



Table des préfets et élus
de la Couronne Sud

TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE SUD

Pour une intégration intelligente et cohérente du REM au réseau de transport métropolitain

MÉMOIRE

Présenté au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement, dans le cadre de la consultation publique concernant le projet de Réseau électrique métropolitain

Version finale

22 septembre 2016

Table des matières

A) Présentation de la Table des préfets et élus de la Couronne Sud	3
B) Mise en contexte.....	4
Un projet supporté par les municipalités de la Couronne Sud	5
C) Le REM et la planification.....	6
Une meilleure PLANIFICATION réclamée.....	6
Planification : Des questions quant à l’ampleur des stationnements incitatifs.....	8
Des problèmes en matière de PLANIFICATION	9
PLANIFIER pour demain	12
Conclusion : le REM et la planification nécessaire.....	13
E) Le REM et le PMAD.....	14
Le REM : un outil de densification et une réponse au PMAD?	14
Le PMAD : des stratégies établies à long terme déjà à revoir?.....	15
Limites du PMAD.....	16
F) Le REM : vecteur d’opportunités pour la COURONNE SUD	18
Le REM et le territoire de LA COURONNE SUD	18
La Couronne Sud : une meilleure offre de services possible	19
G) Le REM et la nouvelle gouvernance en transport collectif	21
Le REM, l’Autorité et le Réseau : un mode de fonctionnement inconnu	21
Conclusion.....	23
Annexe 1 : Recommandations de la Couronne Sud.....	25
Annexe 2 : Mesures prioritaires avec effets structurants.....	30
Annexe 3 : Plan de mobilité durable de la Couronne Sud.....	35

A) Présentation de la Table des préfets et élus de la Couronne Sud

La Table des préfets et élus de la Couronne Sud (TPECS) existe depuis 2003 et regroupe les 40 municipalités de la Couronne Sud de Montréal sous un même chapeau afin de développer des positions métropolitaines communes et consensuelles.

Les responsabilités de la TPECS couvrent les questions liées aux transports, à l'aménagement du territoire, au développement économique, au logement social et au développement durable.

La Table est composée des préfets des six MRC de la Couronne Sud dont les territoires sont inclus en totalité ou en partie dans celui de la CMM, ainsi que des quatre représentants élus de la Couronne Sud siégeant au Conseil d'administration de la Communauté métropolitaine de Montréal.

B) Mise en contexte

La Table des préfets et élus de la Couronne Sud remercie la Commission de l'aménagement du territoire de la CMM de prendre connaissance de notre position concernant le Réseau électrique métropolitain (REM). Nous sommes d'autant plus fiers qu'il s'agit d'un dossier prioritaire que nous traitons depuis 2005. À l'époque, comme nous savions que le pont Champlain devait être remplacé « à court terme », nous proposons d'implanter le Système léger sur rail (SLR) dans l'axe de l'estacade de ce pont. Ce n'est donc pas d'hier que notre position est arrêtée et assumée concernant la nécessité de mettre place, dans cet axe, un mode guidé de transport collectif.

Notre position a par la suite évoluée et s'est affinée, s'appuyant entre autres sur les conclusions du Plan de mobilité durable de la Couronne Sud (PMD) qui confirme, **dans une logique de développement durable**, la nécessaire mise en place d'un SLR dans cet axe. En effet, le pont Champlain est l'un des ponts les plus achalandés en Amérique du nord. C'est aussi l'un des axes prioritaires du transport de biens et de marchandises pour tout le Canada. Dynamiser cet axe devenait donc une priorité.

Synthèse de la position de la Couronne Sud

La C.Sud **appui et salue** la CDPQ dans son projet de REM puisqu'il:

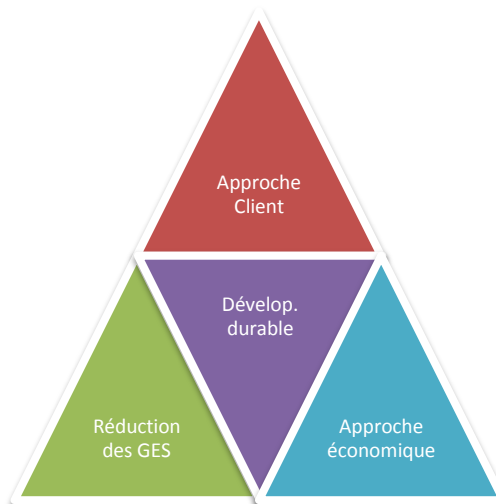
- répond aux stratégies mises en place dans le **Plan de mobilité durable** dont la Couronne Sud s'est dotée;
- contribue de façon importante à l'atteinte des objectifs fixés par le **PMAD**;
- facilitera la concentration des nouveaux ménages dans les **aires TOD** de même que la densification de nos municipalités, réduisant ainsi notre utilisation de l'espace.



Le PMD de la Couronne Sud confirme que l'implantation d'une infrastructure de nature structurante assurant une offre performante de transport collectif métropolitain atténuera la pression dans une portion de l'axe de l'autoroute 10, un axe économique essentiel à la vitalité de la Grande région de Montréal. Ce descriptif des avantages serait incomplet sans souligner les gains environnementaux qui se traduiront par une réduction des gaz à effets de serre. Implanter

le SLR, dans l'axe du pont Champlain, se veut donc un projet de société innovant pour le Québec qui se déploie dans une logique de développement durable.

Ainsi, en 2012, la Couronne Sud prenait le pari, par le biais du Plan de mobilité durable (PMD), d'attacher le projet de SLR à la reconstruction du pont Champlain que tous savaient inévitable et imminente. Avec un projet comme celui-là, le Grand Montréal ne chercherait plus à être l'un des leaders mondiaux comme ce fut le cas jadis avec le métro de Montréal. Le PMD de la Couronne Sud proposait tout simplement d'entrer dans les rangs de la modernité et être de son temps. Il s'agit là d'un constat dur, mais réel : **Le Grand Montréal, qui faisait office de figure de proue à la fin des années soixante avec l'un des métros les plus performants du monde, se retrouve aujourd'hui obligé de copier et d'être à la remorque en matière de développement du transport collectif.**



Un projet supporté par les municipalités de la Couronne Sud

La Table des préfets et élus de la Couronne Sud salue le projet de la Caisse de dépôt et placement du Québec et plus spécifiquement sa division infrastructures (CDPQ Infra.). Nous désirons toutefois émettre certains commentaires, quelques réserves et ultimement, proposer des améliorations afin de bonifier le projet de REM.

C) Le REM et la planification

Une meilleure PLANIFICATION réclamée

La Table des préfets et élus de la Couronne Sud, qui représente les 40 municipalités de la Couronne Sud, supporte le projet de REM et est en accord avec son déploiement.

