

Projet de REM de l'Est

Commentaires de la Couronne-Sud

Déposés à la Commission de l'aménagement et de la mobilité de
la Communauté métropolitaine de Montréal

25 février 2022

TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS
DE LA **COURONNE-SUD**



Table des matières

1.	Présentation de la Table	3
1.1.	Interventions de la Table en matière de transport	3
2.	Description et portée du mandat de consultation	5
3.	Commentaires de la Couronne-Sud	7
3.1.	Financement du transport collectif.....	7
3.2.	L’avenir du train de banlieue remise en question.....	11
3.3.	Contribution du projet aux objectifs et cibles métropolitaines et enjeu de desserte pour les autobus de la Couronne-Sud	12
4.	Synthèse des recommandations.....	15

1. Présentation de la Table

La Couronne-Sud est l'un des cinq secteurs formant la Communauté métropolitaine de Montréal. La Table des préfets et élus de la Couronne-Sud (ci-après la « Table ») représente 40 municipalités réparties dans six municipalités régionales de comté (MRC). La Table prend position notamment sur les enjeux de mobilité, de transport, de développement économique, d'aménagement du territoire, d'environnement et de gestion des matières résiduelles. Par l'entremise de ses représentantes et de ses représentants, la Table défend et fait connaître les consensus et positions stratégiques dont elle se dote auprès des diverses instances, tant sur l'échiquier métropolitain qu'auprès des gouvernements du Québec et du Canada.

1.1. Interventions de la Table en matière de transport

Au cours des dernières décennies, la Couronne-Sud a été sous l'effet d'une forte croissance démographique et économique. À ce boom s'est malheureusement ajoutée une pression croissante sur les réseaux de transport collectif et routier, avec pour effet de nuire à la qualité de vie des communautés locales.

Plan de mobilité durable de la Couronne-Sud (2013)

Sensible à cet enjeu, la Table des préfets et élus de la Couronne-Sud adoptait en 2013, un an après l'entrée en vigueur du PMAD, un plan de mobilité durable. Ce document établissait une vision commune intégrant l'ensemble des secteurs d'intervention en matière de planification des transports, en plus d'énoncer des objectifs et des interventions dans le but de renverser la dépendance à l'automobile.

Nouvelle gouvernance en transport et REM de l'Ouest (2016)

En 2016, la Table intervenait dans le dossier de la nouvelle gouvernance du transport collectif menant à création de l'ARTM et d'exo, en plus de se prononcer sur la phase I du REM, ou REM de l'Ouest, dans le cadre des consultations de la commission de l'aménagement de la CMM et du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE).

La Table accueillait la phase I du REM avec positivisme, mais également avec certaines appréhensions. Les gains de temps et autres bénéfices escomptés du projet de REM devaient être supérieurs aux désagréments causés par la rupture de charge engendrée par les transferts obligatoires d'une partie de la clientèle autobus aux futures stations du train électrique.

Mais surtout, la Table s'inquiétait du manque flagrant de planification entre CDPQ-Infra et le ministère des Transports, ainsi que leur manque d'écoute à l'égard des instances municipales concernant l'aménagement de mesures préférentielles permettant de connecter efficacement les lignes d'autobus sur le REM. Cette composante ne semblait aucunement prévue à l'ordre du jour du MTQ. Il s'agit, encore aujourd'hui, d'un enjeu prioritaire pour les municipalités de la Couronne-Sud, qui attendent toujours avec impatience le jour où les autobus ne seront plus à risque d'être bloqués, immobilisés ou ralentis par la congestion routière, résultat de l'absence de planification de voies réservées sur le réseau routier supérieur. La plus récente

illustration de la situation est l'orientation du MTQ à l'effet de ne pas implanter de voies réservées à part entière et consacrée aux passages des autobus sur futur pont de l'Île-aux-Tourtes.

