

Table des préfets et élus de la couronne Nord



Commentaires déposés dans le cadre des consultations de la Commission de l'aménagement et de la mobilité de la CMM portant sur les impacts potentiels du REM de l'Est en lien avec la planification métropolitaine

2 mars 2022

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	3
CONTEXTE	4
LES IMPACTS DU PROJET	5
<i>Les impacts de l'option de transport retenue par la CDPQ Infra</i>	5
<i>Les impacts sur les contributions municipales</i>	6
<i>Les impacts sur les aires TOD des gares du train de Mascouche</i>	9
CONCLUSION	10
ANNEXE 1. COMMUNIQUÉS DE LA TPÉCN	11
ANNEXE 2. CALCUL DES IMPACTS DU REM DE L'EST SUR LE TRAIN DE MASCOUCHE	22

INTRODUCTION

La Commission de l'aménagement et de la mobilité de la CMM a été mandatée par le Comité exécutif de la CMM pour recenser et évaluer les impacts potentiels du REM de l'Est en lien avec la planification métropolitaine. Le mandat de la Commission vise à évaluer les impacts du prolongement du REM vers l'Est, eu égard aux trois grandes orientations du PMAD ainsi qu'aux objectifs et critères qui en découlent et à formuler des recommandations pour s'assurer que le déploiement de ce réseau soutienne les objectifs poursuivis par le PMAD.

Dans le cadre de son mandat, la Commission a offert en mai 2021 à CDPQ Infra la possibilité de présenter son projet. Elle a également effectué une rencontre avec les représentants de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM).

La Commission offre maintenant aux municipalités, aux agglomérations et aux MRC de la CMM la possibilité de s'exprimer sur le projet de REM et sur ses impacts aux échelles locale, régionale et métropolitaine. Un document synthèse de consultation a été transmis à cet effet le 25 janvier 2022. Les municipalités, agglomérations et MRC ont jusqu'au 2 mars 2022 pour transmettre leurs commentaires. Deux questions sont suggérées par la CMM afin d'orienter ces commentaires :

1. Que ce soit sur votre territoire ou sur celui de la Communauté, quels impacts émanant du REM de l'Est appréhendez-vous?
2. Quelles sont vos attentes relatives à ces impacts?

Compte tenu de l'importance du projet annoncé par la CDPQ Infra, la Table des préfets et élus de la couronne Nord (TPÉCN) a indiqué à la CMM son intention de transmettre à la Commission des commentaires en complément aux commentaires qui seront émis par les municipalités et les MRC du secteur de la couronne Nord. Nous remercions la Commission de l'aménagement et de la mobilité de la CMM d'offrir à la TPÉCN l'opportunité de présenter nos préoccupations concernant des impacts du projet qui ne sont pas documentés par la CDPQ Infra, mais qui sont pourtant directement reliés au projet du REM de l'Est.

CONTEXTE

La TPÉCN a accueilli favorablement l'annonce faite en décembre 2020 par la CDPQ Infra concernant le projet du REM de l'Est vers l'est et le nord de Montréal. En plus du prolongement de la ligne Bleue du métro, il s'agit certes d'une annonce majeure pour renforcer la mobilité dans l'est de Montréal, ce que nous appuyons.

Le projet a été annoncé au moment même où l'ARTM menait une consultation publique sur son projet de Plan stratégique de développement des transports collectifs (PSD). Dans le cadre de cette consultation, la TPÉCN dévoilait son mémoire en faisant le constat que le réseau de transport en commun de la couronne Nord n'a pas évolué depuis plus de 15 ans alors que la population et les déplacements internes ont augmenté de plus de 43 % durant cette période. Au cœur des revendications de ce mémoire, la TPÉCN demande d'une part, un rattrapage immédiat des investissements dans les infrastructures de transport collectif sur le territoire et, d'autre part, d'amorcer la planification et la mise en place d'un réseau structurant de transport orienté est-ouest, dans l'axe de l'autoroute 640, et connecté aux axes stratégiques nord-sud vers le centre-ville de Montréal.

Lors de la présentation de notre mémoire, en janvier 2021, des élus de la couronne Nord faisaient également part de leur déception quant à l'annonce du projet du REM de l'Est qui délaisse totalement les usagers de notre secteur. Des rencontres ont eu lieu à cet effet entre les élus de la couronne Nord et des représentants de la CDPQ Infra, du MTQ et de l'ARTM. Lors de ces rencontres, les élus de la couronne Nord ont clairement exprimé leurs préoccupations quant aux impacts du projet et demandant la réalisation d'une étude de faisabilité portant sur le prolongement du REM dans la portion est de la couronne Nord utilisant l'emprise actuelle du train de Mascouche.

LES IMPACTS DU PROJET

Les impacts de l'option de transport retenue par la CDPQ Infra

Le tracé proposé s'arrête aux portes de la couronne Nord, à quelques kilomètres seulement du bassin de population des MRC Les Moulins et L'Assomption, représentant près de 300 000 habitants, soit environ 100 000 résidents de plus que le total des deux arrondissements de l'est de Montréal, l'arrondissement de Montréal-Nord et l'arrondissement de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles.

Afin de rendre le REM accessible aux résidents de la couronne Nord, la solution retenue par la CDPQ Infra est de prévoir un « rabattement » des usagers du train de Mascouche par une connexion intermodale à la gare terminale du REM prévue à Pointe-aux-Trembles. L'aménagement d'un stationnement incitatif est également prévu afin de permettre un transfert des automobilistes vers le REM.

