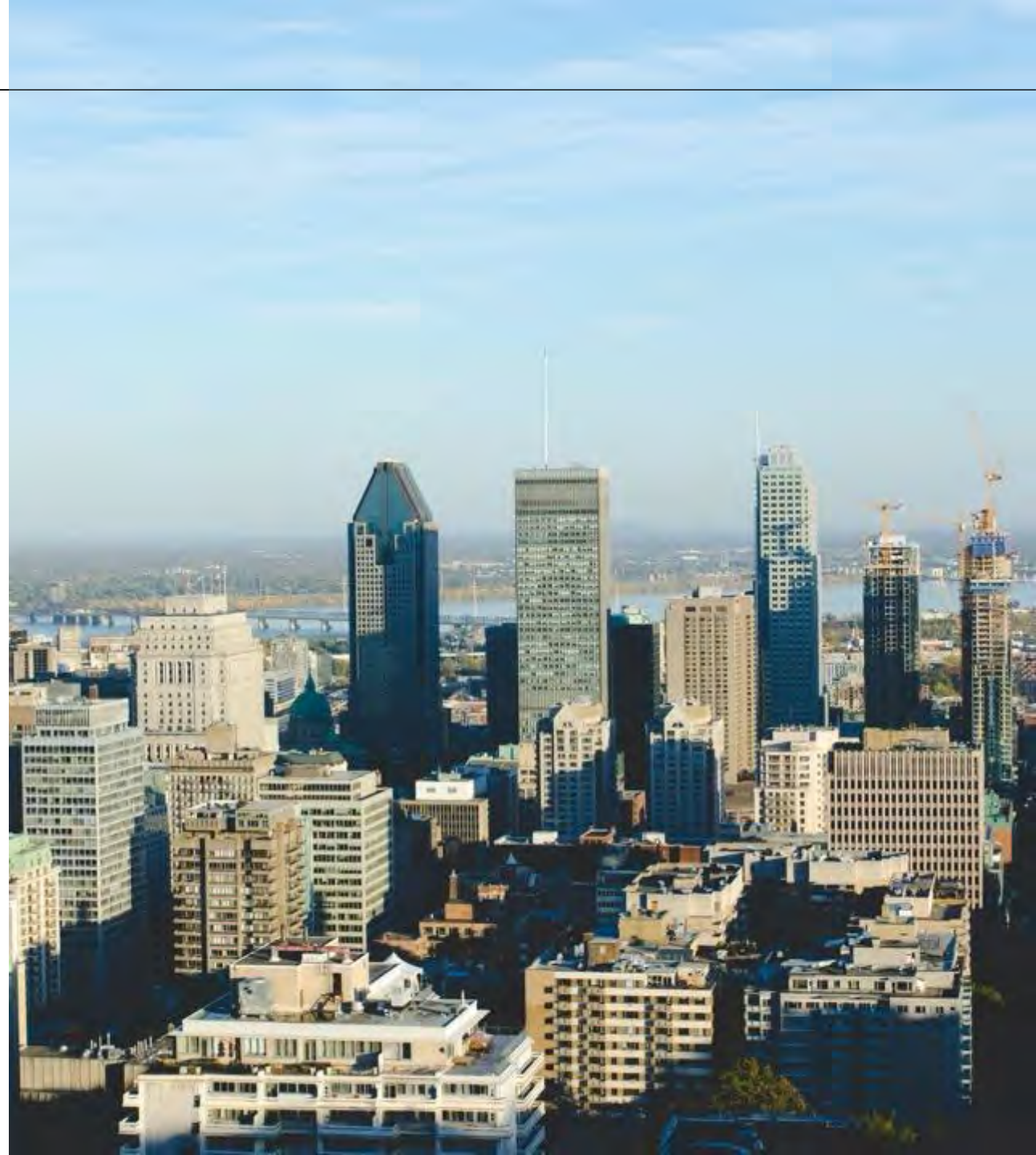


Analyse du rapport de l'ARTM REM de l'Est

FÉVRIER 2022

Filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec | cdpqinfra.com

Ce document constitue de l'information privilégiée et confidentielle, et ne peut être transmis ou communiqué sans le consentement préalable de la Caisse.



Principaux constats

1 Cohérence avec le plan stratégique de l'ARTM

2 Outils d'analyse et écart méthodologique

3 Transfert modal du REM de l'Est

4 Besoins de transport dans l'Est

5 Compréhension de la solution

Analyse du rapport de l'ARTM sur le REM de l'Est

Cohérence avec le plan stratégique de l'ARTM

Un arrimage étroit avec l'ARTM

- Le Gouvernement s'appuie sur **les priorités du Plan des initiatives de développement du transport collectif (PIDTC)** pour confier un mandat d'étude très précis à CDPQ Infra à travers les grandes orientations qui définissent les corridors en question.
- Le REM de l'Est est une **réponse pour la création d'un réseau structurant** dans les secteurs de l'est et du nord-est de Montréal et s'inscrit parfaitement dans le mandat confié.
- Septembre 2021 : dépôt du plan stratégique de développement (PSD) de l'ARTM.
→ Le projet structurant pour relier l'Est et le Nord Est de Montréal vers le centre-ville figure parmi les **priorités du PSD**.
- **Un comité opérationnel** a été mis sur pied avec le gouvernement du Québec, l'ARTM et CDPQ Infra. Ce comité se rencontre régulièrement depuis septembre 2019 pour discuter des grandes orientations.