Toutefois, nous ne voyons pas de planification entre les travaux de la CDPQ Infra et **les aménagements qui seront nécessaires et qui devront être faits par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET)**. *Aussi, la planification en amont qui DOIT ÊTRE exécutée par le ministère des Transports est insuffisante, voire inexistante.* Nous devrions avoir accès à deux calendriers de travaux qui avancent de concert. En d'autres mots, le développement du réseau routier qui alimentera le REM ne semble aucunement prévu ni être à l'ordre du jour du MTQ. Il s'agit là d'un enjeu prioritaire pour les municipalités de la Couronne Sud qui veulent à la fois voir le succès du REM, mais surtout ne pas vivre les congestions monstres résultantes de l'absence de planification sur le réseau routier aux abords des gares du REM.

Synthèse de la position de la Couronne Sud

Toutefois, la C. Sud tient à présenter certains éléments qui favoriseront la réussite du projet:

- La nécessité d'avoir une planification en **amont** qui tient compte des impacts futurs et potentiels de ce nouveau mode lourd de transport en transport et en aménagement du territoire
- La nécessité d'assurer un **dialogue** ainsi qu'une **collaboration** sans faille entre le REM et la **nouvelle organisation** du transport collectif métropolitain (AUTORITÉ et RÉSEAU)
- La nécessité que **le MTQ s'intéresse** au REM et **orchestre** les mesures préférentielles **essentiels** au développement du nouveau système

À la lumière des documents et informations dont la Couronne Sud a pris connaissance, il n'apparaît pas de manière évidente qu'une réflexion incluant la planification territoriale ait été combinée avec celle de l'implantation du REM. Or, sans cette prise en compte, les municipalités de la Couronne Sud sont à même d'être préoccupées par l'arrivée du REM, son impact et son influence sur le développement de notre secteur. Aussi, nous sommes d'avis que l'intégration et

l'arrimage doivent impliquer plus que quelques échanges entre les municipalités situées sur le tracé du REM. Nous croyons qu'une analyse en profondeur du système de transport métropolitain est indispensable.

Synthèse de la position de la Couronne Sud

(suite) :

- La nécessité d'**arrimer** le REM aux autres composantes du système de transport métropolitain, en portant une attention particulière aux besoins des **clients** ainsi qu'aux principes **d'intermodalité** et de **mobilité active**;
- La nécessité d'avoir des **infrastructures** routières et des **équipements** permettant d'assurer la **fluidité** des déplacements (**ex: voies réservées et autres mesures préférentielles, système rapide par bus (SRB), stationnements incitatifs...**);
- La nécessité d'initier immédiatement une réflexion entourant les **prolongements** futures du REM vers l'Est et l'Ouest de la Couronne Sud.

Il serait opportun de connaître, entre autres :

- Les besoins en matière de mesures préférentielles, de voies réservées et autres infrastructures;
- Les habitudes de déplacements (toutes clientèles confondues, actuelles & futures);
- Les prévisions des habitudes de déplacements
- L'identification des futures destinations recherchées.

Tout en considérant les modèles et les stratégies qui guident l'aménagement du territoire et les orientations prises ces dernières années en urbanisme et en aménagement du territoire.

Sans l'arrimage inévitable de ces éléments, nous sommes d'avis que l'optimisation du REM est impossible. *Ainsi, nous demandons à ce que les infrastructures routières liées et alimentant directement le réseau soient analysées et revues. Il en va de même des mesures préférentielles liées au transport collectif* (Voir Annexe 1).

Planification : Des questions quant à l'ampleur des stationnements incitatifs

L'antenne Rive-Sud du REM prévoit la construction d'un stationnement incitatif de 3000 places. À titre de comparaison, les stationnements entourant le terminus Longueuil du métro de Montréal comptent 1700 places de stationnement. Ce nombre était plus élevé il y a quelques années, mais fut l'objet d'une réduction de la part de la Ville de Longueuil, cette dernière jugeant le développement de l'espace plus rentable que son maintien en stationnement à ciel ouvert.

Le PMAD est très clair quant à la nécessité d'augmenter la part intermodale du transport collectif dans le Grand Montréal. Les municipalités de la Couronne Sud voient en la construction d'un immense stationnement de près du double de ce que nous retrouvons au métro Longueuil un risque réel de voir les citoyens emprunter leur voiture et se rendre directement au SLR, plutôt que d'utiliser leurs réseaux de transport locaux par autobus. Il en résulterait une réduction de l'utilisation du transport en commun. *En limitant au maximum le nombre de cases de stationnements à la station Rive-Sud, la CDPQ Infra haussera l'utilisation des transports collectifs par autobus et plus directement la part intermodale du Grand Montréal, l'une des exigences liées au PMAD.*

STATIONNEMENT INCITATIF de 3000 places à l'antenne rive-sud



Un stationnement incitatif d'une telle **ampleur**...

- **Favorise** l'usage de la voiture, au détriment du réseau de transport collectif et actif de la C.Sud
- **Nuit** aux principe d'intermodalité des transports

Des problèmes en matière de PLANIFICATION

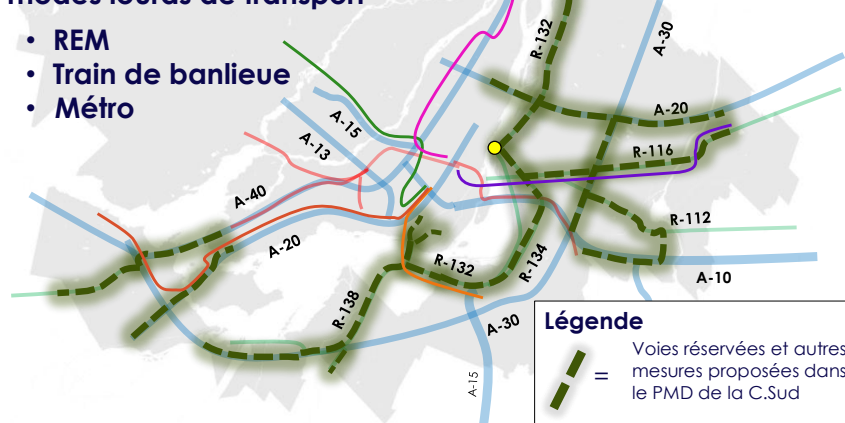
La CDPQ Infra est précise dans sa description des rames, du tracé et de la localisation des antennes du REM, mais les gestes nécessaires à poser pour accéder aux stations Saint-Anne-de-Bellevue/Kirkland, Rive-Sud et Panama ne sont peu, voire pas du tout initiés. Comme nous ne trouvons pas ces éléments, nous demandons que soit considérés, dans le projet du REM, les scénarios préférentiels contenus dans notre PMD. Il s'agit d'une base de travail pertinente pour qui veut bien comprendre les habitudes de déplacements sur la Couronne Sud et ultimement, assurer l'alimentation efficace des stations du REM.

Implantation d'une toile de voies réservées et autres mesures préférentielles pour les autobus

ALIMENTER

les modes lourds de transport

- REM
- Train de banlieue
- Métro



Il en va de même pour la planification des quais qui sont à notre avis en quantité insuffisante, compte tenu des niveaux de rabattements envisagés. Par ailleurs, le manque d'information concernant les équipements et services (billetteries, aires d'attente, installations sanitaires, accessibilité universelle...) nuit à notre compréhension du système qui est à mettre en place et soulève certaines interrogations quant à l'expérience client :

- Comment seront aménagées les stations?
- Aurons-nous recours à des technologies de type SAEIV?
- Seront-ils en synchronisation avec nos équipements?