Dans un premier temps, la TPÉCN est d'avis que du point de vue de la clientèle, le rabattement des usagers de la ligne de Mascouche sur le REM sera inefficace et que le transfert des usagers du train de Mascouche sur le REM à la gare terminale de Pointe-aux-Trembles présente des enjeux majeurs d'ordre opérationnel dû :

- À la capacité importante de transport du train comparée à la capacité du REM. Le REM sera composé de rames de deux voitures offrant une capacité de 300 places, comparativement aux trains de la ligne de Mascouche qui offre une capacité d'environ 2 000 places. On voit aisément l'enjeu que peut poser le rabattement de la clientèle du train vers le REM;
- À la très grande fréquence du REM en périodes de pointe du matin et de l'après-midi (fréquence aux 4 minutes) comparativement aux 5 départs du train de Mascouche;
- À l'amplitude de service du REM, qui offrira un service 7 jours sur 7 et une amplitude horaire équivalente au réseau du métro, comparativement au train de Mascouche qui n'offre que 3 départs par direction en périodes hors pointe et aucun service la fin de semaine.

De l'avis même de la CDPQ Infra, le rabattement de la clientèle du train de Mascouche sur le REM de l'Est ne pourra accommoder sa clientèle et il est acquis que la CDPQ Infra exigera à l'ARTM et à l'exo de planifier un service d'autobus en parallèle au train de Mascouche pour la clientèle en provenance ou à destination de la couronne Nord. D'ailleurs, à cet effet, la CDPQ Infra mentionne dans son avis de projet¹ transmis au BAPE que « *Une restructuration du réseau d'autobus devra également se faire de concert avec la STM, la STL, le RTL, l'EXO et l'ARTM pour optimiser les correspondances avec les futures stations du projet et permettre à l'ARTM de déterminer les besoins pour l'aménagement de terminus d'autobus le long du tracé* ». L'avis de projet mentionne également que : « *L'antenne Pointe-aux-Trembles offre plusieurs opportunités de rabattement d'autobus et d'automobiles depuis l'autoroute 25 et l'autoroute 40* ». Sur le territoire de Montréal, la CDPQ Infra annonce également que la desserte d'autobus sera complètement réorganisée avec l'arrivée du REM de l'Est. *Les circuits d'autobus de la STM seront redéployés pour parcourir les quartiers et se connecter directement aux stations. Dans la perspective de la CDPQ Infra, le REM deviendra la « colonne vertébrale » du transport dans l'Est*².

¹ CDPQ Infra. Avis de projet : Réseau express métropolitain de l'Est. Nouveau système de transport collectif. 2021-05-17

² CDPQ Infra. *Feuillelet informatif, REM de l'Est*. Novembre 2021.

Dans un deuxième temps, la TPÉCN est d'avis que le projet du REM de l'Est occasionnera des impacts majeurs sur l'utilisation des services existants de transport collectif, notamment sur le train de Mascouche, conséquence de la réorganisation des services existants de transport collectif demandée par la CDPQ Infra. Les principaux constats sur le projet de la CDPQ Infra émis récemment par l'ARTM confirment notre compréhension des impacts du REM. Selon l'ARTM³ :

- Le projet n'entraînera qu'un nombre modeste de nouveaux usagers au transport collectif;
- En période de pointe, 94 % de l'achalandage du REM de l'Est sera simplement enlevé aux services existants, notamment la ligne verte du métro et le train de Mascouche. En d'autres termes, le projet pose un enjeu de concurrence problématique avec deux importants services du réseau structurant existant [ici on fait référence à la ligne Verte du métro et au train de Mascouche], lesquels disposeront toujours de capacité résiduelle à l'horizon 2031.

Nous aborderons dans la section qui suit, les impacts financiers qu'un tel transfert de clientèle aurait sur les contributions des municipalités de la couronne Nord au financement des opérations du train de Mascouche.

Enfin, la TPÉCN est également d'avis que la présence d'un stationnement incitatif à la gare terminale de Pointe-aux-Trembles, situé qu'à quelques kilomètres de la couronne Nord (5 km), attirera principalement des automobilistes en provenance de la couronne Nord et de la périphérie de la CMM avec tous les impacts que cela occasionnerait : congestion, glissement tarifaire, impacts dans les quartiers avoisinants la gare terminale.

Les impacts sur les contributions municipales

Le montage financier pour la construction du REM de l'Est n'est pas connu. Il en est de même pour le financement des dépenses d'exploitation du futur service.

Pour la phase 1 du REM, la société exploitante du REM financera ses activités d'exploitation et d'entretien, le coût de son capital ainsi que le coût de ses équipements en facturant l'ARTM selon les règles établies dans l'entente de gestion et de réalisation, ainsi que l'entente d'intégration du REM⁴. La facture annuelle prendra la forme d'un tarif basé sur l'achalandage du REM exprimé en passagers-kilomètres. Le tarif fixé est de 0,72\$ par passager-km et sera indexé à compter du 1^{er} janvier 2022. L'entente contient un scénario de base sur l'évolution de l'achalandage du REM jusqu'en 2042 et exprimé en passagers-km. Selon ce scénario, l'achalandage progresserait en fonction de la mise en service des différents tronçons et atteindrait son rythme de croisière à partir de 2027 avec un achalandage prévu de 608,8 M de passagers-km. Cette formule sera utilisée pour la facturation du service à l'ARTM. Pour acquitter sa facture, l'ARTM disposera de trois sources: les revenus tarifaires, une contribution des municipalités desservies et une aide gouvernementale.

Dans le contexte où une entente similaire à la phase 1 du REM serait conclue avec l'ARTM pour le financement des dépenses d'exploitation du REM de l'Est, les municipalités de la couronne Nord

³ Communiqué de l'ARTM. *Avis de l'ARTM sur le projet de REM de l'Est – Mise au point*. 8 février 2022.

