

Le projet 2005 de l'A-25:

En retard d'un siècle ...

Mémoire de citoyen présenté à la
Commission d'enquête sur le prolongement de l'A-25
entre l'A-440 et le boulevard Henri-Bourassa par

François CARON

Mercredi, le 22 juin 2005

Table des matières

Préambule	1
Mise au point	1
Conception	2
Solutions du 20ème siècle, problèmes du 21ème siècle	2
Questions au MTQ sans réponses satisfaisantes	2
Enjeux de trafic	3
Santé publique et qualité de vie	4
Financement par le péage	4
Efforts de mitigation à mettre en oeuvre	5
En conclusion: Laval-et-la-Rive-Nord en profite, Montréal deumeure perdante	7
Recommandation	8

Annexe 1

Analyse au coût marginal du projet à revenu constant au prix à effet neutre

*Fichier à adjoindre en format *.RTF*

Note

L'usage du masculin où c'est facultatif et celui d'abréviations et d'acronymes est fait en vue d'alléger la lecture du texte.

Préambule

J'aimerais avant toute chose faire valoir à la Commission qui a bien voulu m'accueillir et m'entendre que je suis en total désaccord avec l'initiative du Ministre de l'Environnement, pour faire court, de rapetisser considérablement la période d'information et de consultation, en totale contradiction des articles prévus à la Loi québécoise sur l'Environnement (LQE) quant au renvoi de l'étude des projets prévus au règlement à la charge du BAPE, sous prétexte que le projet qui est présenté par le ministère des Transports du Québec (MTQ) est le même. Permettez-moi déjà de différer d'opinion avec le Ministre, ne serait-ce qu'en raison de la nature du projet qui nous est présenté par le MTQ, celui-ci implique un partenariat public-privé (PPP), paramètre qui ne figurait pas au projet présenté antérieurement par le gouvernement . D'autre part, j'espère ne pas poser un geste d'anti-intellectualisme en relevant que le foisonnement de documents techniques remis par le promoteur ainsi que les personnes-ressources à ce projet élève la difficulté de donner un sens à toutes celles-ci pour un simple citoyen qui s'informe.

Mise au point

Ceci explique, vous en conviendrez, que ce mémoire prendra la forme d'un long commentaire qui s'appuiera sur des perceptions et des opinions au lieu d'informations documentées et contre-vérifiées exhaustivement comme une période d'information et de consultation normale l'aurait permis. Je vous demande de m'en excuser d'avance et d'accueillir celui-ci comme le mémoire d'un simple citoyen qui veut s'exprimer sur le sujet.

Note

L'usage du masculin où c'est facultatif et celui d'abréviations et d'acronymes est fait en vue d'alléger la lecture du texte.

Conception

Le projet qui nous est présenté se situe entre le boulevard Henri-Bourassa (BHB) et l'autoroute #440 (A-440) à Laval. Des voies de service, des échangeurs étagés et une voie réservée à continuité partielle ou en site propre est prévue, notamment en bordure du ruisseau De Montigny (RDM) à la limite des arrondissements Rivière-Des-Prairies (RDP) et Montréal-Nord, à Montréal.

Solutions du 20ème siècle, problèmes du 21ème siècle

Les autoroutes ont été conçues il y a environ 75 ans en Europe à partir d'une erreur de fait en regard de l'encouragement à la motorisation individuelle pour les déplacements quotidiens, qui étaient encore une fois réservée aux riches, mais qui s'est démocratisée après la Seconde Guerre Mondiale au détriment du transport en commun des personnes, plus spécialement en Amérique du Nord. Le Québec s'est laissé aller à cette dérive au milieu des années 50, dans la foulée d'un développement dont l'enthousiasme n'a d'égal que celui que l'on constate aujourd'hui pour ce type d'infrastructures dans les pays en voie de développement.