La Table recommandait également plusieurs autres éléments à l'égard du REM de l'Ouest, notamment :

- Que le projet ne soit pas uniquement conçu dans une logique de mouvements pendulaires avec Montréal. Les stations du REM peuvent servir de « hubs » permettant d'améliorer la desserte est-ouest en autobus.
- Que le projet soit soumis à plus grand contrôle de la part de l'ARTM, soit la nouvelle instance responsable de la planification du transport, afin de s'assurer d'une cohérence et d'une intégration harmonieuse avec le réseau actuel.

Six ans plus tard, cette dernière recommandation nous apparaît encore d'actualité à la lumière de l'article paru le 8 février dernier dans la Presse + et les sorties médiatiques qui ont suivi¹.

Coalition de l'autoroute 30 (2018)

En 2018, témoin de la congestion endémique sur l'autoroute 30 et de la vitesse à laquelle la branche sud du REM allait entrer en fonction, la Couronne-Sud et d'autres partenaires initiaient les activités de mobilisation de la Coalition A-30 afin de faire pression pour que des voies réservées dédiées aux autobus soient implantées à temps pour la mise en service du REM. Depuis lors, la Table a poursuivi ses interventions et communications auprès de CDPQ Infra afin de s'assurer que la correspondance de la clientèle autobus vers le REM soit des plus optimale.

Chantiers de l'ARTM (2018 à aujourd'hui)

À partir de 2018 et jusqu'à aujourd'hui, la Couronne-Sud prenait part aux grands chantiers mis en branle par l'ARTM, soit l'élaboration de son premier plan stratégique de développement du transport collectif (PSD), la refonte tarifaire ainsi que la révision de la politique de financement.

¹ Tommy Chouinard, *Le REM de l'Est déraile*, 8 février 2022, La Presse +

2. Description et portée du mandat de consultation

La Commission de l'aménagement et de la mobilité de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) s'est vue mandatée pour évaluer les impacts du déploiement du réseau express métropolitain (REM) en matière d'aménagement et de développement du territoire de la CMM.

Plus précisément, le mandat de la Commission vise à :

- Évaluer les impacts du prolongement du REM de l'Est, eu égard au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) et aux attentes de la CMM concernant le Plan stratégique de développement du transport collectif;
- Formuler des recommandations pour s'assurer que le déploiement de ce réseau soutienne les objectifs poursuivis par le PMAD.

Dans le cadre du mandat, la commission offre la possibilité aux municipalités, aux MRC, aux organismes publics de transport en commun du Grand Montréal, de même qu'à l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) de s'exprimer sur le déploiement du REM.

C'est dans ce cadre que la Couronne-Sud dépose le présent document. Les commentaires de la Table s'appuient en grande partie sur les documents produits par la CMM, l'ARTM et sur les représentations effectuées par la Couronne-Sud dans le cadre des grands chantiers amorcés par l'ARTM ces dernières années.

Dans cette optique, la Couronne-Sud attire déjà l'attention de la commission sur les deux éléments suivants formulés par la CMM à l'égard du plan stratégique de l'ARTM, à savoir :

Orientation 2 | Atteindre l'objectif de hausser à 35 % la part modale du transport collectif en 2031 en planifiant et poursuivant le développement du réseau de transport en commun métropolitain structurant et des modes actifs selon une approche de planification intégrée du transport et de l'aménagement.

Attente 2.7 | Identifier le cadre financier et l'échéancier de réalisation des interventions proposées au plan stratégique de développement du transport collectif

« Considérant les investissements requis sur les réseaux de transport collectif et actif, les investissements en cours ou planifiés, et la capacité de réalisation de la région, il s'avérera nécessaire d'identifier un échéancier de réalisation et un cadre financier détaillé présentant les interventions et les besoins en financement en termes d'immobilisations et d'exploitation. L'ARTM devra dresser un cadre financier respectueux de la capacité de payer des municipalités et de la capacité de réalisation des organismes de transport en commun et identifier les impacts financiers des interventions proposées selon les principes de la politique de financement approuvée par la CMM, ainsi que les

impacts sur l'achalandage et la consolidation du territoire dans le but d'atteindre l'augmentation visée de la part modale du transport en commun du PMAD. »²

Dans les prochaines sections, la Couronne-Sud exposera en quoi le projet de REM de l'Est pose de sérieux enjeux quant aux orientations et attentes de la CMM à l'égard de la planification et du financement du transport collectif.