⁴ Ces ententes établissent, entre autres, les mécanismes de paiement déterminés en fonction de l'achalandage.

auront donc à assumer une partie du coût d'exploitation du nouveau service. Selon l'ARTM⁵, « *le projet aura un impact significatif sur le financement du transport collectif de l'ensemble de la région métropolitaine.* »

Or, en plus de la facture additionnelle du REM de l'Est pour les municipalités de la couronne Nord, la TPÉCN est particulièrement préoccupée par les impacts du REM de l'Est sur la rentabilité du train de Mascouche. À ce jour, ni la CDPQ Infra, ni l'ARTM n'ont fourni aux élus de la couronne Nord une évaluation de cet impact. Devant cette lacune majeure, nous avons estimé, sur la base de données financières de 2019 (avant les mesures sanitaires mises en place face à la pandémie du COVID-19), les impacts du projet de la CDPQ Infra sur la rentabilité du service et sur les contributions des municipalités au déficit d'exploitation. L'évaluation des impacts financiers tient compte de l'application des modalités de la politique de financement de l'ARTM. Seule l'évaluation de l'impact financier du train de Mascouche est considérée, bien qu'il y faudrait aussi y comptabiliser l'impact financier des nouveaux services d'autobus d'exo se rabattant à la gare de Pointe-aux-Trembles. Sur cette base, les impacts suivants sont prévus sur le service du train de Mascouche (se reporter à l'annexe 2 pour le détail des calculs) :

1. Un maintien des coûts d'exploitation, compte tenu du maintien de l'offre de service du train de Mascouche;
2. Une diminution de la proportion des usagers ayant pour origine le territoire de Montréal, compte tenu de la réorganisation des services d'autobus de la STM en rabattement au REM. Sur la base des données des enquêtes à bord des trains de 2018, 47 % de l'achalandage total du train provenait des usagers de l'est de Montréal. Prenant pour hypothèse que le train de Mascouche perdrait 75 % de sa fréquentation dans l'île de Montréal⁶, et considérant un achalandage constant des usagers de la couronne Nord, tel que prévu par la CDPQ Infra, les conséquences seraient les suivantes :
 - a) Une perte totale de 38 % de l'achalandage du train;
 - b) Une augmentation de la part des usagers du train provenant de la couronne Nord, passant de 51 % à environ 81 %;
3. Une baisse majeure des revenus tarifaires du train de Mascouche (-69 %), conséquence de la perte d'achalandage en provenance de Montréal et du partage des recettes tarifaires entre le train de Mascouche et le REM de l'Est, selon l'hypothèse où 50 % des revenus tarifaires du train de Mascouche iraient dorénavant au REM de l'Est;
4. Une baisse générale d'environ 20 % des revenus généraux appliqués aux modes lourds (métro et lignes de trains) conséquence de la mise en opération du REM (phases 1 et 2)⁷ et considérant un

⁵ Communiqué de l'ARTM. Avis de l'ARTM sur le projet de REM de l'Est – Mise au point. 8 février 2022.

⁶ Source : La Presse. *Le REM de l'Est dérailé*. 8 février 2022.

⁷ Selon les modalités de la première politique de financement de l'ARTM, le solde des revenus généraux est alloué proportionnellement aux déficits des services de métro, des autres modes de transport terrestre guidés, des trains de banlieue, des express métropolitains et des équipements utilisés par plus d'un exploitant, le REM étant ici associé aux « autres modes de transport terrestre guidés ».

déficit résiduel du REM de 45 M\$ assumé par l'ARTM (Phase 1 du REM) et de 28 M\$ pour la Phase 2 du REM⁸.

Enfin, bien que des incertitudes demeurent quant aux impacts sur l'utilisation du REM de l'Est par les usagers actuels du train de Mascouche, la TPÉCN considère que l'ensemble des hypothèses retenues pour l'évaluation des impacts financiers sont généralement conservatrices.

Considérant ce qui précède, l'impact du REM de l'Est sur la rentabilité du train de Mascouche serait majeur, voire injustifiable (voir tableau 1 ci-dessous). Le ratio d'autofinancement du train ne serait que de seulement 10 % (soit le ratio revenu / dépenses d'exploitation). Combinés aux impacts sur l'utilisation du train (baisse d'achalandage à Montréal), les contributions des municipalités de la couronne Nord au déficit du train de Mascouche pourraient potentiellement tripler et atteindre 15,5 M\$, représentant une augmentation de plus de 10 M\$ par rapport à 2019. Considérant une baisse majeure de l'utilisation du service par les résidents de l'est de Montréal, ce sont donc les municipalités de la couronne Nord qui absorberaient tout l'impact financier du REM de l'Est sur la rentabilité du train de Mascouche, soit les municipalités de Mascouche, Terrebonne, Charlemagne, Repentigny et L'Assomption (voir l'annexe 2 pour le détail des impacts pour chacune des municipalités de la couronne Nord).

Tableau 1. Estimation des impacts financiers du REM de l'Est sur le train de Mascouche (en million de \$)

	Ligne de Mascouche			Revenus généraux alloués aux réseaux TC	Contribution municipale		
	Dépenses - exploitation	Revenus tarifaires	Déficit brut		Total	Municipalités couronne Nord	
Données 2019 (1)	(30,7)	10,1	(20,6)	10,7	(9,9)	51 %	(5,0) (2)
Impacts REM	Maintien de l'offre de services du train Mascouche	Baisse d'achalandage du train et Partage des recettes tarifaires train / REM	Diminution du ratio d'auto-financement	Ajout du REM dans le partage des revenus généraux		Diminution des usagers en provenance de Montréal	
Impacts financiers	Maintien des coûts d'exploitation	Baisse des revenus de 69 %	Augmentation du déficit brut	Baisse des revenus généraux de 20 %	Augmentation des contributions municipales	Augmentation de la part assumée par les municipalités de la CN	
Total après impacts	(30,7)	3,2	(27,6)	8,5	(19,0)	81%	(15,5)
Variation	-	(7,0)	(7,0)	(2,1)	(9,1)	-	(10,4)

1. Source : Données financières transmises aux municipalités dans le cadre du processus budgétaire 2019 de l'ARTM.
2. Déficit des municipalités avant le soutien gouvernemental.

⁸ Selon l'hypothèse de coût de 72 ¢ et de revenu de 22,6 ¢ / passagers-km appliquée aux deux phases du REM (609 M de passagers-km pour la phase 1 et 380 M de passagers-km pour la phase 2), et une aide gouvernementale de 85 % du déficit résiduel.