RABATTEMENT efficace

- Les stations du REM doivent être **accessibles** par des infrastructures permettant l'arrivée **simple** et **rapide** des autobus et autres modes de transport actif
- La CDPQ-Infra doit déjà prévoir hausser le nombre de **quais** de **débarquement** pour être en mesure d'accueillir la clientèle actuelle et future



CORRESPONDANCE efficace

- **Aménagement** des stations utilitaires et conviviales
- **Synchronisation** entre le REM, les horaires et les circuits d'autobus, de trains et de métro
- **Information** en temps réel (Techno de type SAEIV)



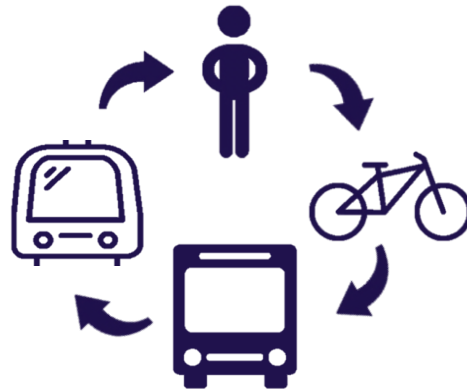
Cette situation est préoccupante et engendre des doutes quant au succès **optimal** de l'entreprise.

Sommes-nous encore dans cette logique de croissance à courte vue, où nous construisons d'abord et apportons les améliorations nécessaires par la suite? Nous nous permettons de rappeler à la mémoire des lecteurs que la voie réservée temporaire sur le pont Champlain à contresens est implantée depuis 1978 avec ses cônes orange. À une époque où la voiture était

reine, il était difficile d'anticiper la nécessité de voies réservées, mais aujourd'hui, nous connaissons bien l'impact de la construction de nouvelles infrastructures et pouvons prévoir les besoins. Cette anticipation est actuellement insuffisante et peut mener à des décisions qui seront irréversibles au même titre que le choix fait par les décideurs publics de n'avoir pas intégré de voies réservées au moment de la construction du pont Champlain. Cette fois-ci, par contre, nous n'aurons que nous à blâmer.

INTERMODALITÉ planifiée

Le REM doit s'inscrire dans un réseau de transport favorisant l'utilisation de **plusieurs modes** de transport **distincts** au cours d'un même déplacement



PLANIFIER pour demain

Les municipalités de la Couronne Sud comprennent que la première phase de déploiement du REM est très importante. Un premier investissement de plus de 5G\$ aussi nous n'insistons pas pour sa prolongation immédiate.

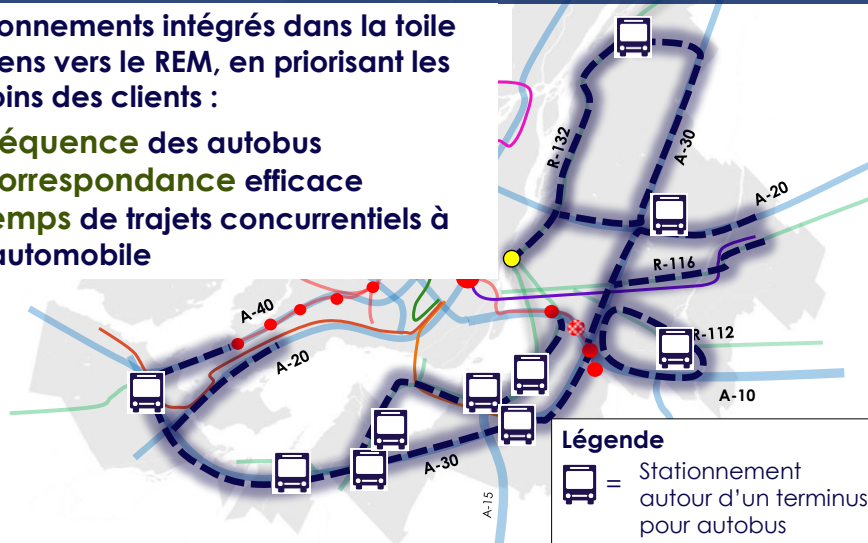
Ce qui nous importe plus, et nous l'avons dit plus tôt, *c'est la nécessaire complétion du réseau routier (incluant les mesures préférentielles), cette dernière étant essentielle à la fluidité et la connectivité jusqu'aux stations, Kirkland/Saint-Anne-de-Bellevue, Panama et Rive-Sud.* Le réseau routier doit être complété et répondre à nos demandes consignées au PMD avant l'arrivée du REM. En annexe au présent mémoire, nous retrouvons les travaux proposés par les municipalités de la Couronne Sud qui se doivent d'être analysés.

Par contre, nous souhaitons sentir une réflexion à long terme favorisant le prolongement du REM d'Est en Ouest. Pour le moment, la CDPQ Infra ne semble concevoir l'infrastructure que dans sa logique pendulaire, en circuit fermé. Qu'il y ait ou non une volonté de prolonger le REM, *des réflexions urbanistiques doivent être effectuées et même des emprises localisées et déjà planifiées.* Sans cette réflexion immédiate, des gestes seront posés, cadennassant ou limitant les prolongements futurs. Nous sommes convaincus que le REM sera appelé à croître et ultimement à couvrir l'ensemble de la région.

Stationnements incitatifs pour les autobus de la Couronne Sud

Stationnements intégrés dans la toile de liens vers le REM, en priorisant les besoins des clients :

- **Fréquence** des autobus
- **Correspondance** efficace
- **Temps de trajets** concurrentiels à l'automobile



Conclusion : le REM et la planification nécessaire

Les différents outils et équipements de transport, qu'ils relèvent du transport collectif, de la mobilité active ou du transport des marchandises, font partie d'un seul et même système et se doivent de travailler en symbiose.

Le REM supportera de façon fulgurante l'écosystème de transport collectif métropolitain déjà en place. Son impact sera si grand que nous nous attendons à ce que la réflexion qui doit venir nécessairement en amont d'un tel projet le soit tout autant. Ce n'est pas le cas. Cette situation inquiète profondément les décideurs des municipalités de la Couronne Sud.

En conclusion, la mise en place du REM implique :

- des voies réservées pour se rendre rapidement en transport collectif vers certaines stations;
- des quais en quantité suffisante à proximité des zones d'embarquements du REM pour que les autobus puissent **déposer et prendre** les clients afin de favoriser l'expérience de ces derniers (confort & réduction de temps de correspondance);
- Une réflexion afin d'implanter des stationnements incitatifs efficaces **là où ils sont nécessaires**, supportant ainsi l'intermodalité sans nuire globalement au transport collectif;
- Une réflexion immédiate quant aux possibles prolongements.

L'expérience-client doit être au cœur des réflexions des partenaires du REM. Tous les éléments mentionnés ci-haut viendront favoriser l'efficacité du nouveau système, en assureront l'optimisation et, ultimement, l'adhésion.