Analyse du rapport de l'ARTM sur le REM de l'Est

Outils d'analyse et écart méthodologique



Outils et modélisation modernes utilisés par CDPQ Infra

	ARTM	CDPQ Infra
Outil d'estimation du transfert modal	Utilise le modèle d'analyse MADIGAS, conçu en 1990 et qui tient compte exclusivement des déplacements en transport collectif, excluant le transport routier	Utilise des outils plus récents (Quetzal (Systra), RM20 (Steer)), qui tiennent compte des données MADIGAS + le temps de parcours du modèle MOTREM du ministère des transports
Période de pointe considérée	Considère uniquement la période de pointe du matin (PPAM)	Considère la PPAM + la période de pointe de l'après-midi + modélisation sur 24h
Données de référence	Basées sur les informations initiales du projet de référence proposé en décembre 2020: tracé, emplacement des stations, vitesse, fréquence...	Adaptées en continu selon les changements apportés au projet: tracé, emplacement des stations, vitesse, fréquence...

	ARTM	CDPQ Infra
Analyse des préférences	Non-réalisée	Enquêtes terrain , dites de préférence déclarée, auprès de la population utilisatrice du transport collectif afin d'améliorer la précision du modèle sur le choix modal
Revue des pairs	Réalisée à l'interne	Études réalisées et contrevalidées à l'externe par des firmes spécialisées
Données utilisées	Enquête Origine-Destination (OD) 2013	Enquête OD 2018 + Projections de l'enquête OD 2013

Analyse du rapport de l'ARTM sur le REM de l'Est

Transfert modal du REM de l'Est



Transfert modal sous-évalué de 300 %

ARTM

« *Le projet n'entraînera qu'un nombre modeste de nouveaux usagers du transport collectif* »

Soit 5,6 %

CDPQ Infra

CDPQ Infra considère plus de données dans ses analyses et tous les types de déplacements. Il en résulte un transfert modal estimé à 17 %.

Un **transfert modal de 17 % est fort appréciable** pour un nouveau réseau de transport, surtout qu'on doit considérer que les autres usagers du transport collectif verront leur qualité de service améliorée et leur rétention plus forte à demeurer dans le transport collectif vs l'automobile.

Données préliminaires - études de CDPQ Infra :

7 850 en PPAM (17 % des montées totales)

Soit **6 000** usagers en PPAM (13 % des montées totales) + **1 850** bimodaux en PPAM

Analyse du rapport de l'ARTM sur le REM de l'Est

Besoins de transport dans l'Est



Importance d'oxygéner les réseaux pour des besoins grandissants dans l'Est

ARTM

« 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 »

CDPQ Infra

La ligne **verte** **approche de sa saturation**, affectant particulièrement la station intermodale de Berri-UQAM. **Constat confirmé par l'ARTM.**

- Le déploiement des voitures Azur sur la ligne verte doit permettre à la STM de faire passer la capacité de 19 000 passagers à l'heure à plus de 21 000. Le REM de l'Est offre un potentiel additionnel net de 13 000 passagers à l'heure vers le centre-ville, **offrant aux deux réseaux une capacité résiduelle pour plusieurs années.**
- REM de l'Est réduit la **pression sur la ligne verte** en PPAM par une baisse de 11 % de l'achalandage (15 000 sur 120 000 usagers) sur cette ligne lui permettant de mieux répondre aux besoins futurs, incluant l'arrivée du SRB-IX.

L'achalandage estimé du REM de l'Est s'explique par son attrait chez les usagers qui demandent du service fréquent, fiable et rapide, et qui souhaitent des trajets directs.

Le REM de l'Est est une **réponse aux besoins de déplacement présents et futurs** sur le territoire de l'Est.

Analyse du rapport de l'ARTM sur le REM de l'Est

Compréhension de la solution



63 000 usagers à déplacer vers le centre de Montréal

ARTM

« Seulement 12 % des déplacements, dans les secteurs qui seront desservis par le projet, se destinent au centre-ville »

CDPQ Infra

Un réseau de métro léger vise à offrir une fréquence accrue et de nombreuses destinations et non une liaison exclusive au centre-ville.

La solution proposée s'inscrit dans les grandes tendances qualitatives post-pandémiques:

- Déplacements inter-pointe
- Plusieurs destinations hors centre-ville
- Facteur d'entassement

Près de 40 % (63 000 usagers) des besoins de déplacement dans l'Est visent le centre-ville (12 %) et Montréal centre (27 %) et le REM de l'Est répond à ce besoin.

75 % de l'achalandage du REM de l'Est se destine au centre-ville et à Montréal centre.

Importance d'offrir une solution attractive

RAPPEL DES OBJECTIFS VISÉS AVEC LE REM DE L'EST

	En voiture	En transport collectif actuel	Avec le REM de l'Est	% Gain de temps par rapport à la voiture
Pointe-aux-Trembles ↔ centre-ville	40 à 80 minutes en moyenne	45 à 60 minutes en moyenne	25 MINUTES	35 à 70%
Parc Maisonneuve ↔ centre-ville	15 à 35 minutes en moyenne	35 à 55 minutes en moyenne	10 MINUTES	30 à 70%
Cégep Marie-Victorin ↔ centre-ville	40 à 75 minutes en moyenne	55 à 70 minutes en moyenne	30 MINUTES	25 à 60%

Pour un grand réseau intégré

+ 99 km
de métro léger

1,5 milliard
tonnes de GES épargnées

+300 000
déplacements par jour