Les impacts sur les aires TOD des gares du train de Mascouche

Avec l'objectif inscrit au PMAD d'orienter 40 % des nouveaux ménages en fonction des points d'accès au réseau structurant de transport en commun, la CMM a encouragé les municipalités de la couronne Nord à développer des aires TOD associées au réseau structurant de transport collectif. Conformément aux orientations du PMAD de la CMM, les municipalités de la couronne Nord ont donc favorisé une densification du territoire au pourtour des trois gares de la ligne de Mascouche.

Or, le train de Mascouche a déjà perdu beaucoup de son attractivité en raison des impacts des travaux de la phase 1 du REM privant le train de son lien direct avec le centre-ville de Montréal suite à la fermeture du tunnel sous le Mont-Royal. Nous ne pouvons pas espérer une amélioration de la situation avec le rabattement proposé des usagers du train de Mascouche sur le REM de l'Est et la mise en parallèle de lignes d'autobus offrant le même service de rabattement des usagers de la couronne Nord au REM de l'Est. La TPÉCN est d'avis que le projet du REM de l'Est, dans sa planification actuelle, aura un impact négatif majeur sur les aires TOD de la ligne de Mascouche en altérant les caractéristiques mêmes d'un mode de transport « structurant » qui le deviendra de moins en moins et qui fera en sorte que les résidents de ces secteurs se rabattront vers d'autres alternatives de transport, dont l'automobile.

CONCLUSION

La TPÉCN constate que les impacts sur les réseaux existants du transport collectif et les impacts financiers du projet de REM de l'Est ne sont pas documentés et sont traités par la CDPQ Infra comme des externalités à la charge de l'ARTM, des OPTC et des municipalités. Après toute l'énergie qui a été consentie et la somme considérable investie dans la mise en service du train de Mascouche, il est inconcevable d'imaginer que cette infrastructure ne serve plus qu'à rabattre ses usagers sur le REM dans l'est de Montréal. Considérant l'ampleur potentielle des impacts financiers du REM de l'Est, la TPÉCN est très préoccupée quant à l'avenir de la ligne de Mascouche. Nous avons collectivement la responsabilité d'assurer une utilisation optimale de cette emprise ferroviaire appartenant en partie à l'ARTM, et ce aux bénéfices des usagers du transport collectif.

La TPÉCN considère que le développement du réseau structurant de transport collectif sur le territoire de la CMM, que cela soit par le REM ou tout autre mode structurant, doit corriger les lacunes existantes et doit viser à rehausser le niveau de service en transport collectif pour chaque secteur. La qualité des services ne peut avantager un secteur au détriment d'un autre. C'est une question d'équité. Le déploiement d'un véritable réseau structurant de transport collectif sur l'ensemble du territoire de la CMM est un facteur clé à l'atteinte des principaux objectifs du PMAD en matière de densification du territoire, de protection des espaces verts et du territoire agricole et à la diminution des émissions de GES.

La TPÉCN s'attend donc que la CDPQ Infra révise son projet en tenant compte des besoins en mobilité des résidents de la couronne Nord ainsi que de l'avenir du train de la Ligne de Mascouche. Nous demandons que cette révision implique dorénavant toutes les autorités compétentes en matière de transport, notamment l'ARTM et exo. Cette demande a d'ailleurs été adressée à la CDPQ Infra et au gouvernement suite à l'annonce du projet, en décembre 2020, et a fait l'objet de plusieurs communiqués de presse émis par les municipalités de la couronne Nord (voir annexe 1).

ANNEXE 1. COMMUNIQUÉS DE LA TPÉCN



TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE NORD

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Pour diffusion immédiate

ANNONCE DU PROLONGEMENT DU REM VERS L'EST ET LE NORD DE MONTRÉAL : UN INVESTISSEMENT AUSSI MAJEUR DOIT IMPÉRATIVEMENT SE DÉPLOYER DANS UNE PERSPECTIVE MÉTROPOLITAINE

Couronne Nord, le 15 décembre 2020 – La Table des préfets et des élus de la couronne Nord (TPÉCN) accueille favorablement l'annonce faite par la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) sur le prolongement du Réseau express métropolitain (REM) vers l'est et le nord de Montréal. En plus du prolongement de la ligne Bleue, il s'agit certes d'une annonce majeure pour renforcer la mobilité dans l'est de Montréal, ce que nous appuyons.

« Il est fort malheureux qu'un tel investissement soit planifié sans une perspective métropolitaine et sans tenir compte des contraintes majeures de congestion routière affectant toute la population de l'est de la couronne Nord » affirme Denis Martin, maire de Deux-Montagnes et préfet de la MRC de Deux-Montagnes.

Les deux MRC de l'est de la couronne Nord, Les Moulins et L'Assomption, représentent une population de près de 290 000 habitants, soit près de 100 000 résidents de plus que les arrondissements de Rivière-des-Prairies - Pointe-aux-Trembles et Montréal-Nord réunis.

« Pourtant, malgré l'annonce d'un investissement de 10 G\$, aucun signal n'est donné, ni par le gouvernement du Québec, ni par la CDPQ pour tenir compte de nos besoins. Ce fut encore une fois, silence radio, comme si la couronne Nord n'existait pas » déclare Marlene Cordato, mairesse de Boisbriand.

« Le prolongement du REM doit se faire jusqu'à la couronne Nord pour rejoindre la Ligne de Mascouche et ainsi, corriger une grande partie de la congestion routière devenue insupportable dans ce secteur » insiste Guillaume Tremblay, maire de Mascouche et préfet de la MRC Les Moulins.

Pour la TPÉCN, la planification du prolongement du REM vers l'est de Montréal doit globalement participer à l'amélioration de la compétitivité et de l'attractivité du Grand Montréal par l'amélioration de la desserte en transport collectif de chacun des secteurs en soi et entre eux.