E) Le REM et le PMAD

Le REM : un outil de densification et une réponse au PMAD?

Les municipalités de la Couronne Sud sont d'avis, que le REM supportera grandement l'atteinte des plus importantes cibles métropolitaines consignées au PMAD telles que celles liées à l'augmentation de la part intermodale et aux densités de sol. Ce que nous avons été à même de voir dans les visites que nous avons faites¹ au cours des dernières années et ce que nous enseigne la littérature, c'est que **les transports collectifs lourds peuvent engendrer une plus grande concentration des ménages vers des pôles denses...**

Contribution du REM aux cibles du PMAD

- 
 Viser une **augmentation** de **30 %** de la part modale des déplacements effectués en transport en commun à la période de pointe du matin d'ici 2021 
- 
 Identifier plusieurs **axes** de transport en commun **structurant** 
- 
Optimiser et **compléter** le réseau routier pour soutenir les déplacements des personnes et des marchandises
- 
 Favoriser la **mobilité active** 
- 
Orienter 40 % de la **croissance** des ménages aux **points d'accès** du réseau de transport en commun métropolitain structurant
- 
Contribuer à la **densification** de l'ensemble de nos secteurs 

¹ Visites de terrain à Washington de la CMM et visites de terrain à Fribourg, Bâle et Mulhouse

Loin de favoriser l'étalement urbain, l'arrivée du REM **supportera l'atteinte et même le dépassement des cibles de densité** fixées pour nos secteurs par le PMAD. Le REM renforce ainsi la stratégie TOD. Pour la 1^{re} fois, les municipalités de la Couronne Sud disposeront d'une véritable alternative à l'auto-solo en transport collectif.

Il y a un corolaire à tracer entre les régions métropolitaines qui se dotent d'infrastructures performantes de transport collectif et les densités de sols élevées qu'il est possible d'analyser dans ces secteurs. Une offre de service améliorée, notamment par l'arrivée du REM permettrait aux familles de réduire leur dépendance à la voiture. Une plus grande densité impliquera une meilleure utilisation du sol et réduira également la pression sur la zone agricole.

Le PMAD : des stratégies établies à long terme déjà à revoir?

Il est important de s'interroger sur certaines décisions prises lors de l'adoption du PMAD et des conformités des schémas d'aménagement et des plans d'urbanisme qui en ont suivies. L'urbanisme est en constante transformation et ses pratiques évoluent avec le temps. Le PMAD traduisait le milieu métropolitain et les tendances urbanistiques en vigueur au moment de son adoption en 2012.

Stratégies et orientations métropolitaines en transport et en aménagement du territoire

En fonction des **impacts** et des **changements** à venir en lien avec le **développement** du REM et les nouvelles **habitudes de déplacement** des citoyens, la Couronne Sud recommande à la CMM de réévaluer, au moment opportun :



les **objectifs**, les **cibles**, les **orientations** et les **critères** fixés dans les plans métropolitains en transport ainsi qu'en aménagement du territoire

Les décisions qui en ont découlées ont engendré des actions et des gestes urbanistiques qui viennent camper l'utilisation du sol pour plusieurs années. Dans le contexte de l'arrivée du REM, nous entrevoyons que certaines stratégies sont appelées à être revues en profondeur. À titre d'exemple :

- Les TOD localisés autour des stationnements incitatifs seront-ils appelés à se redéfinir lorsque le REM sera en fonction?
- Les trajets d'autobus locaux, continueront-ils à rabattre le client vers les stationnements incitatifs ou desserviront ils directement le REM?
- La localisation des stationnements incitatifs sera-t-elle à revoir? À la limite, les stationnements répondront-ils toujours aux besoins des clientèles locales?
- Devrons-nous considérer implanter des terminus sans stationnement incitatif?
- Maintiendrons-nous la stratégie TOD ou d'autres formules s'imposeront?

Toutes ces questions soulèvent l'absence de planification et de dialogue tripartite entre les instances municipales, le gouvernement du Québec (MTQ-MAMOT) et la CDPQ Infra. Personne à l'heure actuelle ne connaît l'ampleur de la réorganisation nécessaire. Or, nous sommes d'avis que la situation pénalise le projet dans son ensemble.

Limites du PMAD

Cette situation soulève un autre problème plus profond et fondamental. En effet, s'il est une limite du PMAD que met en relief l'implantation du REM, c'est l'absence dans les critères d'exigences à l'égard du gouvernement du Québec. Nous nous sommes dotés d'un cadre rigoureux face à l'urbanisation de nos municipalités, mais nous n'avons jamais eu de réciprocité telle que le stipule la loi envers Québec.

Le PMAD et l'implication du MTQ



Le REM met en évidence l'**absence**, dans le PMAD, **d'exigences réglementaires** auprès des interventions gouvernementales faites sur les territoire métropolitain.



Ex : Si Le PMAD exigeait du gouvernement qu'il mette en place obligatoirement des **mesures préférentielles** dans les nouvelles infrastructures lourdes de type autoroute ou SLR, le gouvernement serait tenu de procéder.

Ainsi, le REM, premier véritable outil métropolitain touchant l'ensemble des cinq secteurs de la CMM, peut nous permettre de relancer cette réflexion. Nous pouvons bien réclamer du MTQ une planification spécifique, mais nous n'avons aucun outil ou critère consigné au PMAD pour l'exiger. Les municipalités de la Couronne Sud ont déjà initié une bonne partie de la réflexion nécessaire, tant urbanistique que de transport, afin d'être prêtes à l'implantation du REM, mais tout comme la CDPQ Infra, nous n'avons pas de compétences sur une bonne partie des mesures qui doivent être mises en place.

Nous avons souvent fait valoir que les exigences du PMAD ne devaient pas uniquement s'adresser aux municipalités, mais qu'elles devaient également contraindre le gouvernement du Québec à poser certains gestes. À titre d'exemple, le PMAD aurait pu exiger que toutes les réfections d'autoroutes ou investissement en transport collectif lourd en milieux métropolitains soient accompagnés de voies réservées. L'implantation du REM devra inévitablement être affublée de mesures préférentielles et le PMAD ne contient pas les outils règlementaires pour obliger le gouvernement afin que ces chantiers soient immédiatement initiés. *Nous sommes d'avis qu'il faut dès maintenant relancer la discussion concernant les exigences liées au PMAD envers le gouvernement du Québec, les ministères ainsi que les mandataires.* Les modifications nécessaires au PMAD seraient relativement simples, mais auraient un impact majeur pour la planification à l'échelle métropolitaine. Nous ne possédons toujours pas ce rapport de force vis-à-vis le gouvernement du Québec. C'est la planification toute entière qui en est autant paralysée.