² Communauté métropolitaine de Montréal. *Orientations et attentes de la CMM à l'égard du plan stratégique de développement du transport collectif de l'Autorité régionale de transport métropolitain*. 2018, 53 pages. https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/02/20180621_OrientationsAttentesARTM.pdf Page consultée le 9 février 2022

3. Commentaires de la Couronne-Sud

3.1. Financement du transport collectif

Précarité du cadre financier métropolitain

La Couronne-Sud s'explique difficilement comment la région métropolitaine sera en mesure d'assumer financièrement les coûts rattachés au projet de REM de l'Est. La Table des préfets et élus de la Couronne-Sud s'inquiète qu'un tel projet puisse aller de l'avant, sans que les principaux contributeurs au financement du transport collectif, à savoir le gouvernement et les municipalités, aient pu convenir à l'avance d'un plan, d'une stratégie qui leur permettra d'assumer la facture ou les dépenses qui découleront de ce nouveau service pendant sa phase d'exploitation.

Déjà, nous apprenons, de la part de l'ARTM, « qu'au-delà de l'investissement à proprement parler, le projet aura un impact significatif sur le financement du transport collectif de l'ensemble de la région métropolitaine. Il pourrait entraîner une hausse des contributions des municipalités d'environ 98 M\$ par année, incluant une charge financière supplémentaire pour les collectivités desservies par le train de Mascouche [...] »³.

Les travaux réalisés dans le cadre de la commission du transport de la CMM, de l'élaboration du PSD de l'ARTM, ainsi que du chantier sur le financement de la Politique québécoise de mobilité durable 2030 (PQMD), ont relevé à juste titre que la croissance des dépenses en transport collectif dépasse nettement celle des revenus, ce qui exerce une pression constante sur les municipalités et le gouvernement du Québec.

À eux seuls, la mise en service du REM de l'Ouest (en cours d'implantation), la mise en service du SRB PIE-IX, le prolongement de la ligne bleue et les dépenses d'exploitation à la suite de la mise en service de ces nouveaux actifs, feraient passer les contributions municipales de 900 M\$ à 2 G\$ dans un horizon de 10 ans, soit une croissance moyenne annuelle des contributions de 8,3 %⁴. À ce rythme, la part relative des contributions municipales parmi l'ensemble des contributeurs (gouvernement, clientèle du transport collectif, municipalités et automobilistes) dépassera le seuil critique de 30 % établi dans la Politique de financement de l'ARTM.

Conséquences financières du REM auprès des municipalités

La phase I du REM, une fois déployée dans toutes ses antennes (sud, ouest, aéroport et nord-ouest), générera un coût estimé à 438 M\$ par année, sur la base d'un tarif de 0,72\$/passager-kilomètre pour 609 millions de passager-kilomètre, indexé annuellement. Ce montant sera probablement plus élevé, car il existe un certain consensus voulant que cette prévision, basée

³ Autorité régionale de transport métropolitain, « Avis de l'ARTM sur le projet de REM de l'Est – Mise au point », 9 décembre 2022, <https://www.artm.quebec/avis-de-lartm-sur-le-projet-de-rem-de-lest-mise-au-point/>

⁴ Communauté métropolitaine de Montréal, *Sources de financement du transport collectif dans le Grand Montréal, Rapport de la Commission du transport*, Février 2019, 71 pages, p.29

sur l'achalandage, soit largement sous-estimée. L'effet de la pandémie sur l'achalandage sera également à considérer, mais devrait avoir somme toute un effet marginal sur la facture du REM transmise aux municipalités.

Pour assumer le coût du REM de l'Ouest, la région métropolitaine disposera de trois sources : (1) les revenus tarifaires, (2) une aide gouvernementale équivalente à 85% du coût, déduction faite des revenus tarifaires et d'une contribution de base de l'ARTM de 30 M\$ et (3) une contribution résiduelle de 15% des municipalités. Pour les municipalités, il s'agira, par l'entremise de l'ARTM, d'une contribution estimée à 72 M\$ selon le scénario de base prévu à l'entente d'intégration.

