



RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE L'ENTENTE DE FOURNITURE ET D'INTÉGRATION DE
SERVICES DU REM



Autorité régionale
de transport métropolitain

AVRIL 2018

OBJET DE LA PRÉSENTATION

Présentation générale de l'entente entre l'Autorité régionale de transport métropolitain et la CDPQ Infra nécessaire à la réalisation du projet de Réseau express métropolitain

Volets abordés

1. Entente relative à la fourniture et l'intégration des services du REM
2. Modalités financières de l'entente

CONTEXTE

Le REM est un projet proposé par la Caisse de dépôt et placement du Québec au gouvernement, qui répond à un besoin reconnu et priorisé par la région et représente une transformation majeure du système de transport collectif sur le territoire :

- Système de transport performant dans l'axe de l'A-10 vers le centre-ville
- Desserte de l'aéroport
- Plan de mobilité de l'Ouest
- Augmentation de la capacité de la ligne Deux-Montagnes

La nécessité d'intégrer le REM au réseau de transport collectif de la région fait l'unanimité

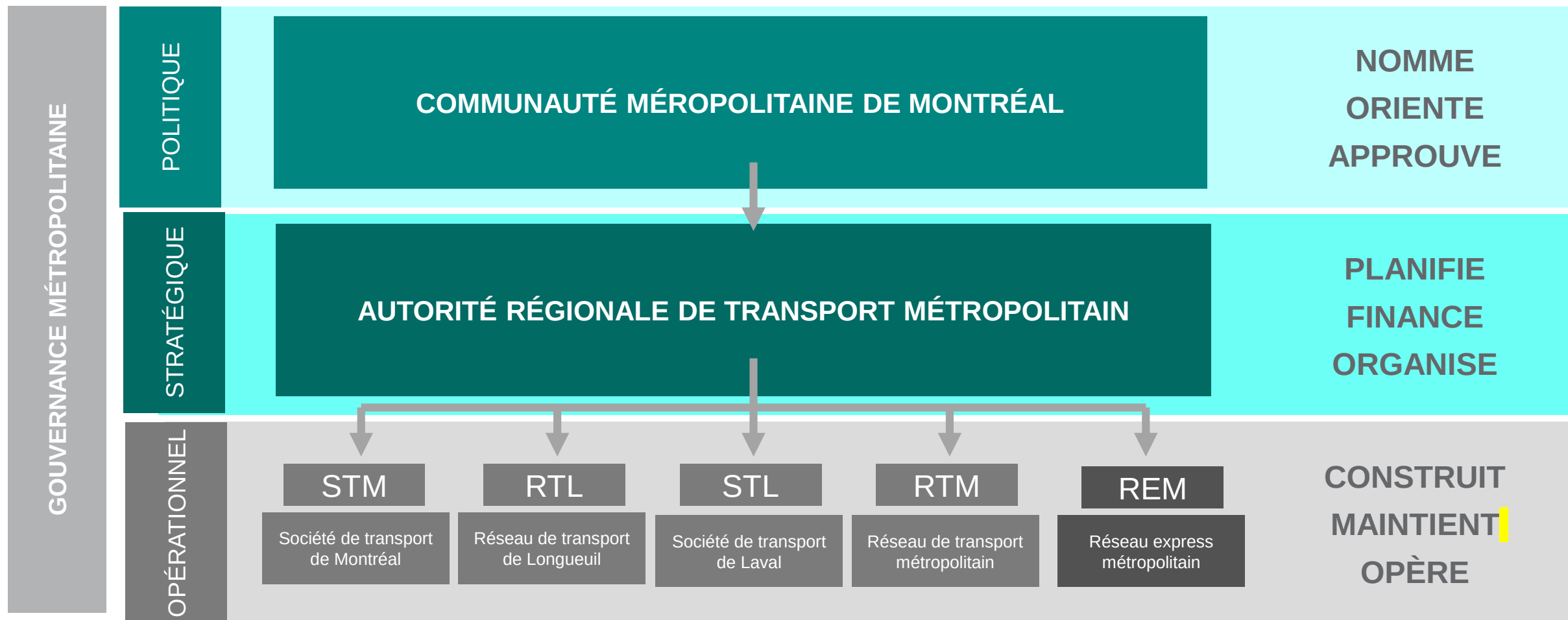
RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN

ENCADREMENT JURIDIQUE ET CONTRACTUEL

- Le **projet de Loi 38** vise à permettre la réalisation d'infrastructures par la Caisse de dépôt et placement du Québec
- L'**article 88.10** de la Loi sur les transports permet au ministre du MTMDET de conclure avec la CDPQ Infra une entente visant la gestion et la réalisation de projets de nouvelles infrastructures de transport collectif
- Le **projet de Loi 137** sur le Réseau électrique métropolitain confie à l'Autorité le pouvoir de conclure avec la CDPQ Infra une entente de contribution financière à la réalisation du REM ainsi qu'une entente d'intégration et de rémunération du REM

RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN

UN CINQUIÈME EXPLOITANT DE TRANSPORT COLLECTIF



RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN

RÔLE DE L'AUTORITÉ

A confirmé l'opportunité du projet du REM au regard des besoins exprimés par la région

A conseillé le gouvernement lors de l'élaboration du montage financier relatif au REM

A établi le cadre d'intégration du REM au réseau de transport collectif de la région métropolitaine

ENTENTE D'INTÉGRATION

MODALITÉS D'INTÉGRATION

INTÉGRATION DES SERVICES

PROCESSUS DE PLANIFICATION

Intégration du REM au processus de planification stratégique de l'Autorité :

- Dans une perspective de pleine intégration au réseau de transport collectif de la région métropolitaine
- En tenant compte de l'autonomie de CDPQ Infra en tant que propriétaire et exploitant du REM

Élaboration d'un protocole de planification du service pour :

- Organiser la planification périodique du service
- Opérationnaliser les étapes, les délais et les informations échangées

INTÉGRATION DES SERVICES

TARIFICATION AUX USAGERS

L'Autorité a pleine autonomie pour établir les tarifs des services de transport collectif.

Ces tarifs peuvent varier en fonction de divers facteurs, comme :

- Les modes de transport utilisés
- La rapidité et la fréquence des parcours ainsi que la distance parcourue
- Le jour et l'heure des déplacements
- Les catégories d'usagers

Le REM pourra ainsi être pleinement intégré au cadre tarifaire à être mis en place par l'Autorité dans le cadre de la refonte tarifaire

INTÉGRATION DES SERVICES

ÉQUIPEMENTS DE VENTE ET PERCEPTION

- L'Autorité est responsable de la fourniture des équipements de vente, de perception et de validation de titres de transport dans les stations du REM
- CDPQ Infra est responsable de la validation et du contrôle des titres de transport dans les stations du REM
- Les parties conviendront des modalités d'émission de constats d'infraction, de poursuites et de recouvrement

INTÉGRATION DES SERVICES

INFORMATION ET SERVICE À LA CLIENTÈLE

- CDPQ Infra est responsable de générer l'information à la clientèle du REM
- L'Autorité intègre l'information à la clientèle du REM à celle du réseau de transport collectif du territoire afin de faciliter les déplacements
- Le REM est responsable du service à la clientèle (objets perdus, plaintes, informations, etc.) par comptoir de service et par service téléphonique
- L'Autorité propose des normes d'identification du personnel, de signalisation, d'affichage, etc.

INTÉGRATION DES SERVICES

INTERFACES AUTOBUS

Terminus d'autobus (Rive-sud, Panama, Pointe-Claire)

L'Autorité est responsable de l'entretien du site et de la gestion des opérations transport

Boucles d'autobus

CDPQ Infra est responsable de l'entretien du site et l'Autorité de la gestion des opérations transport

Arrêts sur rue

L'Autorité est responsable de l'entretien du site et de la gestion des opérations transport