Très peu d'efforts ont été investis dans le développement du transport en commun, et encore moins dans l'information du public quant aux coûts du transport individuel automobile. Il semble que ç'a été très peu étudié jusqu'au milieu des années 80 quand les premiers problèmes criants de pollution atmosphérique, de congestion routière et d'effet de serre sont apparus. L'accroissement des déplacements, l'augmentation de la puissance, de la cylindrée et le taux de motorisation en banlieue frisent aujourd'hui le ridicule, découlant d'un aménagement urbain importé depuis les années 50 du sud des des É.-U., irréfléchi et mésadapté à notre réalité nordique et insulaire. Le mal étant fait, il faut maintenant vivre avec mais le contenir pour en faire un objet de rareté.

Questions au MTQ sans réponses satisfaisantes.

À la période de consultation du public du 17 mai dernier en soirée, deux questions toutes simples ont été posées aux représentants du MTQ, dont une qui a été défléchie en particulier à la personne-ressource de l'Agence métropolitaine de transport (AMT). À la question de savoir si le MTQ avait envisagé de réduire l'ampleur de son projet pour y diminuer son offre de service ainsi que ses impacts à sa plus simple expression, c'est-à-dire de n'implanter que des voies rapides carrossables, sans voies de desserte ni d'échangeurs sur des boulevards locaux comme Lévesque, Gouin Est et Maurice-Duplessis, donc de n'offrir des points d'entrée qu'à l'A-440 et le BHB, ses porte-parole ont déclaré que le concept en lui-même serait non-fonctionnel et le projet n'aurait aucun sens sans ces

Note

L'usage du masculin où c'est facultatif et celui d'abréviations et d'acronymes est fait en vue d'alléger la lecture du texte.

aménagements lourds. À la sous-question de savoir s'il était pertinent de laisser la voie réservée discontinue empiéter sur un espace vert dans une zone désignée pour protection par la *Politique de protection et de mise en valeur du milieu naturel* de la Ville de Montréal, le représentant du MTQ n'y voyait aucun problème en raison du fait que le concept n'y empruntait qu'environ 6 à 7 mètres sur les 60 requis dans l'emprise de cette voie réservée.

À la question de savoir si des études ou analyses existaient ou étaient en cours pour connaître l'impact éventuel d'une ligne ou d'un réseau de train de balieue en fonctionnement concurrent de l'autoroute projetée pour desservir Laval-et-la-Rive-Nord (L&RN), le demandeur a été redirigé à la personne-ressource de l'AMT qui lui dit que oui, des gares étaient prévues le long du parcours, mais personne n'a relevé que la réponse n'avait aucune pertinence avec la question posée, ce qui dénotait d'une incompréhension de la question posée, ou de l'absence de volonté d'y répondre clairement.

Enjeux de trafic

On nous dit que cette section de route pourrait être fréquentée par 42 000 à 68 000 voitures en moyenne par jour. On peut se demander si cette moyenne étalée sur 24 heures ne cache pas des pointes de 12 000 à 15 000 par heure de pointe. D'autre part, à l'audience publique de 2001 sur le prolongement de l'A-720 (rue Notre-Dame Est) à MTL, les chiffres de capacité amenés par le MTQ quant à la fréquentation à l'heure de pointe ont été contestés, étant donné que certaines études américaines et européennes démontrent qu'une offre de capacité déterminée est souventes fois dépassée entre le pavage et une période de 5 et 10 ans plus tard. On peut encore se demander si l'apport accru de trafic découlant de la motorisation et de l'étalement urbain sur la Rive-Nord ne commandera pas à court terme l'élargissement du pont de la Rivière des Mille-îles à Terrebonne, qui est continuellement congestionné à l'heure de pointe.

D'autre part, l'étalement urbain et le trafic induit peuvent être réduits en diminuant l'offre de service (pas d'échangeurs entre BHB et Marcel-Villeneuve à Laval) pour en faire donc une route de transit. On peut discuter de son utilité pour le transport lourd, étant donné que le BHB donne accès à la zone industrielle de l'Est de MTL, et que celui-ci n'a pas à transiter par les boulevards de RDP. Pour l'argument d'inefficacité sans infrastructure lourde, si l'offre de service est réduite, l'argument disparaît de lui-même. On peut se demander si ce nouveau débouché n'entraînera pas une surcharge encore plus grave de l'A-720 vers le centre-ville, bien que le MTQ ait affirmé sans broncher en octobre 2001 qu'il n'y avait aucun lien entre les projets de l'A-720 et celui de l'A-25, et qu'en ce sens le MTQ n'en avait pas évalué les impacts.