Toutefois, ce montant détourne l'attention d'un problème encore plus alarmant, soit les effets indirects de l'arrivée du REM sur les déficits des autres réseaux. Les municipalités de la Couronne-Sud pourront ainsi avoir à payer aussi de façon indirecte les coûts du REM et ce, indépendamment de l'accès et de l'utilisation réelle qu'en feront leurs citoyens. Cette situation nous apparaît plutôt absurde et difficilement acceptable.

Les vases communicants dans l'allocation des revenus généraux

Le REM de l'Ouest pourra avoir un effet non négligeable sur une mécanique particulière de la Politique de financement qui fait en sorte d'allouer les contributions municipales basées sur la RFU, la taxe et les droits d'immatriculation, ainsi que les revenus de la taxe sur l'essence aux déficits de chacun des services métropolitains, au prorata de leur poids respectif.

À défaut d'une modification de la Politique de financement de l'ARTM, le REM de l'Ouest, et potentiellement celui de l'Est, pourront accaparer une part de ces revenus, faisant ainsi baisser la part de revenus généraux attribués aux autres modes métropolitains (métro, train, SRB Pie-IX, etc.), augmentant par le fait même les déficits résiduels de ces services à la charge des municipalités, déficits répartis au prorata de l'utilisation de leur population respective.

Le transfert de revenus tarifaires vers le REM

Selon l'ARTM, un montant de 128 M\$ en revenus tarifaires actuellement alloués aux autobus, au métro et au train, sera envoyé vers le REM de l'Ouest, ce qui fera par conséquent grimper le déficit de ces services et donc le coût assumé par les municipalités. Cette dynamique affectera toutes les municipalités, que ces dernières aient ou non des utilisateurs-trices du REM.

De plus, les analyses réalisées à ce jour montrent que les revenus tarifaires générés par la nouvelle clientèle acquise au profit de l'automobile seront nettement insuffisants pour couvrir la totalité des 128 M\$ envoyés vers le REM.

Outre le transfert massif de l'achalandage (et donc des revenus tarifaires) des autobus de la Couronne-Sud vers le REM, en raison des clauses de rabatement obligatoire, deux autres cas seront particulièrement préoccupants :

1. La ligne de trains exo1 Vaudreuil-Hudson. Une large part de sa clientèle située dans l'agglomération de Montréal pourrait plutôt opter pour l'antenne Ouest du REM, privant la ligne exo1 de revenus importants et faisant ainsi creuser son déficit. Une partie de la clientèle située dans la partie est de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, située à un jet de pierre de la future station Anse-à-L'Orme et sujette à un glissement tarifaire de la zone C vers la zone A, pourrait également opter pour le service du REM plutôt que le train de banlieue.
2. La ligne de trains exo5 Mascouche. Déjà, lors de la mise en service du REM de l'Ouest, la clientèle de la ligne exo5 souhaitant se rendre au centre-ville de Montréal sera obligée de débarquer du train et d'embarquer dans le REM. Transfert d'achalandage = perte de revenus tarifaires pour le train = augmentation du déficit de la ligne = fluctuation dans l'attribution des revenus généraux = conséquences indirectes pour les municipalités de la C-Sud.

L'arrivée du REM de l'Est tel que proposé par CDPQ-Infra pourrait être le dernier coup de grâce portée à cette ligne mise en service à peine huit ans plus tôt, pour un investissement d'environ 700 M\$ et avec des remboursements du service de dette prévus pour encore plusieurs années.

Même si la provenance de l'achalandage pour ce service est nulle pour la Couronne-Sud, le secteur ne serait pas épargné advenant la perte complète de cette ligne. La répartition des dépenses communes ou incompressibles aux lignes de trains pourrait être ajustée entre les quatre lignes résiduelles, faisant augmenter la pression des coûts à la charge des municipalités utilisatrices de ce service structurant.

Quelles seront les modalités de financement du REM de l'Est ?