INTÉGRATION DES SERVICES

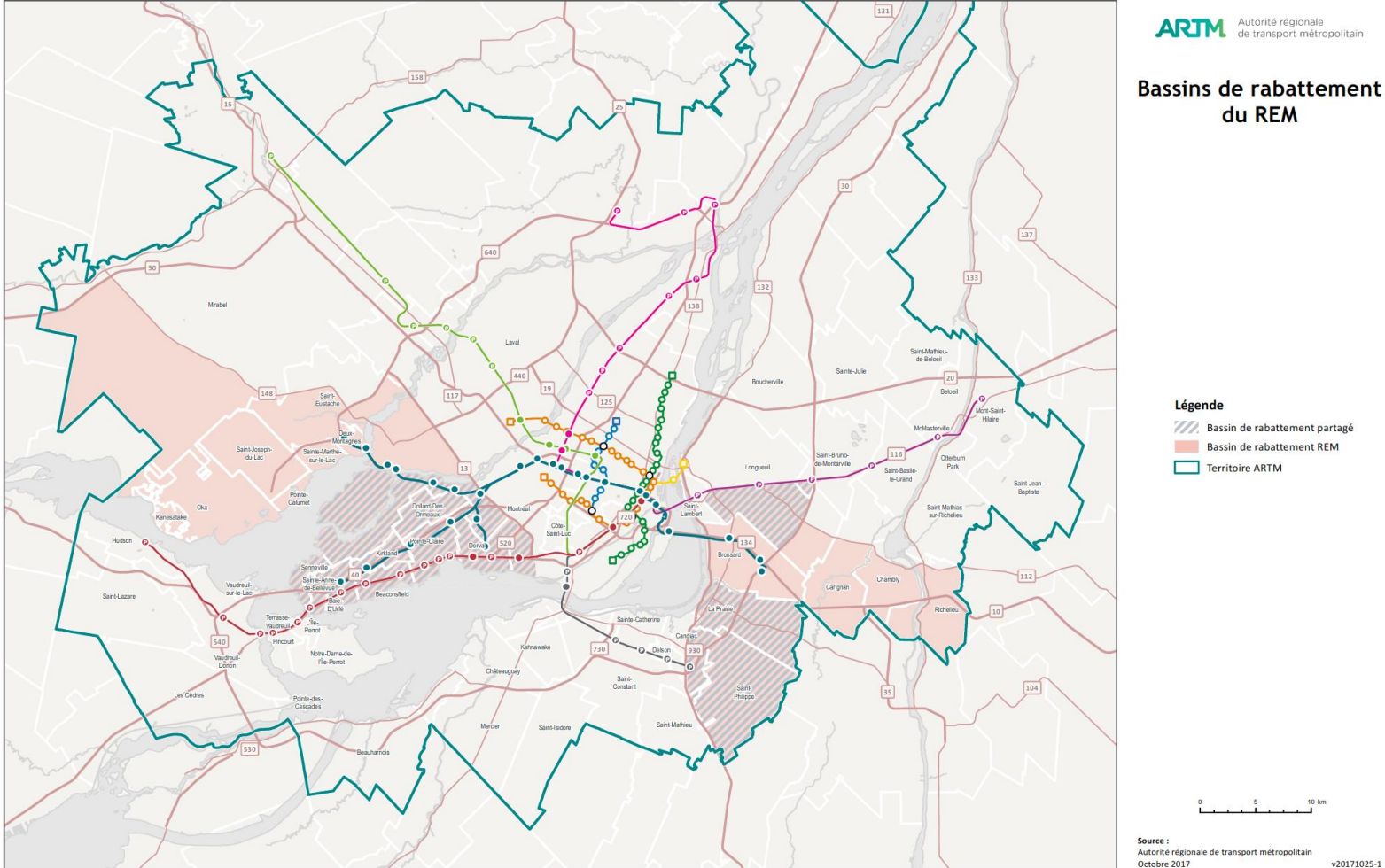
ORGANISATION DES SERVICES DE RABATTEMENT

Les services d'autobus vers les stations du REM doivent être :

- Suffisants pour répondre à la demande de déplacements vers le REM à l'intérieur des bassins de rabattement identifiés pour le REM
- Conformement aux normes de service de l'Autorité
- Adaptés aux ressources disponibles à l'Autorité et aux infrastructures d'accueil des autobus aux stations du REM desservies

