur 25 ans de chacun des modes de transport. Leur conclusion fut que le métro automatique léger ou Skytrain était pratiquement 3 fois plus couteux que le tramway. Cela a été ajouté aux facteurs négatifs au mal aimé Scarborough SRT.

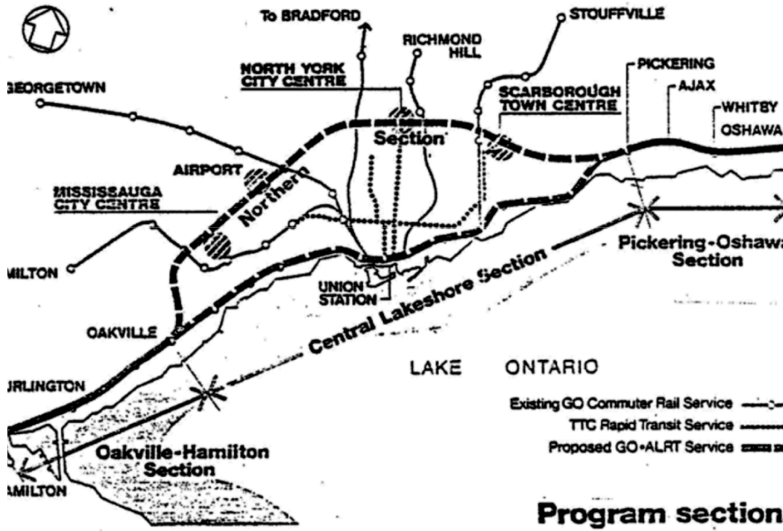
Graph 1: Transit Mode 50-Year Costs: 25-Year Capital Financing on a Per Kilometre Basis (does not include fare box revenue)



Created for the Panel by Metrolinx

En 1983, Toronto croyait beaucoup au SkyTrain comme la région de Montréal aujourd'hui.

GO Advanced Light Rail Transit (1983)



En plus des surcoûts, les élus torontois ont convenu¹¹ qu'une station de métro et couplée à quelques stations de tramway étaient plus performantes en matière de transport collectif que le Skytrain présent à Scarborough depuis 1985:

Better connecting Scarborough Centre to the rest of the City and Region is crucial to its success. The return on this significant public investment will be public and private development and economic prosperity.

Priority 2: Support the development of complete communities along the Avenues and improve local accessibility

Use transit to improve accessibility of local destinations within Scarborough to:

- Better connect people to everyday places;
- Make transit an attractive option for more journeys;
- Attract new transit riders; and
- Improve the quality of life for residents of Scarborough.

Investment in better transit, particularly along the designated Avenues, contributes to the creation of complete communities that meet people's needs for daily living, provides transportation choice and reduces auto dependency.

¹¹ <http://app.toronto.ca/tmmis/viewAgendaItemHistory.do?item=2016.EX11.5>

Ainsi, la première ligne de Sky train au Canada, la ligne Scarborough SRT de Toronto et ses 6 stations seront démantelées au coût de 118 millions \$¹² et remplacé par un métro au coût de 2,6 milliards \$¹³.

Le surcout de ce projet fera que chaque déplacement devra être énormément subventionné Voici le calcul que nous avons effectué :

Subventions demandés par la CDPQ	2,5 milliards \$
---	-------------------------

Réseau Électrique Métropolitain (RÉM)	2016	2031	Nouveaux déplacements	Nouvel usager (2 déplacements / j.)
Antenne Rive-Sud	55 000	84 400	29 400	14 700
Antenne Ste-Anne-de-Bellevue	0	21 400	21 400	10 700
Antenne Deux-Montagnes	27 000	62 100	35 100	17 550
Antenne de l'aéroport	3 000	3 800	800	400
Achalandage total	85 000	171 700	86 700	43 350

Subvention par nouveau déplacement	2 500 000 000 \$ / 86 700 dépl. =	28 835 \$
---	-----------------------------------	------------------

Subvention par nouvel usager (2 déplacements = aller-retour)	2 500 000 000 \$ / 43 350 usagers =	57 670 \$
---	-------------------------------------	------------------

Achalandage 2015 CDPQ Briefing Technique2016-04-22, p2

Achalandage 2031 RÉM CDPQ-Infra BAPE DA77 www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau_electrique_metropolitain/documents/DA77.pdf

Capacité du tramway, du tram-train et métro léger VS l'achalandage

La CDPQ-Infra priorise de très grandes capacités unidirectionnelles matin et fin de journée.