Dans un autre ordre d'idées, mon impression est qu'une voie réservée aux autobus intermittente et discontinue n'est d'aucune utilité si elle ne peut contourner le trafic pour

Note

L'usage du masculin où c'est facultatif et celui d'abréviations et d'acronymes est fait en vue d'alléger la lecture du texte.

lequel la clientèle aimerait sauver du temps. Le design veut qu'elle tombe en partage de voies avec le trafic entrant ou sortant à l'heure de pointe sur le pont, résultant de la capacité restreinte de ce dernier. Et bien que la réentrée en voie dédiée en site propre n'empièterait

dans le RDM que de 6 à 7 mètres, c'est un abus d'un milieu naturel rare, ainsi que la déconsidération d'une politique municipale énoncé et acceptée par des audiences publiques de l'OCPM en 2004. Le concept de celle-ci est donc pour moi un faire-valoir environnemental au projet qui ne trompe personne.

Note

L'usage du masculin où c'est facultatif et celui d'abréviations et d'acronymes est fait en vue d'alléger la lecture du texte.

Santé publique et qualité de vie

On peut se demander si les arguments de réduction de temps d'attente dans le trafic, de fluidité de circulation ainsi que de réduction de consommation d'essence avancés par le promoteur ainsi que par certaines personnes intéressées au projet ne seront pas largement grevées par l'augmentation des coûts d'hospitalisation des personnes affectées par le smog occasionné par ce nouvel apport de voitures. Il est illogique de dire que l'avancée de la technologie automobile a diminué la pollution atmosphérique, quand on sait que leur nombre a presque doublé depuis 1982 dans la région métropolitaine de Montréal (RMM). L'étude de la DSP de Montréal-Centre présentée à la Commission ainsi que d'autres recherches faites au É.-U. et relayées dans les médias récemment démontrent que la pollution atmosphérique à proximité des autoroutes dans le centre des villes est un des facteurs aggravants de la détérioration de la santé de l'appareil respiratoire. Il faut donc se demander si l'État fera un bon choix en termes de finances publiques en autorisant ce nouveau lien routier, ne serait-ce qu'en disant que les gens de L&RN devront assumer par leurs impôts accrus des coûts supplémentaires d'hospitalisation et de morbidité des gens de Montréal, ou à tout le moins voir ces impôts détournés vers les ressources en santé au détriment d'autres missions de l'État provincial.

Financement par le péage.

Il n'est pas clairement établi combien le PPP retournerait d'argent au gouvernement avec le péage. Selon mes calculs personnels, avec la méthode du coût marginal avec revenu en dollars constants et principal du prêt pour un profit à zéro, avec une hypothèse faible de 3,5%, amortissement du prêt de 15 ans, inflation de 2 % par année sur 383 millions de dollars (M \$), la valeur en 2020 du projet sera d'environ 492 M \$. Les revenus, eux, seront d'environ 612 M \$ pour un profit de 119 M\$ et de 8 M \$ par an sur un revenu annuel de 44 M \$. Pour faire un peu d'argent avant dépenses d'entretien, il faudrait avoir un péage d'environ 2,14\$ en dollars constants de 2006 pour un volume de 42 000 voitures par jour, ce qui donnerait un revenu avant impôts et dépenses d'entretien d'environ 33 M \$ par an. À 68 000 voitures, le prix du péage descendrait à 1,32\$ par voiture. Une modulation pour les camions et les autobus ou tout autre véhicule au nombre d'essieux est toujours possible. L'entreprise gagnante du PPP ne pourra envisager faire de l'argent avant 2012, ce qui me fait dire que celle-ci aura les reins solides et une capacité de financement comparable à celle de l'État provincial. Comme, semble-t'il, que cette infrastructure sera remise à l'État provincial après 35 ans d'usure, l'entreprise devra faire preuve d'une citoyenneté corporative exemplaire pour remettre cette infrastructure en bon état, vu le peu d'argent qu'elle fera avec si elle l'entretient correctement.