« Considérant le manque évident de service efficace de transport collectif sur notre territoire et les impacts du REM sur la Ligne de Mascouche, le prolongement du REM doit se faire jusqu'à la couronne Nord pour la rejoindre et ainsi, corriger la surcharge de notre réseau routier devenue

intolérable dans notre secteur. Et malheureusement, ce sont nos usagers qui en paient le prix. C'est tout simplement inacceptable » conclut Chantal Deschamps, mairesse de Repentigny, préfète de la MRC l'Assomption et présidente de la Table des préfets et élus de la couronne Nord.

C'est dans cet esprit que les préfets et élus de la couronne Nord, solidairement et d'une seule voix, demandent la réalisation, immédiatement, d'une étude de faisabilité portant sur le prolongement du REM dans la partie est de la couronne Nord ainsi que sur l'avenir du train de la Ligne de Mascouche. À ce titre, ils sollicitent une rencontre urgente avec le Premier ministre du Québec, M. François Legault, pour rapidement mettre sur pied un comité de travail réunissant les municipalités des deux MRC de la couronne Nord (Les Moulins et l'Assomption), le ministère des Transports du Québec (MTQ), la CDPQ, ainsi que l'Autorité régionale du Transport métropolitain (ARTM).

À propos de la Table des préfets et élus de la couronne Nord

La Table des préfets et élus de la couronne Nord (TPÉCN) est un espace animé d'un esprit de solidarité et de réciprocité. Elle est une assemblée de cinq municipalités régionales de comté (MRC), de vingt villes et municipalités, représentant 610 000 habitants. Les buts de cette Table sont d'étudier, d'échanger, d'harmoniser leurs prises de position et leurs interventions auprès de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), du Réseau de transport métropolitain (exo), ainsi que d'autres organismes métropolitains et gouvernementaux dans les principaux champs de compétence suivants : l'aménagement du territoire, le transport, l'environnement, le développement économique et le logement social.

-30-

SOURCE : Yves Phaneuf
Coordonnateur de la TPÉCN
yphaneuf@mrc2m.qc.ca

COMMUNIQUÉ DE PRESSE
Pour diffusion immédiate

LES MAIRES DE REPENTIGNY, MASCOUCHE, TERREBONNE CHARLEMAGNE ET L'ASSOMPTION DEMANDENT LA RÉALISATION URGENTE D'UNE ÉTUDE DÉTAILLÉE ET TRANSPARENTE SUR LE PROLONGEMENT ANNONCÉ DU REM DE L'EST DE MONTRÉAL VERS LA COURONNE NORD

Repentigny, le 28 janvier 2021 – Au cours des deux dernières semaines, les municipalités de la couronne Nord ont exprimé unanimement leurs enjeux ainsi que leurs besoins en matière de mobilité en présentant des mémoires dans le cadre des consultations de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) sur leur projet de Plan stratégique de développement (PSD). Parmi les priorités identifiées, notons l'ajout d'une antenne REM vers la couronne Nord qui constitue un projet phare dans le déploiement d'un réseau de transport structurant dans ce secteur du Grand Montréal.

Pour ce faire, les élus de la couronne Nord réclament que le gouvernement du Québec et la CDPQ Infra soient des partenaires de premier plan, en procédant à une étude détaillée et transparente de cette extension du REM vers la couronne Nord. Cette étude devra s'effectuer de manière urgente en collaboration avec le transporteur officiel de la couronne Nord, exo, le MTQ tout en impliquant activement les municipalités concernées, de même que l'instance de planification métropolitaine, l'ARTM. Cette demande a d'ailleurs été transmise directement à la ministre déléguée aux Transports et ministre responsable de la région de Montréal et de la Métropole, madame Chantal Rouleau, ainsi qu'aux représentants de la CDPQ Infra, lors de deux rencontres qui ont été tenues au cours des derniers jours.

Le gouvernement du Québec doit être un allié pour les usagers de la couronne Nord

Bien que les élus des MRC de L'Assomption et de Les Moulins soient heureux pour leurs voisins de l'Île de Montréal, ces derniers réclament une véritable solution qui prend aussi en considération les impacts du projet sur la totalité de la Ligne de Mascouche. N'oublions pas que sept des dix gares sont actuellement dans la mire de ce méga projet mais étonnamment, les trois autres gares qui sont sur le territoire de la couronne Nord ont été totalement ignorées dans cette planification. Dans le contexte où la CDPQ Infra lancera prochainement divers chantiers en vue de la réalisation de la phase 2 du REM, il devient plus qu'urgent que la demande des maires soit entendue par les instances impliquées.

« D'une seule voix, nous exigeons que le gouvernement du Québec mandate la CDPQ Infra afin de réaliser immédiatement une étude de faisabilité portant sur le prolongement du REM dans la partie est de la couronne Nord ainsi que sur l'avenir du train de la Ligne de Mascouche. Cet

engagement doit être ferme et se réaliser en toute transparence, de manière à ce que les résultats soient rendus publics. C'est une question de qualité de service et d'équité envers nos citoyens, d'autant plus, que les problèmes majeurs de congestion que subissent actuellement l'est de la couronne Nord freine l'élan de son développement et par le fait même, ralentit le dynamisme de toute la région métropolitaine », d'insister haut et fort Chantal Deschamps, mairesse de Repentigny et préfète de la MRC de L'Assomption.

« Le méga projet de prolongement du REM vers l'est et le nord de Montréal au coût estimé de 10 G\$ qui a été annoncé en grande pompe en décembre dernier par la CDPQ-Infra et le gouvernement a été muet quant à l'avenir de la Ligne de Mascouche. Nous devons donner un second souffle au train de Mascouche qui est devenu moribond suite à la fermeture du tunnel sous le Mont-Royal, le privant de son lien direct avec le centre-ville de Montréal » déclare Guillaume Tremblay, maire de Mascouche et préfet de la MRC Les Moulins.