F) Le REM : vecteur d'opportunités pour la COURONNE SUD

Le REM et le territoire de LA COURONNE SUD

De nombreuses coupures territoriales, physiques et anthropiques limitent et circonscrivent le développement de la Couronne Sud. Qu'il s'agisse de voies ferrées, de cours d'eau, des Montérégiennes ou du fleuve Saint-Laurent (et sa voie maritime), ces contraintes ont joué un rôle fondamental dans la construction et l'évolution de nos municipalités. Les coupures de territoire canalisent tous les déplacements à quelques points de franchissement, créant plusieurs goulots d'étranglement dans notre secteur. Cette réalité explique en partie les distances séparant nos municipalités les unes des autres. Il est donc difficile, voire impossible, d'offrir un transport collectif d'Est en Ouest efficace et de qualité. Elle limite également la construction de liens routiers supplémentaires dont la fonctionnalité répondrait à tous les types de déplacements, qu'ils soient locaux, intermunicipaux ou régionaux. La carte ci-jointe présente certains de ces points de rupture qui influent sur le réseau routier en canalisant l'ensemble des déplacements à un nombre limité de points d'accès.



Cette situation entraîne inévitablement des déplacements supplémentaires vers le réseau supérieur et provoque son engorgement. Les déplacements sur le réseau routier supérieur en souffrent de façon importante, rendant encore plus difficile les liaisons intra-couronnes.

Outre les contraintes territoriales, nous ne pouvons négliger le fait que notre territoire est vaste, s'étendant sur plus de 180 km. De par l'évolution de nos municipalités, notre trame urbaine est discontinuée, ce qui réduit les possibilités de dessertes d'Est en Ouest. **L'arrivée du REM constitue le vecteur d'opportunités permettant de remédier à cette situation.**

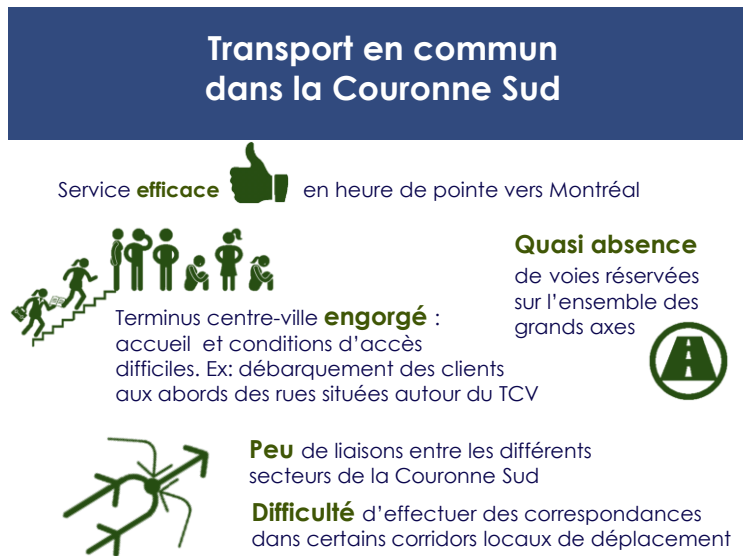
Nous devons cesser de prévoir les stations Panama et Rive-Sud uniquement comme des points de débarquements, mais plutôt comme des points de convergence qui offrent une attractivité et une masse critique suffisante pour développer des circuits actuellement impossibles à imaginer. Il faut construire les nouvelles stations, non comme des points uniquement de transferts SLR/autobus, mais aussi autobus/autobus; saisir cette opportunité afin d'enfin offrir un service Est-Ouest et ne pas confiner les nouvelles stations à un rôle unique REM.

Cette nouvelle masse critique autour d'une gare de SLR desservant les municipalités de la Couronne Sud DOIT PRÉVOIR ET PERMETTRE la mise en place d'un hub répondant aux besoins de services de la clientèle. Ainsi, nous optimisons l'ensemble des trajets, que la destination soit le centre-ville ou ailleurs sur la grande Rive-sud. En concevant les stations dans cette logique, les clients auront accès non seulement à Montréal, mais aussi à Longueuil et à la Couronne Sud. Il s'agirait d'un gain important pour le transport collectif. Sans cette gare, aucun point de ralliement n'a actuellement l'attractivité et surtout l'attrait nécessaire pour offrir une telle opportunité. Par contre, cette planification doit avoir lieu immédiatement, sans quoi nous prévoyons un capharnaüm guidé par un chaos qui ne viendra qu'alourdir l'expérience client.

La Couronne Sud : une meilleure offre de services possible

Sur la Couronne Sud, l'offre de transport collectif en heure de pointe vers Montréal, que ce soit par train ou par autobus, est très efficace. Les principaux problèmes des transports collectifs de notre secteur concernent l'offre de service à l'extérieur des heures de pointes ainsi que vers des destinations autres que le centre-ville. Aussi, lorsque nous traitons de planification des réseaux, nous nous attendons à ce que nos temps de parcours actuels soient améliorés et que nous ne voyons pas ces temps être allongés. Il en découle une nécessaire synchronisation entre les déplacements par bus et ceux du REM.

Non seulement une réflexion immédiate est nécessaire pour créer des hubs aux stations précitées, mais *la mise en place du REM doit aussi être combinée de façon spécifique avec celle du RÉSEAU (Réseau de transport métropolitain) afin d'ériger une toile dont les équipements lourds de transport tels que les trains de banlieue, le métro et le REM constituent la colonne vertébrale. Le service aux usagers doit être amélioré dans toutes les sphères si on veut augmenter l'achalandage du transport collectif.* Une telle planification favoriserait l'intermodalité et augmenterait l'utilisation du transport collectif dans le Grand Montréal.

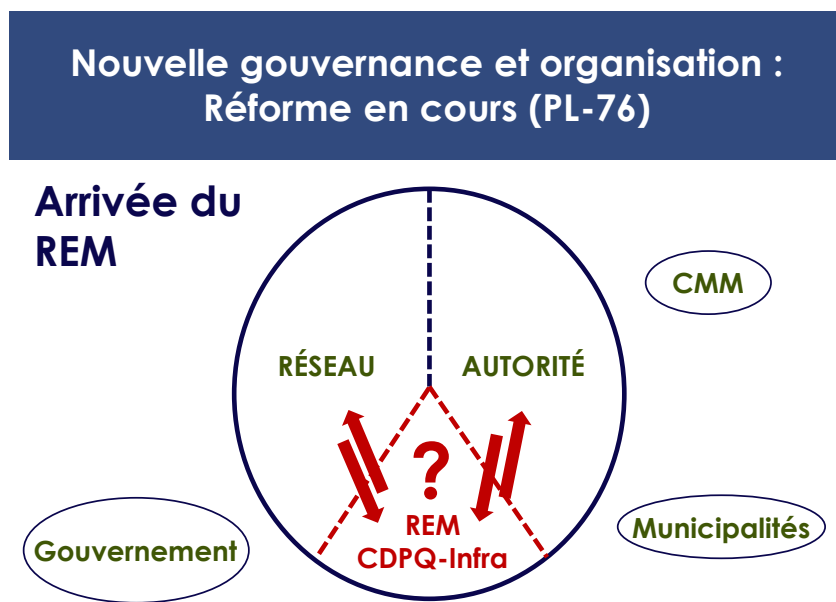


Aujourd'hui même, certaines personnes utiliseraient le train si les heures de retour étaient prolongées. Si la planification est adéquate, un utilisateur pourra prendre le train à l'aller, mais revenir en fin de soirée par le biais du REM. *La CDPQ doit prévoir cette inévitable intermodalité qui viendra augmenter le service aux usagers.* Plutôt que de voir les réseaux en compétition, nous devons les penser sous l'angle de la complémentarité.