Il faut alors se demander si un péage d'un dollar et 32 cents en dollars de 2006 est réaliste pour un volume de 68 000 autos par jour, si ce volume se réalisera (on s'en doute un peu, étant donné ce qui précède), si ce péage se fera seulement à l'entrée comme à

Note

L'usage du masculin où c'est facultatif et celui d'abréviations et d'acronymes est fait en vue d'alléger la lecture du texte.

Londres, ou à l'entrée et sortie quant au kilométrage parcouru, comme les turnpikes américains. Et si ce péage n'est pas réaliste pour couvrir les coûts d'entretien et de financement notamment, de combien sera-t'il pour assurer un revenu à l'État et au PPP ? Et si on appliquait ce principe de péage à tous les points d'entrée stratégiques du réseau autoroutier à chaussées multiples du Québec, ne verrait-on pas plutôt un détournement de ressources du citoyen-utilisateur dans la poche du secteur privé au lieu de le voir administré par l'État provincial ? Cette vache à lait ne pourrait pas plutôt être mise à contribution pour consolider et améliorer les déplacements en transport en commun de qualité des personnes dans la RMM ? *****ADDENDUM***** *Et de plus, si on appliquait le ratio de variation entre l'annonce du projet de l'A-720 (rue Notre-Dame) en 2001 (263 M \$) et les estimations du projet 2005 (650 M \$), qui est de 2,47, se peut-il que le coût réel de prolongement de l'A-25 puisse friser les 946 M \$??? Food for thought, comme on dit à l'ouest de la rue St-Laurent...*

Tout porte à croire que ce projet nécessitera un soutien public de toutes façons, que ce soit par un emprunt à taux préférentiel avec le gouvernement comme endosseur, ou encore un prêt de démarrage sans intérêt du gouvernement afin que le PPP rentre dans son argent aussi vite que possible. On se retrouvera donc avec un autre *corporate welfare bum* sur les bras...

On a asséné dernièrement l'argument du ralentissement économique que provoquerait l'abandon de ce projet dans la RMM. La plupart des études économiques concordent pour dire qu'un réseau de transport bien diversifié dans toute région métropolitaine est un attrait indéniable pour les investisseurs. La création d'emplois qui se fera à MTL sera de meilleure qualité si en plus d'avoir un cadre de vie attrayant (pas parfait encore, mais tout de même...), nous avons un réseau de transports efficace et équilibré. Ne doit-on pas alors privilégier un cocktail de moyens efficaces comme un réseau autoroutier calibré pour le transit inter-régional des marchandises et non pas intra-métropolitain des personnes, quand on connaît toutes les options qui sont aujourd'hui disponibles ? Poser la question, c'est y répondre un peu, à mon sens.

Efforts de mitigation à mettre en oeuvre

Le train de banlieue est une option à envisager en priorité car il est performant énergétiquement, transportant des centaines de personnes qui autrement seraient sur les routes. Les équipements sont assez simples technologiquement pour ne pas nécessiter d'investissements ruineux en matériel roulant et en utilisant les emprises existantes. L'implantation d'un réseau de trains de banlieue pour le transport des personnes est une solution viable et performante pour peu que les autorités contournent les obstacles de la propriété privée des voies ferrées utiles pour ce faire et investissent dans un matériel roulant évolué et hybride (électrique-diésel) pour pouvoir utiliser toutes les emprises avec flexibilité pour le réseau. Évidemment cette flexibilité s'acquerra en faisant les interconnexions

Note

L'usage du masculin où c'est facultatif et celui d'abréviations et d'acronymes est fait en vue d'alléger la lecture du texte.

voulues entre Mascouche, Repentigny et Laval pour rendre le réseau efficace vers le centre-ville de Montréal.