« Après toute l'énergie qui a été investie et consentie dans notre train de banlieue, il est inconcevable d'imaginer que cette infrastructure ne serve qu'à rabattre ses usagers sur le REM dans l'est de Montréal. Nous avons collectivement la responsabilité d'assurer une utilisation optimale de cette emprise ferroviaire appartenant à l'ARTM aux bénéfices des usagers du transport collectif. C'est pourquoi nous nous apprêtons à rencontrer les députés locaux de la couronne Nord afin de faire entendre ce message commun de nos concitoyens » affirme Marc-André Plante, maire de Terrebonne.

« À l'heure actuelle, les citoyens de la couronne Nord sont les grands oubliés, considérant l'absence totale d'un véritable mode structurant de transport collectif sur le territoire. Le gouvernement doit donc donner un mandat clair à la CDPQ Infra pour que cette étude se fasse rapidement et de manière à ce que les intérêts de nos usagers soient au cœur de la réflexion », souligne Normand Grenier, maire de Charlemagne.

« Comme gouvernements de proximité, il est de notre devoir de proposer des solutions innovantes, permettant à nos citoyens de bénéficier d'une offre de transport collectif digne de ce nom. Nous attendons du gouvernement qu'il s'arrime à cette vision » conclut Sébastien Nadeau, maire de L'Assomption.

Il faut se rappeler que les deux MRC de l'est de la couronne Nord, Les Moulins et L'Assomption, représentent une population de près de 300 000 habitants, soit environ 100 000 résidents de plus que les arrondissements de Rivière-des-Prairies - Pointe-aux-Trembles et de Montréal-Nord réunis. Plus que quiconque, ces résidents ont adopté le train de la Ligne de Mascouche depuis son arrivée en 2014, mais ce service leur a été en grande partie retiré avec les travaux de la phase 1 du REM.

-30-

SOURCE

Sofia Benzakour

Conseillère stratégique aux affaires publiques et gouvernementales

Ville de Repentigny

450-470-3100

benzakours@ville.repentigny.qc.ca

RENSEIGNEMENTS

Danny Franche
Attaché aux dossiers supralocaux, Cabinet du maire
Ville de Mascouche
450 474-4133, poste 2903
dfranche@ville.mascouche.qc.ca

Marie-Ève Courchesne
Conseillère en communication, Direction des communications et des relations avec les citoyens
Ville de Terrebonne
450 368-2775
marie-eve.courchesne@ville.terrebonne.qc.ca

Olivier Goyet
Directeur général par intérim
Ville de Charlemagne
450-581-2541
greffe@ville.charlamgne.qc.ca

Amélie Issa
Conseillère en communication
Ville de L'Assomption
(450) 589-5671, poste 2022
aissa@ville.lassomption.qc.ca

TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE NORD

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Pour diffusion immédiate

LA TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE NORD FAIT APPEL AUX MINISTRES ET DÉPUTÉS DE LA COURONNE NORD POUR PARTAGER SES PRIORITÉS ET SA VISION EN MATIÈRE DE TRANSPORT ET DE MOBILITÉ

Couronne Nord, le 22 février 2021 – La Table des préfets et élus de la couronne Nord (TPÉCN) a tenu une rencontre extraordinaire le 19 février dernier, demandant l'appui des ministres et des députés de la couronne Nord afin de mettre en œuvre un véritable plan de décongestion, au bénéfice de ses citoyennes et citoyens. Cette rencontre fait suite au dévoilement du mémoire de la TPÉCN produit dans le cadre des consultations sur le projet de Plan stratégique de développement de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM).

« La TPÉCN a exprimé clairement sa vision et ses priorités en matière de transport et de mobilité auprès des ministres et députés de la couronne Nord et nous saluons l'ouverture et l'écoute dont ils ont fait preuve lors de cette rencontre. Nous nous attendons que le gouvernement démontre qu'il est un allié pour nos usagers considérant que nous servons tous les mêmes citoyens. Il est essentiel d'unir nos forces afin de mettre en place des solutions qui répondent aux attentes de notre population et de nos entreprises, tout en contribuant à la compétitivité de notre territoire. Que ce soit le prolongement d'antennes du REM vers la couronne Nord, l'aménagement de voies réservées sur les autoroutes 13, 15, 19, 25, 40, 640 ou la planification d'un mode structurant dans l'axe est-ouest de l'autoroute 640, nous souhaitons que Québec soit au rendez-vous », affirme madame Deschamps, mairesse de Repentigny et présidente de la TPÉCN.

« Il est incompréhensible que la planification actuelle des prolongements du REM soit faite sans tenir compte des problèmes majeurs et récurrents de congestion routière affectant notre secteur. Les prolongements annoncés et à l'étude du REM vers l'est de Montréal et vers Laval doivent se rendre jusqu'à la couronne Nord afin de corriger une grande partie des bouchons de circulation devenus un frein au développement de la couronne Nord. La mise en place du REM va générer une hausse importante de la contribution financière aux transports collectifs de nos propres municipalités, il va donc de soi que notre population en profite aussi. Il est tout à fait légitime de réclamer notre part du gâteau, c'est une question d'équité. Nous représentons les mêmes citoyens désireux de bénéficier d'un système de transport collectif moderne et efficace », déclare Marc-André Plante, maire de Terrebonne.

« La couronne Nord est sous-équipée en matière d'infrastructures de transport collectif et la croissance fulgurante de notre territoire appelle à y effectuer un rattrapage important. Avec une population de 616 000 habitants et 200 000 emplois, notre secteur est le deuxième en importance dans le Grand Montréal, devant la Ville de Laval, l'Agglomération de Longueuil et la couronne Sud. La couronne Nord doit obtenir sa juste part d'investissements en transport collectif afin de soutenir

de manière durable son développement, dans l'intérêt de notre population et de l'ensemble de la grande métropole. C'est pourquoi nous sommes optimistes à l'idée que le gouvernement reconnaisse l'importance d'inclure dans sa planification les projets de notre grand chantier de mobilité. Nous espérons que cette rencontre du 19 février aboutira prochainement à des annonces concrètes pour la couronne Nord », de conclure madame Marlene Cordato, mairesse de Boisbriand.