À la lumière des constats et conséquences anticipées pour le REM de l'Ouest, quelles seront les conséquences du projet de REM de l'Est sur le cadre financier du transport collectif et sur les contributions municipales ? La Couronne-Sud exige des réponses détaillées, mais déjà, les informations diffusées au grand jour le 8 février ne sont pas encourageantes, en indiquant que 94 % de l'achalandage du REM de l'Est sera enlevé aux services existants, notamment la ligne verte du métro et le train de Mascouche. Il faudrait voir à améliorer le projet sans affaiblir inutilement la capacité de payer des municipalités, et se pencher dès maintenant sur ses modalités de financement lorsqu'il sera mis en service.

De plus, nous rappelons qu'au moment d'écrire ces lignes, l'ARTM évalue à plus de 200 M\$ le déficit du réseau de transport collectif de la région métropolitaine pour l'année 2022, résultat d'une pandémie qui s'étire et qui pourrait avoir des effets à long terme sur les dynamiques et les habitudes de déplacement. Ce contexte appelle à la plus grande prudence, à une plus grande clarté et transparence sur le cadre financier, et à des travaux urgents pour

l'établissement de sources de financement en adéquation avec les besoins et les conséquences du projet.

La Couronne-Sud recommande :

- Que soit réalisée une évaluation complète des coûts directs et indirects du projet de REM de l'Est pour les municipalités.
- Que le gouvernement du Québec accélère les travaux pour l'implantation de nouvelles sources de financement du transport collectif, afin d'avoir un financement adéquat pour l'ensemble des besoins de chacun des cinq secteurs de la CMM ainsi qu'une répartition équitable des coûts.

3.2. L'avenir du train de banlieue remise en question

Les effets dévastateurs anticipés du REM sur les lignes de train confirment une nouvelle fois la demande faite par la Couronne-Sud lors de la consultation sur le PSD, à l'effet d'élaborer un plan, une stratégie d'ensemble pour mettre en valeur et augmenter le potentiel du train et ce, de façon complémentaire au REM.

La région doit être en mesure de se positionner rapidement quant aux différents corridors de desserte actuellement empruntés par les trains. Cette action est urgente advenant des bouleversements majeurs dans l'achalandage du train en suivi de l'ouverture du REM de l'Ouest et de l'Est.

Pour la Couronne-Sud, il est inconcevable que ni l'ARTM ni le gouvernement du Québec ne prennent au sérieux cet actif pour lequel des investissements majeurs ont été faits ces dernières pour l'acquisition de nouvelles locomotives, qui présente l'avantage de pouvoir déplacer un très grand nombre de personnes sur de longues distances, dans un confort inégalé par les autres services.

Le train peut et doit contribuer davantage à l'atteinte des cibles ambitieuses fixées dans la Politique québécoise de mobilité durable, dans le PMAD et dans le PSD.

La Couronne-Sud recommande :

- Que soit réalisé un plan d'orientation et de développement sur le train de banlieue pour le consolider et/ou le développer, en complémentarité avec les autres services, plus particulièrement le REM de l'Ouest en cours d'implantation et le projet de REM de l'Est.

3.3. Contribution du projet aux objectifs et cibles métropolitaines et enjeu de desserte pour les autobus de la Couronne-Sud

La Couronne-Sud s'inquiète de la contribution du projet quant à l'atteinte des objectifs et des cibles inscrits dans les outils de planification métropolitains et dans la Politique québécoise de mobilité durable 2030 (PQMD).

L'un des objectifs fondamentaux du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), également repris dans le Plan stratégique de développement (PSD) du transport collectif de l'ARTM, est de faire passer à 35 % la part modale du transport collectif en heure de pointe du matin en 2031. La PQMD vise quant à elle que 70 % de la population québécoise ait accès à au moins quatre services de mobilité durable.

Le projet de REM de l'Est devrait beaucoup plus reposer sur les gains à réaliser auprès de la clientèle qui n'est pas déjà acquise au transport collectif ou à la mobilité active. À ce jour, CDPQ-Infra n'a pas présenté de données permettant d'établir le portrait des futurs utilisateurs de son réseau, notamment le mode de transport actuellement utilisé qui pourrait permettre d'estimer le transfert modal de l'auto vers le REM de l'Est. CDPQ-Infra a affirmé que la conversion des automobilistes était un facteur important dans la détermination du projet, sans jamais vraiment préciser et documenter cet enjeu.