INTÉGRATION DES SERVICES

BASSINS DE RABATTEMENT DU REM



INTÉGRATION DES SERVICES

BASSINS DE NON-CONCURRENCE

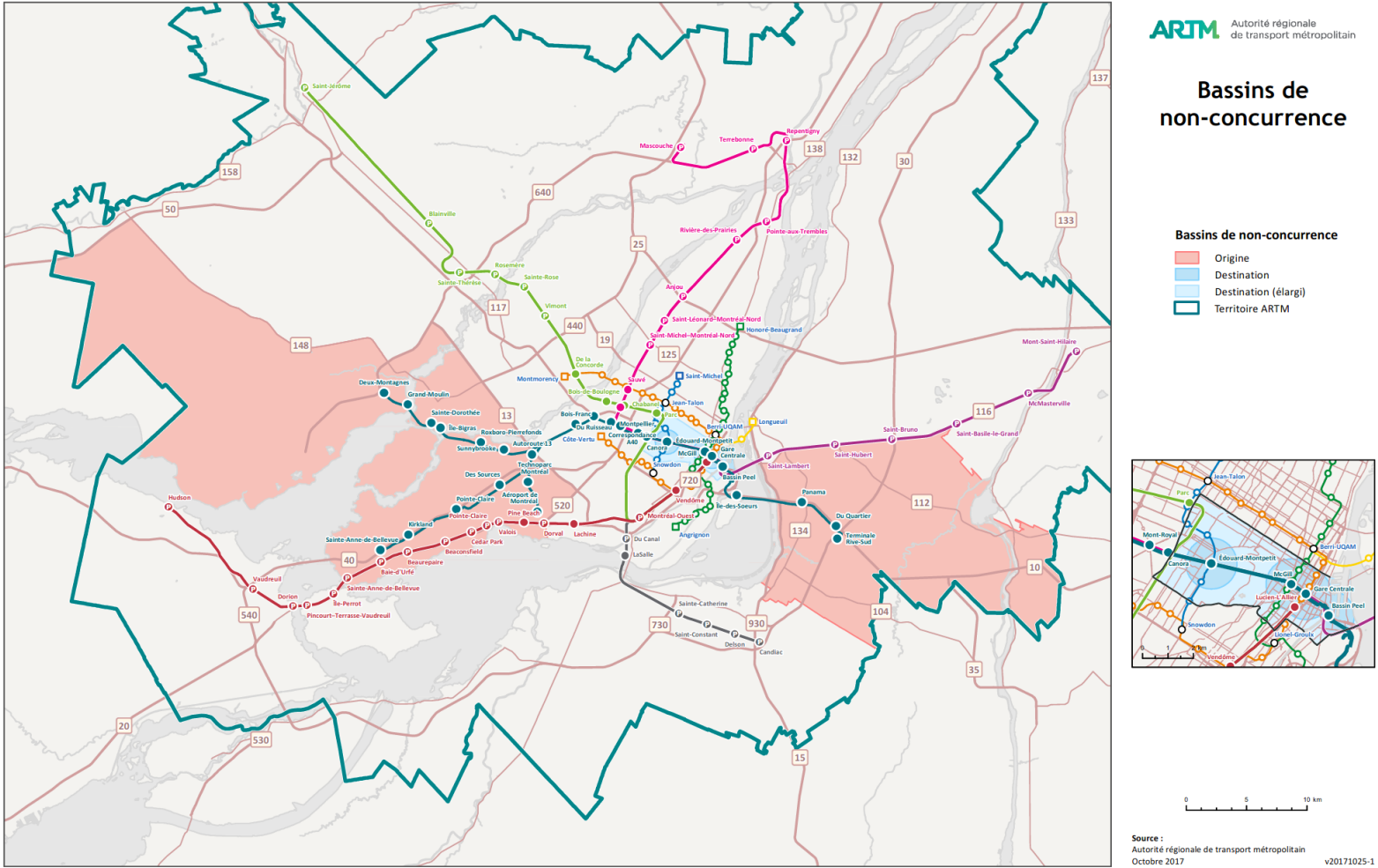
L'organisation des services d'**autobus** ne peut prévoir de services directs entre les bassins desservis par le REM (antennes Deux-Montagnes, Ste-Anne-de-Bellevue, Aéroport et Rive-Sud) et le Centre-ville de Montréal

Sauf...

- pour le transport adapté
- lorsque le REM n'est pas en fonction
- lorsque la capacité du REM est insuffisante pour répondre à la demande