Le mémoire de la TPÉCN est disponible à l'adresse suivante : <http://bit.ly/TPECN>.

À PROPOS DE LA TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE NORD

La Table des préfets et élus de la couronne Nord (TPÉCN) est un espace animé d'un esprit de solidarité et de réciprocité. Elle est une assemblée de cinq municipalités régionales de comté (MRC), de vingt villes et municipalités, représentant 616 000 habitants. Les buts de cette Table sont d'étudier, d'échanger, d'harmoniser leurs prises de position et leurs interventions auprès de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), du Réseau de transport métropolitain (exo), ainsi que d'autres organismes métropolitains et gouvernementaux dans les principaux champs de compétence suivants : l'aménagement du territoire, le transport, l'environnement, le développement économique et le logement social.

-30-

SOURCE

Yves Phaneuf
Coordonnateur, Table des préfets et élus de la couronne Nord
438-520-3602
yphaneuf@mrc2m.qc.ca

TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE NORD

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Pour diffusion immédiate

PROJET DU REM DE L'EST

L'AVIS DE L'ARTM SOULÈVE DE VIVES INQUIÉTUDES POUR LES MAIRES DE LA COURONNE NORD

Couronne Nord, le 8 février 2022 – Réagissant aux informations rapportées ce matin relativement à l'avis défavorable de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) sur la phase 2 du REM, les maires de la Table des préfets et élus de la couronne Nord (TPÉCN) sont alarmés par l'évaluation des impacts dévastateurs du projet de la CDPQ Infra sur le train de Mascouche.

En effet, l'ARTM, qui est l'instance responsable de la planification et de l'organisation du transport collectif du Grand Montréal, a fait état de ses principaux constats sur le projet de REM de l'Est. Dans un communiqué émis ce matin par l'ARTM, nous pouvons notamment y apprendre que le projet du REM de l'Est n'entraînerait qu'un nombre modeste de nouveaux usagers au transport collectif. Plus troublant encore, en période de pointe, 94 % de l'achalandage du REM de l'Est serait simplement le résultat d'un transfert de la clientèle des services existants de transport collectif vers le REM, notamment en provenance du train de Mascouche.

L'ARTM soulève également que ce projet occasionnerait une hausse importante des contributions des municipalités d'environ 98 M\$ par année, incluant une charge financière supplémentaire pour les collectivités desservies par le train de Mascouche. Rappelons que ce projet structurant de transport collectif n'inclut aucunement, dans sa planification, un prolongement jusqu'à la couronne Nord pour rejoindre la ligne de Mascouche et ainsi corriger une grande partie de la congestion routière dans ce secteur.

Citations

« Nous sommes fortement préoccupés par le projet de la CDPQ Infra qui, dans sa forme actuelle, ne tient pas compte des impacts sur les réseaux existants de transport collectif. Tel que nous l'avons exprimée lors de l'annonce du projet en décembre 2020, il est fort malheureux qu'un tel projet soit planifié sans une perspective métropolitaine et sans tenir compte des besoins criants en infrastructures structurantes et modernes de transport collectif répondant aux besoins des citoyens de la couronne Nord. Le gouvernement doit tenir compte de l'avis de L'ARTM dont la mission est de planifier et de coordonner le développement du transport collectif sur l'ensemble du territoire du Grand Montréal.

- **Denis Martin, maire de Deux-Montagnes et président de la Table des préfets et élus de la Couronne Nord**

« L'analyse de l'ARTM et les commentaires de la ministre Chantal Rouleau mettent en lumière l'écart entre la perspective de l'Est de Montréal et celle de la couronne Nord. Alors que le transport en commun est censé servir le bien commun et unir les territoires dans une vision d'avenir, le projet actuel du REM sert les citoyens de l'Est de Montréal, tout en affaiblissant les infrastructures de la couronne Nord. On ne peut rester les bras croisés et assumer que nous en paierons le prix pour les prochaines décennies. Ça prend une vision plus englobante pour l'ensemble de la CMM. Vivement une réflexion concertée au bénéfice de l'ensemble de nos populations ».

- **Sébastien Nadeau, maire de L'Assomption et préfet de la MRC de L'Assomption**

« C'est un projet brouillon qui ne s'inscrit pas dans une perspective métropolitaine et dans une vision cohérente de mobilité durable. La couronne Nord a été ignorée dans ce projet. Pire encore, ce sont nos villes qui vont devoir payer davantage pour un service moindre. D'autres options que le REM de l'Est doivent être envisagées tant ce nouveau tronçon du train électrique comporte d'inconvénients ».

- **Guillaume Tremblay, maire de Mascouche et préfet de la MRC Les Moulins**

« Collectivement, nous avons investi près de 700 M\$ pour la mise en service du train de Mascouche, inaugurée il y a à peine 7 ans. La perte d'achalandage anticipée par le déploiement de la phase 2 du REM sous sa forme actuelle viendra certainement rendre cet équipement caduc. Un changement de cap majeur est nécessaire si nous ne voulons pas faire de la ligne du train de Mascouche une ligne de train fantôme ».

- **Mathieu Traversy, maire de Terrebonne**

« La congestion routière est insoutenable sur la couronne Nord. Les deux MRC de l'est de la couronne Nord, Les Moulins et L'Assomption, représentent une population de près de 300 000 habitants. C'est significatif et nos besoins en matière de transport doivent être pris en considération. Il faut travailler sur des solutions adaptées, que nous comptons mettre en lumière dans le cadre d'un forum régional sur la mobilité à venir dans les prochains mois ».