G) Le REM et la nouvelle gouvernance en transport collectif

Le REM, l'Autorité et le Réseau : un mode de fonctionnement inconnu

Nous l'avons dit plus tôt, la Couronne Sud réclame depuis 2005-06 la mise en place d'un système de transport collectif de type SLR dans l'axe du pont Champlain. Parallèlement à cette demande historique, une autre demande, tout aussi importante, visait la réforme en profondeur de la gouvernance en transport collectif du Grand Montréal. Or, le REM apparaît à un curieux moment dans le paysage politique métropolitain puisque son arrivée coïncide avec la réforme des organismes de transport collectif. Au moment où nous tentons de régler les défis d'implantation de cette réforme, un joueur indépendant, dirigé par la CDPQ, voit le jour afin de concevoir, construire et opérer le nouveau REM.



Le régime actuel est à revoir. Nous en faisons les frais depuis bien trop longtemps. Bien sûr que la force intrinsèque à la CDPQ favorise et confirme à toute fin pratique la mise en place du REM, mais l'absence d'intégration avec la nouvelle gouvernance à mettre en place soulève bien des interrogations de légitimité, notamment à l'égard du fonctionnement à prévoir entre les OPTC*, le RÉSEAU (RTM), l'AUTORITÉ (ARTM) et la CDPQ.

Nous ne voulons certainement pas retourner en arrière avec un nouvel organisme indépendant qui gèrera ses tarifs de façon unilatérale, sans discussion avec ses partenaires. *Il nous apparaît fondamental que le REM SOIT soumis à l'Autorité (ARTM) au même titre que les autres OPTC.*

Transport en commun dans la Couronne Sud

Tarifification métropolitaine déjà **compliquée**



Différentes catégories de prix (tarifs locaux versus prix TRAM)



Prix **variable** selon le type de client et le type d'équipement utilisé



Cartes, billets et argent comptant



Les **points de vente** n'offrent pas les mêmes titres et billets, selon l'endroit

Tarifification **peu adaptée** pour les déplacements entre les différents secteurs de la C.Sud



Sans cette intégration, les municipalités n'auront aucune façon d'influencer la CDPQ dans le processus décisionnel menant à la tarification métropolitaine et à l'intégration tarifaire du nouveau réseau. Pas plus que nous ne pourrons forcer la CDPQ à s'interroger sur de possibles interactions entre les autobus à ses gares. La logique du SLR prévaudra sur toutes les autres. Le REM, à n'en point douter, sera aussi important que le métro. Il ne peut agir en vase clos sans interaction avec le reste de l'écosystème qu'il viendra supporter.

Conclusion

Pour conclure, il est essentiel de surligner à grands traits que la planification en périphérie du projet est insuffisante ou du moins insuffisamment diffusée. Le projet semble très bien ficelé et la CDPQ Infra trouvera toujours au sein des élus de la Couronne Sud des défenseurs du REM. Toutefois, nous possédons trop peu d'information concernant l'arrimage avec le MTQ et les mesures qui doivent être mises en place par ces derniers.

La planification doit être plus spécifique et une série de mesures doit se déployer de concert avec le développement du REM afin d'assurer l'optimisation du transport collectif dans le Grand Montréal. Ce faisant il sera possible d'atteindre à la fois les cibles de densification, de part intermodale du transport collectif et on sécurisera également les corridors de développement économique. Le REM n'est pas qu'un mode lourd de transport collectif, il s'inscrit dans un projet collectif bien plus large. Il s'agit d'un bien à la fois d'utilité socioéconomique et environnementale.

La planification ou le transfert de l'information doit être amélioré à trois niveaux:

Sur les axes routiers qui donnent accès aux sites des gares du REM, doivent être élaborés des scénarios optimaux considérant l'implantation des éléments suivants :

- Des voies réservées et des mesures préférentielles;
- Des voies cyclables et des mesures afin de favoriser la mobilité active;

Au sein même du site des gares du REM :

- Réfléchir chacun des sites en fonction des caractéristiques offerte par le secteur desservi;
- Simplifier et sécuriser les approches et les déplacements de citoyens en assurant la cohabitation entre les différents modes de transport qui se croiseront sur les sites;

L'interconnectivité entre le REM et le Réseau de transport collectif métropolitain (RTM) :

- Quais de débarquement à proximité des rames de train;
- Synchronisation des trains et des autobus afin d'assurer une expérience client de qualité;
- Les gares de la Rive-Sud doivent posséder une quantité suffisante de quais afin de pouvoir déposer et prendre des utilisateurs;
- **IL EST ESSENTIEL de profiter de la masse critique des stations Panama et Rive-Sud afin de créer un HUB qui permettra la desserte de l'ensemble de la Couronne Sud et de Longueuil d'Est en Ouest. Jamais un arrêt ne pourra être aussi attractif. Ces stations ne doivent pas être uniquement prévues comme des points de débarquements, mais comme des HUB où les gens pourront monter et se déplacer sur la Couronne Sud.**

De plus, il est essentiel de prévoir les planifications des prolongements possibles, sans quoi la CDPQ Infra risque de cadenasser le REM dans des culs de sac à partir desquels il sera difficile de sortir. Cette situation pourrait limiter une future phase de développement.

Aussi, et nous tenons à le réitérer, ce qui nous préoccupe le plus, c'est cette impression que le MTQ ne joue pas son rôle afin de confirmer le succès futur du REM. Dans les prochains mois, nous devons voir simultanément se déployer deux agendas, soit celui de la CDPQ Infra et celui du MTQ, dont le réseau doit alimenter les stations.

Annexe 1 : Recommandations de la Couronne Sud



APPUYER

le projet de REM en regard de sa contribution positive aux objectifs fixés par le PMAD.



PLANIFIER

l'arrivée du REM en considérant l'ensemble des composantes du système de transport métropolitain et en portant une attention particulière aux besoins des clients et aux principes d'intermodalité et de mobilité active.



ANALYSER

de manière spécifique les besoins en voies réservées et autres infrastructures routières afin d'accéder de façon optimale aux stations du REM.



EXIGER

du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports qu'il exerce son rôle dans le dossier en étudiant sérieusement la question des accès vers les stations du REM.



INVESTIR

dans l'aménagement de voies réservées et autres mesures préférentielles, dans un système de SRB et dans l'optimisation du réseau routier et cyclable, afin d'assurer la fluidité des transports.



RÉVISER

les circuits et les horaires d'autobus en fonction du potentiel et des opportunités offertes par le REM.





FAVORISER

le rabattement des autobus aux approches des stations du REM ainsi que la correspondance efficace des usagers.



ÉVALUER

l'impact des stationnements incitatifs de grande envergure prévus aux abords de certaines stations du REM.





ÉTUDIER

la possibilité de prolonger le REM dans l'axe Est-Ouest de la C.Sud.