La capacité de transport du RÉM est évaluée à 14 660 pphpd¹⁴.

Le RÉM transportera plus d'usagers qu'un tramway ou un tram-train lors de l'heure la plus intense à la pointe du matin. Quant est-il sur une année ?

Voyons l'exemple de Nice en France.

Une seule ligne de 9 km et 21 stations ont été construites en 2007. Une station a été ajoutée depuis. Les projections étaient de 65 000 passagers par jour. Aujourd'hui, on estime que près de 100 000¹⁵ personnes l'utilisent chaque jour de semaine. Mais contrairement au RÉM, il est aussi très utilisé le weekend, ce qui a permis d'atteindre ces chiffres annuels :

¹² www.toronto.ca/legdocs/mmis/2013/cc/bgrd/backgroundfile-60240.pdf p 7

¹³ www.toronto.ca/legdocs/mmis/2016/ex/bgrd/backgroundfile-94622.pdf p 39

¹⁴ DA52_Choix technologique p 4

¹⁵ <http://tramway.nice.fr/ligne-1/hier-aujourd'hui/>

Voyages en millions	2007	2008	2009	2010	2011	2012
NICE Lignes d'Azur	40,1	53,6	56,4	58,4	66,1	68,5
	+	34%	41%	46%	65%	71%
Nice Tramway	1,7	20,7	21,9	23,4	27,8	28,8
hors tramway	38,4	32,9	34,5	35,0	38,3	39,7

« L'arrivée du tramway à Nice fin 2007 se révèle pleinement en 2011 quand les voyages hors tramway retrouvent leur niveau précédent : le nombre de voyageurs attirés par le nouveau tramway est alors de 28 millions de voyageurs par an en plus : 42% du réseau! ¹⁶ »

Une seule ligne de tramway 9 km, 28 millions de déplacements en seulement 6 ans. Le RÉM avec 67 km, 45 millions de déplacements en 2031 (10 ans). Pour un coût similaire au RÉM, combien de millions de déplacements ferions-nous avec 3, 4, 5 lignes de tramway au cours d'une année ? L'important est-il de déplacer des citoyens jour, soir, week-end ou seulement en pointe comme le RÉM.

L'AMT a priorisé au cours des 20 dernières années les pointes AM et PM des banlieusards. En le nombre de déplacements en voitures augmentent plus rapidement que le nombre. La stratégie du RÉM est la même, priorité banlieues. En 2031 il y aura plus de voiture et de congestion à Montréal avec le RÉM.

Certain pense que ce projet est un PPP et que ce concept deviendra un nouveau modèle d'affaire.

Le projet de tramway de Québec bosse une bonne analyse des PPP au Canada.

Mode traditionnel ou conception-soumission-construction (CSC)

Mode de gérance de construction/entrepreneur général (GC-EG)

Mode conception-construction (CC) ou « clés en main »

Mode conception-construction-financement (CCf)

Conception-construction-financement-entretien (CCFE)

Mode conception-construction-entretien-exploitation (CCEEx)

Mode conception-construction-financement-entretien-exploitation (CCFEEx)

Rien ne ressemble au PPP de la Caisse.

Les entreprises sont concessionnaires pour 35 ans et non pas propriétaires.

Nous ne comprenons pourquoi nous devrions donner un chèque en blanc à perpétuité à la CDPQ, alors que la CDPQ accepte des contrats de 35 ans à Vancouver.

¹⁶ http://www.tvd-pdu.org/wp-content/uploads/107_PDU_réalisés_ailleurs_comment.pdf

VANCOUVER – CANADA LINE

Localisation : Vancouver, Canada

Population : 703 482

Autorité : Translink



Description :

La Canada Line est une ligne de métro léger entièrement automatisée de la région du Grand Vancouver en Colombie-Britannique. C'est la troisième ligne du réseau SkyTrain de la société TransLink. Cette ligne a une longueur de 19,2 km et comporte 16 stations. Elle est en exploitation depuis 2009.