Rêvons un peu et perçons un tunnel que les trains de Blainville et Mascouche emprunteraient entre la gare Jean-Talon et la gare Centrale en passant sous l'Avenue du Parc et par le complexe Desjardins *****ADDENDUM*** et le Palais des Congrès**. Le train de Repentigny, quant à lui, emprunterait le tunnel déjà existant qui va à la gare Centrale par la ligne des Deux-Montagnes pour enfin voir la RMM s'offrir un embryon de réseau de RÉR digne de ce nom, pour faire exploser ce potentiel inexploité.

Une autre option à envisager en parallèle est d'implanter un SLR de surface en une ou plusieurs lignes qui passeraient par le pont Pie-IX et relieraient le centre et l'est de l'Île-Jésus (boulevards De La Concorde et St-Martin) et le métro Pie-IX, ainsi qu'une autre qui passeraient sur le boulevard Marice-Duplessis à RDP et Léger à MTL-Nord, et celles-ci iraient même prendre la rue Sherbrooke, en tunnel ou non, vers l'ouest jusqu'à la rue Atwater dans une première phase. Une autre option s'offrirait donc pour les gens de L&RN pour accéder à l'Est ou même au centre-ville. Il faut tout de même se demander quel serait le coût d'opportunité d'avoir évité de creuser le métro et d'ainsi multiplier des infrastructures de transport hétérogènes mais complémentaires.

Il sera alors impératif de réduire l'emprise de l'A-25 et du pont à leur plus simple expression pour que le transport des personnes soient redirigé en priorité sur les moyens de transport en commun rapide qui seront implantés, car la justification du projet se tournera vers l'allégement du camionnage ainsi que le contournement de l'île de Montréal par le nord pour le trafic en transit.

Comme aussi on peut douter de la volonté du MTQ d'exproprier quelques maisons du côté de son emprise à MTL pour ne plus empiéter dans la zone protégée du RDM, cette simple raison milite pour que le projet soit réduit à une implantation minimale, c'est-à-dire quatre voies de circulation sans voies de service ni voies de desserte ou échangeurs étagés, le long de l'emprise qui jouxte le RDM. La plantation d'arbres le long de l'emprise, un talus acoustique et le réaménagement et la réhabilitation de milieux aquatiques et humides dans les quartiers RDP, MTL-Nord et St-François à Laval visant l'embellissement général des quartiers adjacents à ce projet devraient aussi se retrouver dans les responsabilités du promoteur, le MTQ.

Note

L'usage du masculin où c'est facultatif et celui d'abréviations et d'acronymes est fait en vue d'alléger la lecture du texte.

En conclusion

Laval-et-la-Rive-Nord en profite encore, Montréal demeure perdante

À prime abord, j'ai la nette impression que le Ministre se sert de la population comme cobaye dans ce projet de PPP étant ainsi présenté à la Commission, en raison du fait entre autres que vos recommandations lui serviront pour confectionner le cahier de charges à la place des fonctionnaires du MTQ, ce qui est inédit et ne devrait pas se produire car la population délègue ce pouvoir aux élus qui en font dévolution aux fonctionnaires. De plus, la prudence et le principe de précaution demandent en temps normal que le Ministre s'assure que ses employés conçoivent tout projet en fonction du bien public. Dans un monde idéal, ceux-ci seraient proactifs et iraient au-devant de la population pour se faire offrir des correctifs mineurs pour présenter un projet qui tienne compte des préoccupations de la population de toute une région, et non pas seulement celles d'une certaine clientèle pour lesquelles les citoyens se croient en devoir de réagir devant son énormité, son manque d'échelle et son impertinence. C'est donc une dérive vicieuse à laquelle on doit répondre en la dénonçant.

Un maire de la couronne nord dont le nom m'échappe a conclu une entrevue dans le journal de Montréal du dimanche, fin mai dernier en assénant l'argument-massue, selon lui, consistant à dire que si L&RN n'obtenait pas ses pont et autoroute, il n'y avait d'autre solution que de sortir les jobs de Montréal. Ce genre de commentaire procède d'une logique de guerre économique (la lutte aux pauvres au lieu de celle à la pauvreté) qui a bonne bouche mais mauvaise haleine ces temps-ci dans celle de certains de nos dirigeants.