ASSURER

une veille quant à l'impact du REM sur les outils métropolitains d'aménagement du territoire et de transport.

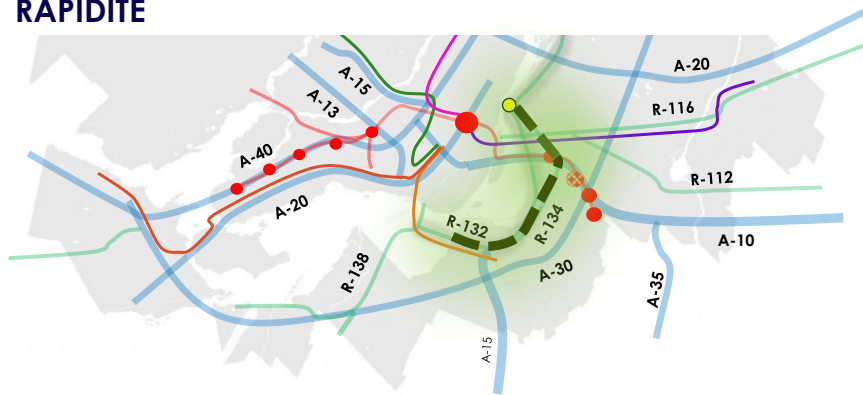


Annexe 2 : Mesures prioritaires avec effets structurants

Implantation d'un système rapide par bus (SRB) dans l'axe 132-134-Taschereau

CONNECTION AVEC LE REM

- ARRÊTS LIMITÉS
- RABATTEMENT des circuits locaux d'autobus
- RAPIDITÉ

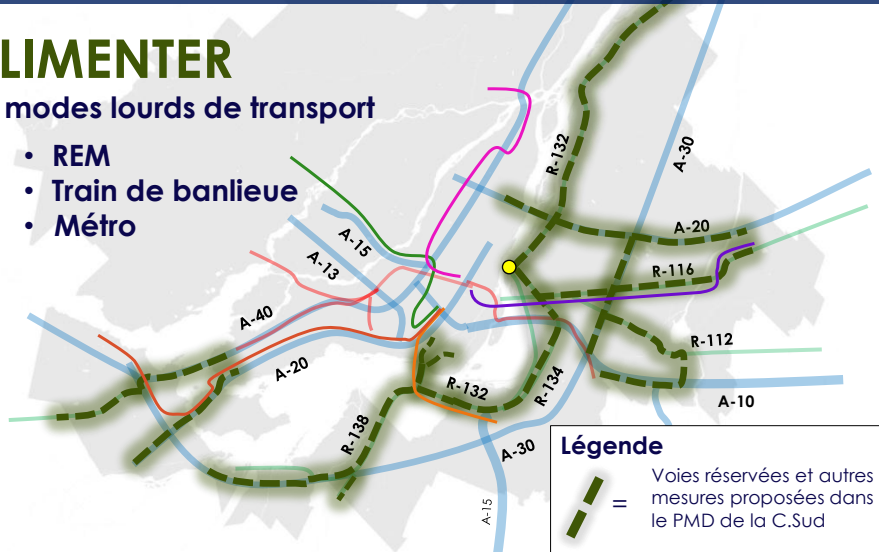


Implantation d'une toile de voies réservées et autres mesures préférentielles pour les autobus

ALIMENTER

les modes lourds de transport

- REM
- Train de banlieue
- Métro



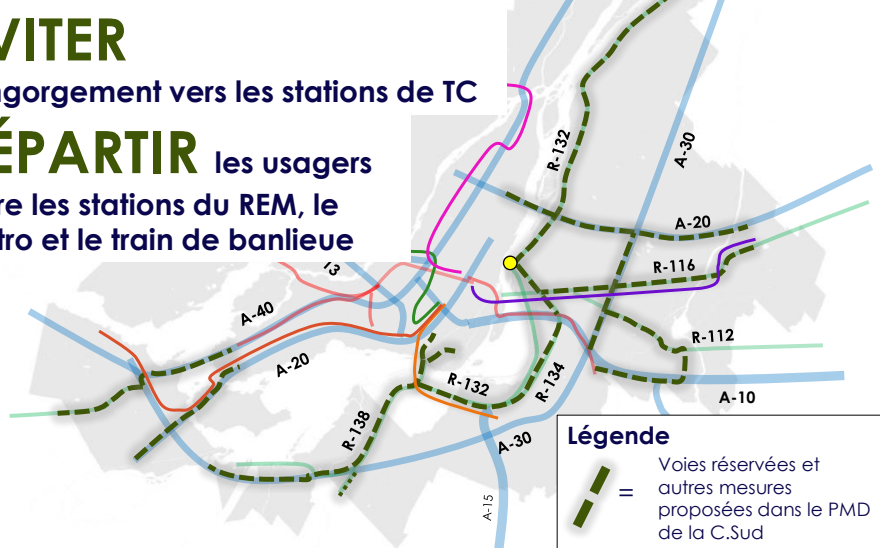
Implantation d'une toile de voies réservées et autres mesures préférentielles pour les autobus (suite)

ÉVITER

l'engorgement vers les stations de TC

RÉPARTIR

les usagers
entre les stations du REM, le
métro et le train de banlieue

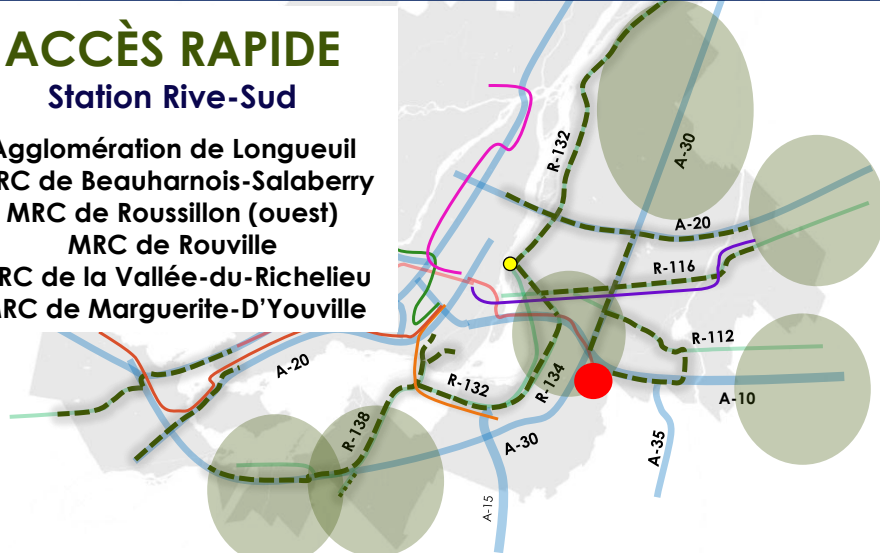


Implantation d'une toile de voies réservées et autres mesures préférentielles pour les autobus (suite)

ACCÈS RAPIDE

Station Rive-Sud

Agglomération de Longueuil
MRC de Beauharnois-Salaberry
MRC de Roussillon (ouest)
MRC de Rouville
MRC de la Vallée-du-Richelieu
MRC de Marguerite-D'Youville