- **Nicolas Dufour, maire de Repentigny et préfet suppléant de la MRC de L'Assomption**

À PROPOS DE LA TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE NORD

La Table des préfets et élus de la couronne Nord (TPÉCN) est un espace animé d'un esprit de solidarité et de réciprocité. Elle est une assemblée de cinq municipalités régionales de comté

(MRC), de vingt villes et municipalités, représentant 616 000 habitants. Les buts de cette Table sont d'étudier, d'échanger, d'harmoniser leurs prises de position et leurs interventions auprès de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), du Réseau de transport métropolitain (exo), ainsi que d'autres organismes métropolitains et gouvernementaux dans les principaux champs de compétence suivants : l'aménagement du territoire, le transport, l'environnement, le développement économique et le logement social.

-30-

SOURCE

Yves Phaneuf

Coordonnateur, Table des préfets et élus de la couronne Nord

438-520-3602

yphaneuf@mrc2m.qc.ca

**ANNEXE 2. CALCUL DES IMPACTS DU REM DE L'EST
SUR LE TRAIN DE MASCOUCHE**



Tableau 1. Impact sur l'achalandage du train de Mascouche, selon l'origine des usagers

Municipalité	Municipalité d'origine des usagers				Variation de l'achalandage	
	Enquête 2018		Impact REM *		Nb	%
	Nb	%	Nb	%		
Agglomération de Montréal	1 822	47 %	456	19 %	-1 367	-75 %
Laval	95	2 %	-	0%	-95	-100 %
Charlemagne	75	2 %	75	3 %	-	-
L'Assomption	96	2 %	96	4 %	-	-
Mascouche	418	11 %	418	17 %	-	-
Repentigny	898	23 %	898	37 %	-	-
Terrebonne	480	12 %	480	20 %	-	-
Total Territoire ARTM	3 884	100 %	2 423	100 %	-1 462	-38%
Total couronne Nord	1 967	51 %	1 967	81 %	-	-

* Hypothèses considérées :

1. Baisse de 75% usagers de Montréal
2. Baisse des usagers de Laval sous le seuil de 1%

Tableau 2. Impact sur le déficit du train de Mascouche à la charge des municipalités
(en millions de \$)

Municipalité	Déficit résiduel - Train de Mascouche			
	Données 2019	Impact REM	Variation	
			\$	%
Territoire ARTM	9,9 M \$	19,0 M\$	9,1 M\$	92%
Agglomération de Montréal	4,7	3,6	(1,1)	-23%
Laval	0,2	-	(0,2)	-100%
Charlemagne	0,2	0,6	0,4	207%
L'Assomption	0,2	0,8	0,5	207%
Mascouche	1,1	3,3	2,2	207%
Repentigny	2,3	7,1	4,8	207%
Terrebonne	1,2	3,8	2,5	207%
Total couronne Nord	5,0	15,5	10,4	207%

Note : Le déficit résiduel des trains de banlieue est réparti entre les municipalités de l'ensemble de la région métropolitaine au prorata de l'utilisation par les résidents de chaque municipalité. Chaque ligne de train de banlieue est considérée de manière distincte plutôt qu'en réseau.

Tableau 3. Impact sur les revenus tarifaires du train de Mascouche (en millions de \$)

Revenus tarifaires données 2019	10,1
Impacts REM	
1. Baisse de l'achalandage de 38 %	(3,8)
Sous-total revenu tarifaire	6,3
2. Partage des recettes avec le REM*	(3,2)
Total après impacts REM	3,2
Variation	-69%

* Hypothèse considérée : 50 % des revenus tarifaires du train de Mascouche iraient au REM de l'Est.

Tableaux 4. Impacts du REM (phases 1 et 2) sur l'affectation des revenus généraux

Tableau 4.1 Données financières 2019 (en millions de \$)

Déficits bruts / réseaux TC			Revenus généraux alloués :	
			1. Coordination métropolitaine :	214,3
			1. Coordination métropolitaine :	58,8
			2. Réseaux de TC (Note 1) :	155,4
Réseau du métro	(113,1)	38%	Réseau du métro	58,6
Réseau du Train	(156,5)	52%	Réseau du Train	81,1
Express métropolitain	(2,6)	1%	Express métropolitain	1,3
Autobus	(16,1)	5%	Autobus	8,4
Transport adapté régional	(11,4)	4%	Transport adapté régional	5,9

Note 1 : au prorata des déficits bruts.

Tableau 4.2 Impact REM Phases 1 et 2 (en millions de \$)

Déficits bruts / réseaux TC			Revenus généraux alloués :	
			1. Coordination métropolitaine :	214,3
			1. Coordination métropolitaine :	58,8
			2. Réseaux de TC (Note 1) :	155,4
Réseau du métro	(113,1)	30%	Réseau du métro	47,1
Réseau du Train	(156,5)	42%	Réseau du Train	65,2
REM - Phases 1 et 2 (Note 2)	(73,3)	20%	REM (Phases 1 et 2)	30,5
Express métropolitain	(2,6)	1%	Express métropolitain	1,1
Autobus	(16,1)	4%	Autobus	6,7
Transport adapté régional	(11,4)	3%	Transport adapté régional	4,8

Note 1 : au prorata des déficits bruts.

Note 2 : Tableau 4.4.

Tableau 4.3 Variation des revenus généraux sur les réseaux de TC (en millions de \$)

Réseaux TC		
Réseau du métro	(11,5)	-19,6%
Réseau du Train	(15,9)	-19,6%
Express métropolitain	(0,3)	-19,6%
Autobus	(1,6)	-19,6%
Transport adapté régional	(1,2)	-19,6%

Tableau 4.4 Calcul du déficit du REM Phases 1 et 2

	Pass-km annuel	Coût annuel	Revenu annuel	Déficit	Aide gouvernementale	Contribution ARTM
REM Phase 1	609 000 000	438 480 000 \$	137 634 000 \$	300 846 000 \$	255 719 100 \$	45 126 900 \$
REM Phase 2	380 000 000	273 600 000 \$	85 800 000 \$	187 720 000 \$	159 562 000 \$	28 158 000 \$

Hypothèses considérées :

1. Coût par pass-km : 72 ¢ / pass-km;
2. Revenu par pass-km : 22,6 ¢ / pass-km;
3. Aide gouvernementale : 85 % du déficit.