S'il n'en tenait qu'à moi, je n'ai aucun problème à ce que Montréal se débarrasse de ses secteurs les plus polluants et inesthétiques comme les raffineries, la pétrochimie, la métallurgie, les incinérateurs de déchets passés ou à venir, le dépotoir Miron, et la Lomex, entre autres exemples, et pour lesquels les Montréalais via la CUM ont consenti des avantages fiscaux ainsi que des montants se chiffrant en millions en infrastructures de dépollution depuis des années. Je demande à la Commission d'envisager qu'en lieu et place d'un péage au passage qui pénaliserait tous les usagers, qu'elle recommande plutôt au Ministre d'imposer une taxe foncière spéciale à L&RN via la CMM dès 2006 comme mesure de rétorsion pour compenser la Ville de Montréal pour la nuisance que le trafic supplémentaire, l'usure de ses voies carrossables, la perte d'emplois éventuelle et le ralentissement économique qu'occasionnera l'implantation d'une autoroute pleinement fonctionnelle, un projet d'autoroute dont bien des citoyens de Montréal ne veulent pas. Ce maire et ses collègues auraient alors une petite idée de ce qu'il en coûte aux contribuables de prôner ce genre de croissance économique et d'ersatz de qualité de vie au détriment de ceux qui aimeraient en avoir un peu plus dans leur milieu de vie mais qui s'en voient continuellement frustrés. Ça leur donnera une meilleure perspective du prix du genre de

Note

L'usage du masculin où c'est facultatif et celui d'abréviations et d'acronymes est fait en vue d'alléger la lecture du texte.

"développement durable" (*entre guillemets*) dont ils font la promotion et prétendent vouloir imposer. J'en veux pour preuve que dans une société socialement avancée et évoluée, la qualité de vie ne s'achète pas, c'est un bien commun qui se partage et se répartit.

Recommandation

Je demande principalement et formellement à la Commission d'envisager ceci: *****ADDENDUM***** *Parce que* le MTQ et les municipalités riveraines ne mitigent pas le projet en le rendant à sa plus simple expression (voies de transit sans voies de service et échangeurs entre l'A-440 et le BHB), en n'empiétant pas dans l'enclave du ruisseau De Montigny, et en n'y adjoignant pas au moins deux lignes de trains de banlieue desservant Mascouche et Repentigny en parallèle et entrant en service en même temps que le pont de l'A-25 et déjà prévues dans le plan triennal de l'AMT; *****ADDENDUM***** *et parce que le projet en PPP est vicié à sa base même en détournant la rente que constitue le péage vers le profit d'un entrepreneur privé au lieu de se retrouver dans le fonds consolidé de la province ou dans un fonds dédié à l'entretien des routes et au développement du transport en commun rapide et efficace dans la RMM;*

Que la Commission, donc, recommande au Ministre de rejeter le projet séance tenante dans sa forme actuelle. Sinon, le gain de L&RN sera la perte de l'Est-de-Montréal.

Continuons de réfléchir au progrès que nous voulons et agissons en ce sens, au lieu de subir le progrès que des gens qui veulent notre bien tentent de nous imposer.

Je remercie la Commission d'avoir bien voulu entendre ma requête, et je vous en saurai gré d'y donner suite à la satisfaction plus en plus de citoyens payeurs de taxes de la région de Montréal.

Note

L'usage du masculin où c'est facultatif et celui d'abréviations et d'acronymes est fait en vue d'alléger la lecture du texte.