Rappelons que le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), dans son rapport de consultation finale concernant la phase I du REM, soulignait à grands traits que « la prévision de la demande liée au transfert modal de l'automobile vers le réseau électrique métropolitain, pour les quatre antennes, représenterait seulement 10 % de la demande totale du réseau en période de pointe du matin. La majeure partie de sa clientèle proviendrait des usagers actuels du transport en commun »⁵.

À la lumière des informations diffusées par la Presse le 8 février dernier et confirmées par l'ARTM, le projet de REM de l'Est, dans sa forme initiale, serait encore pire en termes de gains de parts de marché, avec un très maigre transfert modal des automobilistes de 6% en heure de pointe du matin⁶.

Selon la dernière enquête Origine destination réalisée en 2018, la part modale du transport collectif sur l'ensemble des modes motorisés en période de pointe du matin était de 25%. En 2013 et en 2008, elle était de 23%. C'est dire à quel point il est difficile de faire augmenter la part modale du transport collectif à travers le temps, d'où l'importance de s'assurer que les projets réalisés sur le territoire le soient au meilleur coût-bénéfice.

Pour la Couronne-Sud, la part modale du transport collectif était de 11% en 2018. 9% en 2013 et en 2008. La plus basse avec la Couronne-Nord. Malgré les effets à long terme de la

⁵ Bureau d'audiences publiques sur l'environnement. *Projet de réseau électrique métropolitain de transport collectif | Rapport d'enquête et d'audience publique*. 2016. 323 pages, p.85

⁶ ARTM, <https://www.artm.quebec/avis-de-lartm-sur-le-projet-de-rem-de-lest-mise-au-point/>

pandémie, une part importante de citoyens et citoyennes continueront de se déplacer et nécessiteront par conséquent une ou des alternatives à l'usage de l'automobile. C'est à se demander si les 10G\$ qui seront investis dans le projet de REM de l'Est ne seraient pas mieux investis dans de nombreux autres projets porteurs pour la mobilité durable soumis à travers le Plan stratégique de développement de l'ARTM.

Voici un rappel des thèmes centraux abordés depuis des années par la Couronne-Sud et pour lesquels des projets et interventions pourraient être réalisés :

- Consolider et développer de nouveaux corridors structurants
 - Corridors d'express à développer
 - Corridors pour mieux desservir en transport collectif les pôles de destination en croissance à l'extérieur du centre-ville de Montréal
 - Desserte est-ouest à développer
- Mettre en place rapidement plusieurs voies réservées et autres mesures préférentielles pour bus, compte tenu de leurs présences limitées dans la Couronne-Sud. Rappeler l'attente de la CMM. À ce titre, rappelons l'attente n.2.3 de la CMM transmise à l'ARTM pour l'élaboration de son PSD :

« Mettre en place, à court terme, des mesures préférentielles pour autobus, de type SRB ou voie réservée, selon les axes identifiés au réseau de transport en commun métropolitain structurant et les axes de rabattement identifiés au tableau 28 du PMAD.⁷ »
- Optimiser et améliorer les services locaux
 - Assurer l'accès aux services et équipements structurants
 - Assurer une desserte optimale pour répondre aux besoins des différentes clientèles actuelles et potentielles du territoire (ex : horaires atypiques, personnes vulnérables, parcs industriels, pôles emplois autres que Montréal, etc.).
 - Favoriser le développement de mesures novatrices et de services alternatifs, afin de remplacer l'usage de l'autosolo et desservir des secteurs moins bien desservis ou achalandés.