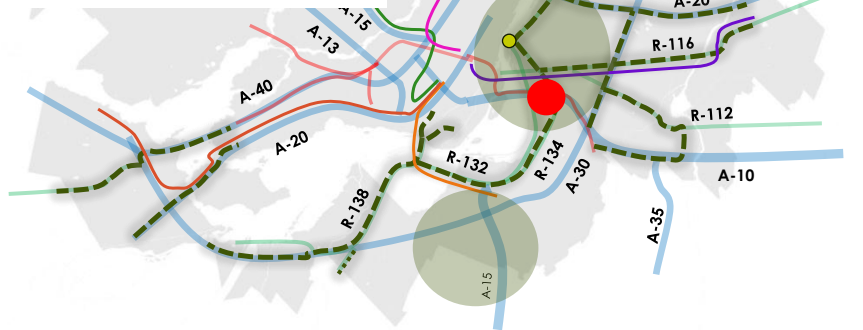


Implantation d'une toile de voies réservées et autres mesures préférentielles pour les autobus (suite)

ACCÈS RAPIDE

Station Panama

Agglomération de Longueuil
MRC de Roussillon (centre et est)



Implantation d'une toile de voies réservées et autres mesures préférentielles pour les autobus (suite)

ACCÈS RAPIDE

Station Sainte-Anne-de-Bellevue Station Kirkland

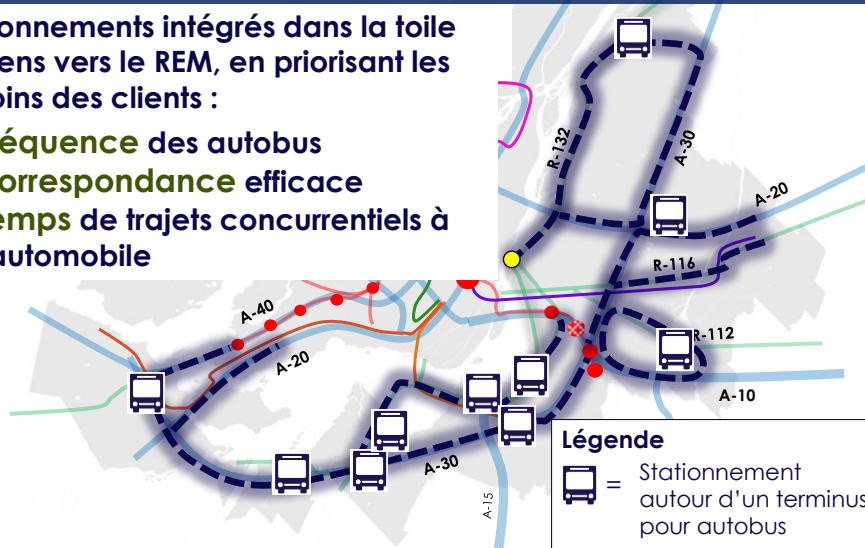
Vaudreuil-Soulanges
Beauharnois-Salaberry



Stationnements incitatifs pour les autobus de la Couronne Sud

Stationnements intégrés dans la toile de liens vers le REM, en priorisant les besoins des clients :

- **Fréquence** des autobus
- **Correspondance** efficace
- **Temps de trajets concurrentiels** à l'automobile

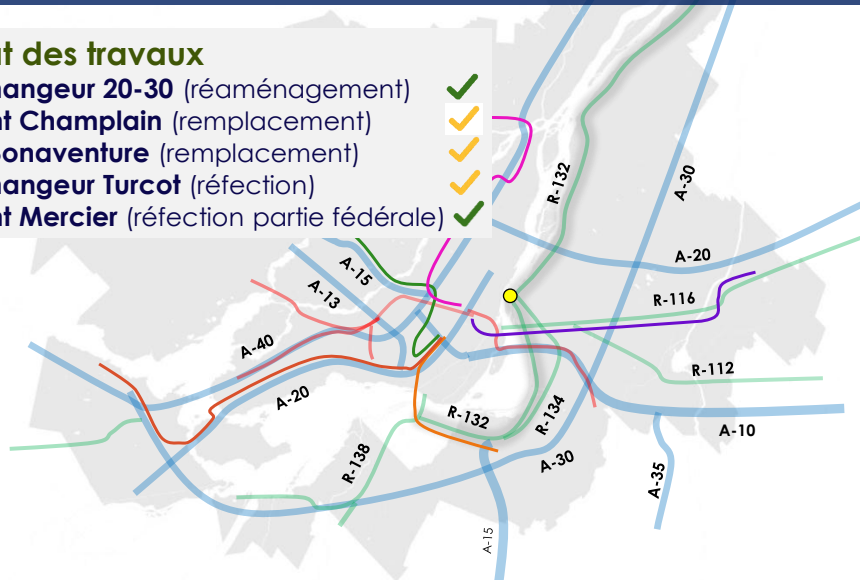


Optimisation du réseau routier

Réaménagement, élargissement, mesures préférentielles...

État des travaux

- Échangeur 20-30 (réaménagement) ✓
- Pont Champlain (remplacement) ✓
- A-Bonaventure (remplacement) ✓
- Échangeur Turcot (réfection) ✓
- Pont Mercier (réfection partie fédérale) ✓



Optimisation du réseau routier

État des travaux

Pont Mercier (réfection partie provinciale)

A-30 (Élargissement entre A-10 et A-20)

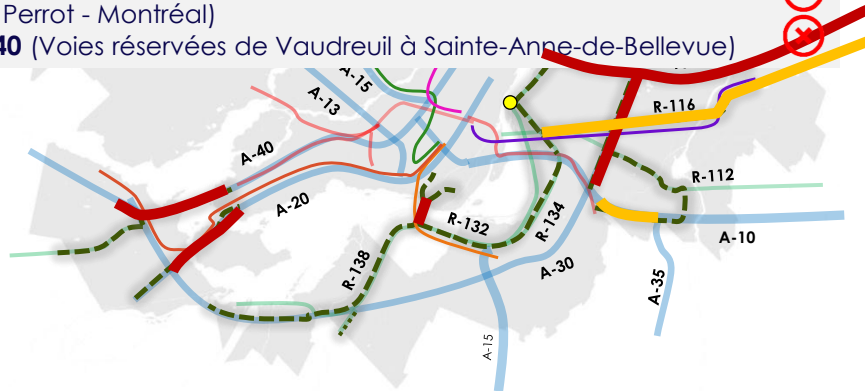
A-20 (Voie réservée entre Beloeil et Tunnel L.H. Lafontaine)

R-116 (Mesures préférentielles de Mont-Saint-Hilaire jusqu'à R-134)

A-10 (Voie réservée entre A-30 et A-35)

A-20 (Réaménagement et voies réservées entre Vaudreuil –
Île Perrot - Montréal)

A-40 (Voies réservées de Vaudreuil à Sainte-Anne-de-Bellevue)



Annexe 3 : Plan de mobilité durable de la Couronne Sud