	POINT NEUTRE	POINT NEUTRE									
Hypothèse PRIVÉ	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
TAUX vs A-720 N-DAME	365	365	365	365	365	365	365	365	365	365	365
1,00	\$2,14	\$1,32	\$2,00	\$2,00	\$2,50	\$2,50	\$2,75	\$2,75	\$3,00	\$3,00	
	42000	68000	42000	68000	42000	68000	42000	68000	42000	68000	
Revenus annuels	32 798 995	32 799 630	30 660 000	49 640 000	38 325 000	62 050 000	42 157 500	68 255 000	45 990 000	74 460 000	
Monthly Payments	2 733 250	2 733 303	2 555 000	4 136 667	3 193 750	5 170 833	3 513 125	5 687 917	3 832 500	6 205 000	
Revenus sur 15 ans	491 984 924	491 994 450	459 900 000	744 600 000	574 875 000	930 750 000	632 362 500	1 023 825 000	689 850 000	1 116 900 000	
TOTAL du prêt	491 985 590	491 985 590	491 985 590	491 985 590	491 985 590	491 985 590	491 985 590	491 985 590	491 985 590	491 985 590	
PROFIT / DÉFICIT du projet	(667)	8 860	(32 085 590)	252 614 410	82 889 410	438 764 410	140 376 910	531 839 410	197 864 410	624 914 410	
PROFIT / DÉFICIT ANNUEL	(44)	591	(2 139 039)	16 840 961	5 525 961	29 250 961	9 358 461	35 455 961	13 190 961	41 660 961	
Taux d'inflation											
2,0%	\$2,61	\$1,61	\$2,44	\$2,44	\$3,05	\$3,05	\$3,35	\$3,35	\$3,66	\$3,66	
Revenus annuels 2015	39 981 792	39 982 566	37 374 369	60 510 883	46 717 961	75 638 604	51 389 757	83 202 464	56 061 553	90 766 325	
Monthly Payments	3 331 816	3 331 880	3 114 531	5 042 574	3 893 163	6 303 217	4 282 480	6 933 539	4 671 796	7 563 860	
Revenus sur 10 ans	399 121 635	399 825 659	373 743 689	605 108 830	467 179 611	756 386 038	513 897 573	832 024 641	560 615 534	907 663 245	
Sum of All Payments	399 121 635	399 825 659	373 743 689	605 108 830	467 179 611	756 386 038	513 897 573	832 024 641	560 615 534	907 663 245	
TOTAL du prêt	369 725 206	369 725 206	369 725 206	369 725 206	369 725 206	369 725 206	369 725 206	369 725 206	369 725 206	369 725 206	
PROFIT / DÉFICIT du projet	29 396 429	30 100 453	4 018 483	235 383 624	97 454 405	386 660 832	144 172 367	462 299 435	190 890 328	537 938 039	
PROFIT / DÉFICIT ANNUEL	2 939 643	3 010 045	401 848	23 538 362	9 745 441	38 666 083	14 417 237	46 229 944	19 089 033	53 793 804	
Taux d'inflation											
2,0%	\$2,88	\$1,78	\$2,69	\$2,69	\$3,36	\$3,36	\$3,70	\$3,70	\$4,04	\$4,04	
Revenus annuels 2020	44 143 129	44 143 984	41 264 323	66 808 904	51 580 404	83 511 130	56 738 444	91 862 243	61 896 485	100 213 356	
Monthly Payments	3 678 594	3 678 665	3 438 694	5 567 409	4 298 367	6 959 261	4 728 204	7 655 187	5 158 040	8 351 113	
Revenus sur 15 ans	611 349 822	611 361 660	571 480 486	925 254 120	714 350 607	1 156 567 650	785 785 668	1 272 224 415	857 220 729	1 387 881 180	
Sum of All Payments	611 349 822	611 361 660	571 480 486	925 254 120	714 350 607	1 156 567 650	785 785 668	1 272 224 415	857 220 729	1 387 881 180	
TOTAL du prêt	491 985 590	491 985 590	491 985 590	491 985 590	491 985 590	491 985 590	491 985 590	491 985 590	491 985 590	491 985 590	
PROFIT / DÉFICIT du projet	119 364 232	119 376 069	79 494 896	433 268 530	222 365 017	664 582 060	293 800 078	780 238 825	365 235 138	895 895 590	
PROFIT / DÉFICIT ANNUEL	7 957 615	7 958 405	5 299 660	28 884 569	14 824 334	44 305 471	19 586 672	52 015 922	24 349 009	59 726 373	