Coût : 2,053 G\$ incluant le matériel roulant

Coût/km : 106,9 M\$

Financement : Fédéral, provincial et local

Mode de réalisation : Conception-construction-financement-exploitation-entretien (CCFEE). Entretien des équipements fixes et du matériel roulant.

Stade actuel : En exploitation depuis 2009

Partenaire privé : InTransitBC

Durée du contrat : 35 ans (5 ans de construction et 30 ans d'exploitation, incluant l'entretien des équipements fixes et du matériel roulant)

Sources de financement :

- Gouvernement fédéral : 450 M\$ (21,9%)
- Gouvernement provincial : 252 M\$ (12,3%)
- Ville de Vancouver : 29 M\$ (1,4%)
- Aéroport international de Vancouver : 259 M\$ (12,6%)
- Translink: 343 M\$ (16,7%)
- In TransitBC : 720 M\$ (35,1%)

Risque sur achalandage :

Le secteur privé assume les risques rattachés à la conception, construction (coûts et délais), financement, exploitation et entretien.

Le secteur public assume les risques rattachés aux coûts et aux délais d'acquisition du terrain, aux passifs environnementaux ou archéologiques, aux protestations, aux embargos et aux blocus.

OTTAWA – CONFEDERATION LINE

Localisation : Ottawa, Canada

Population : 901 895

Autorité : OC Transpo

Description :

Un nouveau système léger sur rail, d'une longueur de 12,5 km (dont un tunnel de 2,5 km) et comportant 13 stations, sera construit dans un axe est-ouest de la Ville d'Ottawa. Il est prévu que le système sera en exploitation en 2018.



Coût : 2,13 G\$ (voir détail plus bas)

Coût/km : 170,4 M\$

Financement : Fédéral, provincial et local

Mode de réalisation : Conception-construction-financement-entretien (CCFE).
Entretien des équipements fixes et du matériel roulant

Stade actuel : Développement en cours

Partenaire privé : Rideau Transit Group

Durée du contrat : 35 ans (5 ans de construction et 30 ans d'exploitation, incluant l'entretien des équipements fixes et du matériel roulant)

Sources de financement :

- Gouvernement fédéral : 600 M\$ (28,2%)
- Gouvernement provincial : 600 M\$ (28,2%)
- Taxes fédérales sur l'essence : 129 M\$ (6,1%)
- Taxe provinciale sur l'essence : 287 M\$ (13,5%)
- Ville d'Ottawa : 214 M\$ (10,0%)
- ACS Infrastructure/SNC-Lavalin & Ellis Don : 300 M\$ (14,1%)

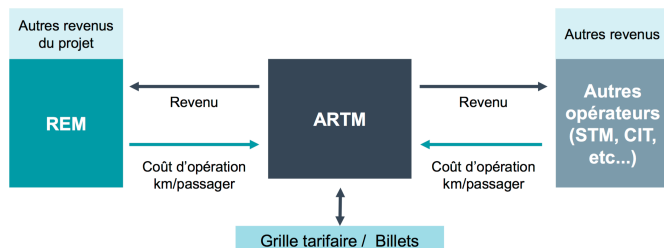
Risque sur achalandage :

- L'accord de projet prévoit des sanctions pour les pannes, la non-disponibilité et les interruptions de service.
- Les annexes 8, 20 et 39 de l'accord de projet décrivent les modalités du mécanisme de paiement (non disponibles actuellement).

Interfinancement

Selon nous, les document les plus importants sont les :
DA69 CDPQ-Infra Tarif, août/septembre 2016, pages.3

Détermination du tarif par l'ARTM



Réseau électrique métropolitain



et DT2 Transcription de la Séance de l'après-midi du 30 août 2016

www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau_electrique_metropolitain/documents/D

Citation:

M. MACKY TALL :

Sur la question de détermination du tarif par l'ARTM, si je vais à la page 3, vous avez ici un résumé simplifié du fonctionnement en fait donc de la façon dont la tarification va être établie. Vous avez au milieu l'ARTM qui va établir cette grille tarifaire simplifiée et le **REM, comme les autres opérateurs, vont donc fournir le service, ils vont fournir un coût d'opération kilomètre/passager et un revenu en fonction de l'achalandage** qu'ils vont avoir. Et l'ARTM aura donc la responsabilité de **s'assurer d'un partage équitable**, qui est la préoccupation que Monsieur soulevait, à travers ce mécanisme-là.