Si le gouvernement insiste à réaliser ce projet, quelles seront les conséquences sur la planification des autres interventions et sur notre capacité à les financer? Malheureusement encore, nous ne disposons pas de réponses précises, résultat de l'incapacité du gouvernement du Québec et de l'ARTM à établir, sur des bases rigoureuses et consensuelles, le séquençage et le calendrier des interventions à réaliser à court, moyen et long terme, dans un cadre financier bien défini, et qui permettra de réaliser les meilleurs gains par rapport aux objectifs et cibles fixés à l'échelle métropolitaine et pour chaque secteur.

⁷ CMM, 2018, https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/02/20180621_OrientationsAttentesARTM.pdf

Le Plan stratégique de développement du transport collectif de l'ARTM a reçu à l'été 2021 un avis de non-conformité de la part du gouvernement du Québec sur la base qu'il ne faisait pas une priorisation des projets qui mise avant tout sur l'optimisation des équipements et des infrastructures de transport existants et qui inclut un cadre financier détaillé. Depuis ce temps, la Couronne-Sud n'a pas été impliquée dans les travaux visant l'élaboration d'une version amendée du PSD qui permettra notamment de mieux prioriser les projets en tant compte de la capacité de payer des municipalités et de l'évolution de la pandémie et des habitudes de déplacement.

Connexion du REM de l'Est avec les autobus de la Couronne-Sud

Bien que le législateur ait voulu donner le pouvoir à la Caisse de dépôt et placement de réaliser de grands projets d'infrastructures en un temps record, un minimum de concertation et de collaboration avec les municipalités et les instances métropolitaines de planification du transport nous apparaît sensé, afin d'améliorer le projet et s'assurer qu'il réponde aux besoins de l'Est de Montréal tout en élargissant la portée des réseaux actuels.

Enfin, la récente décision du promoteur, à l'effet de faire bifurquer une partie du tracé dans l'axe de l'emprise ferroviaire sur Souigny, au sud de la station de métro Honoré-Beaugrand, où CDPQ-Infra prévoyait implanter une gare intermodale, n'offre plus aucune possibilité de connexions intéressantes avec la clientèle en provenance de la Couronne-Sud. Des rencontres de travail en amont avec exo aurait probablement permis d'éclaircir cet enjeu et identifier des pistes de solutions.

Enfin, nous déplorons le manque d'informations du promoteur en lien avec les clauses de non-concurrence et de rabattement obligatoire, pour lesquels il est difficile de se positionner définitivement faute d'information.

La Couronne-Sud recommande :

- Que soit rapidement présenté les interventions et les projets à réaliser dans chacun des 5 secteurs et qui permettront de réaliser des gains pour la part modale du transport collectif.
- Que les besoins potentiels de rabattement efficace des clients et des clientes en provenance de l'axe du tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine vers les stations du REM soient analysés et intégrés dans la planification du projet.
- Que le projet de REM de l'Est soit modifié afin d'être en adéquation avec les objectifs et les cibles métropolitaines de part modale du transport collectif.

4. Synthèse des recommandations

Financement du transport collectif

- Que soit réalisée une évaluation complète des coûts directs et indirects du projet de REM de l'Est pour les municipalités.
- Que le gouvernement du Québec accélère les travaux pour l'implantation de nouvelles sources de financement du transport collectif, afin d'avoir un financement adéquat pour l'ensemble des besoins de chacun des cinq secteurs de la CMM ainsi qu'une répartition équitable des coûts.

L'avenir du train de banlieue remise en question

- Que soit réalisé un plan d'orientation et de développement sur le train de banlieue pour le consolider et/ou le développer, en complémentarité avec les autres services, plus particulièrement le REM de l'Ouest en cours d'implantation et le projet de REM de l'Est.

Contribution du projet aux objectifs et cibles métropolitaines et enjeu de desserte pour les autobus de la Couronne-Sud

- Que soit rapidement présenté les interventions et les projets à réaliser dans chacun des 5 secteurs et qui permettront de réaliser des gains pour la part modale du transport collectif.
- Que les besoins potentiels de rabattement efficace des clients et des clientes en provenance de l'axe du tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine vers les stations du REM soient analysés et intégrés dans la planification du projet.
- Que le projet de REM de l'Est soit modifié afin d'être en adéquation avec les objectifs et les cibles métropolitaines de part modale du transport collectif.