Page 45

Q: LE PRÉSIDENT :

Je reviens un peu sur l'idée du, comment dire, de l'**interfinancement**, en quelque sorte, est-ce qu'on pourrait arriver devant un effet pervers de ce genre-là, c'est-à-dire que si on essaie autant que possible d'homogénéiser ou d'unifier la tarification, **il y aura un genre d'interfinancement qui pourrait se faire par d'autres utilisateurs que le REM?**

R: M. MACKY TALL :

En principe, le choix technologique que nous avons sélectionné fournit en fait un coût par kilomètre vraiment optimal, efficace et compétitif. Donc, on devrait contribuer favorablement en termes de coût par kilomètre dans le système.

Page 47

BAPE DT4 Séance de l'après-midi du 31 août 2016

M. MACKY TALL :

Donc, l'entente avec le gouvernement, c'était de dire : « Vous avez la responsabilité, CDPQ Infra, de développer un cadre tarifaire que le gouvernement va approuver », et nous, ce que nous disons, c'est : « Nous voulons l'intégrer à celui de l'ARTM, afin de faciliter l'accessibilité et la fluidité des utilisateurs. »

p28

...

LE PRÉSIDENT :

En lien avec la question qui a été posée par madame Ghanimé, pour ce qui est de votre tarif que vous allez déterminer, puis qui va être entériné par le gouvernement, est-ce que ça va se faire en même temps ou avant les discussions avec l'ARTM pour ce qui est de l'intégration tarifaire? Vous allez arriver, **vous allez évaluer votre tarif, il va être entériné par le gouvernement**, puis après ça vous allez commencer à discuter avec l'ARTM pour ce qui est de l'intégration tarifaire? Ou vous allez discuter avec l'ARTM en fonction de l'évaluation que vous allez en faire, puis après ça, vous allez faire entériner votre tarif par le gouvernement?

M. MACKY TALL :

Ça va être en parallèle donc, clairement, puisque ça va être... le résultat va être établi par nos discussions avec l'ARTM, et il fera l'objet donc de cette validation et de cette approbation par le gouvernement, comme c'est prévu dans l'entente.

LE PRÉSIDENT :

Donc, en plus du tarif, il va y avoir un peu, l'intégration va faire partie indirectement de ce que le gouvernement va endosser, en quelque sorte.

M. MACKY TALL :

Oui.

p 29

M. JEAN-MARC ARBAUD :

Bien, la structure décisionnelle, elle est... c'est une négociation contractuelle entre nous et l'ARTM. La décision, c'est l'ARTM, en fait.

LE PRÉSIDENT :

Oui, mais comme on en parlait tout à l'heure, il y a quand même un endossement du gouvernement aussi.

M. MACKY TALL :

Également.

P 31

Récapitulons

L'intégration tarifaire semble une formalité pour M Tall.

ARTM subventionnera une partie des coûts de fonctionnement du RÉM, des STM, RTL, STL et trains comme le fait présentement l'AMT et le MTQ, **mais avec la notion de km effectué par les passagers pour toutes les sociétés de transport et incluant la STM.**

Il y aura 3 types de service, mais les prémisses des tarifs proposés ne font aucune mention des catégories de services.

1ère classe: REM: Rapide, fréquence minimum de 6 min hors pointe, climatisé, WIFI gratuit

2e classe: Métro: Rapide, fréquence minimum de 10 min hors pointe

3e classe: Autobus: Lent, fréquence minimum de 30 min hors pointe

Ce projet doit être rejeté sur toute la ligne. Les subventions de Québec et Ottawa seront beaucoup plus performantes pour accroître l'achalandage annuel et réduire la congestion sans le projet de la caisse. La région de Montréal peut faire beaucoup mieux que le RÉM.