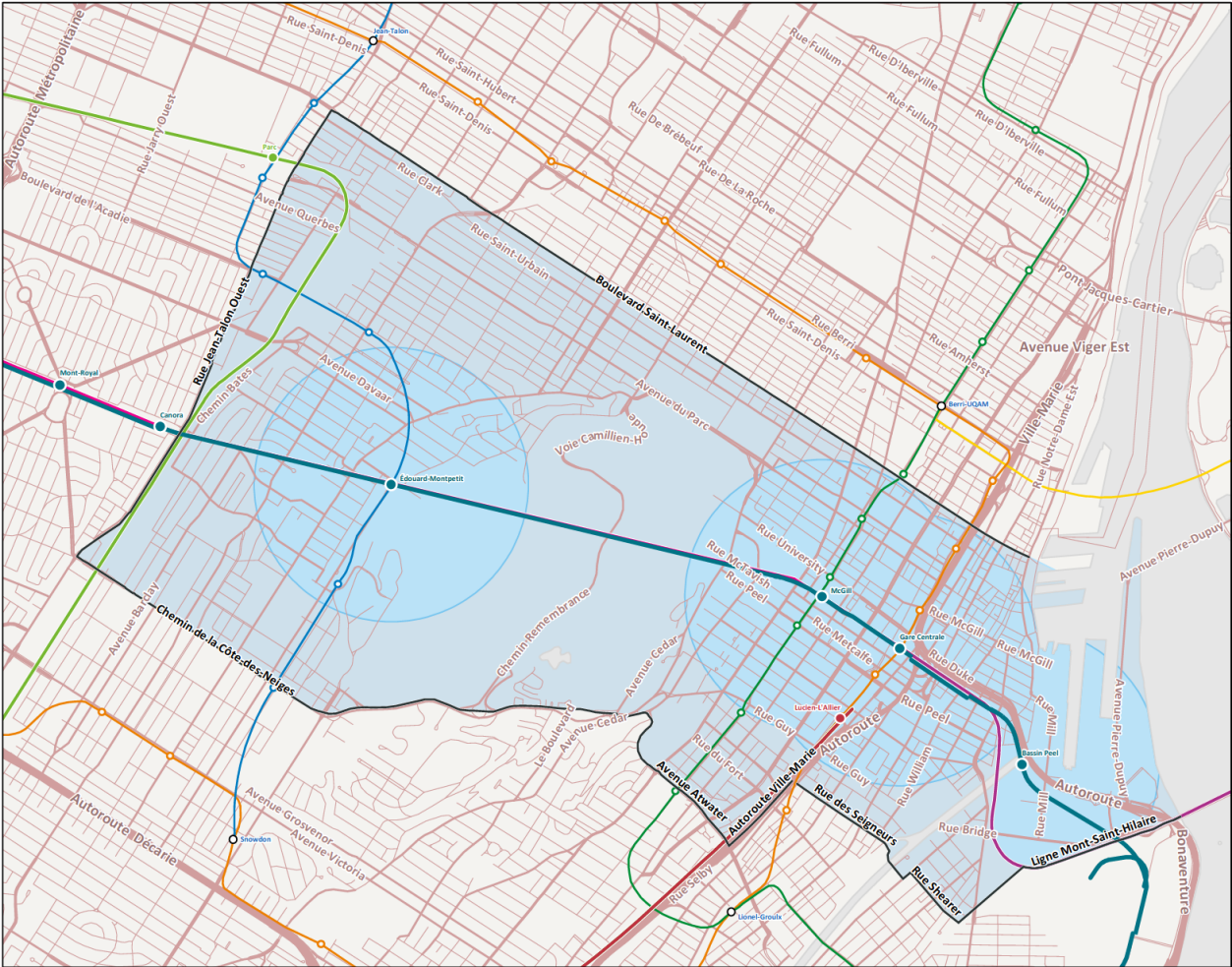
INTÉGRATION DES SERVICES

BASSINS DE NON-CONCURRENCE



INTÉGRATION DES SERVICES

BASSINS DE NON-CONCURRENCE

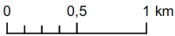


ARTM Autorité régionale
de transport métropolitain

**Centre-ville
de Montréal**

Bassins de non-concurrence

- Origine
- Destination
- Destination (élargi)



Source :
Autorité régionale de transport métropolitain
Octobre 2017 v20171025-1

ENTENTE D'INTÉGRATION

MODALITÉS FINANCIÈRES

MODÈLE DE RÉMUNÉRATION DU REM

PARTAGE DE RISQUES

Rémunération du REM → fondée sur l'utilisation des services

- Risque des coûts entièrement assumé par le REM
- Risque des revenus partagé entre le REM (achalandage) et l'Autorité (autres sources de financement)

Rémunération des autres OPTC → fondée sur la disponibilité des services

- Risque des coûts assumé par les OPTC, pour un niveau de service donné
- Risque des revenus assumé entièrement par l'Autorité

MODALITÉS FINANCIÈRES

RÉMUNÉRATION DU REM PAR L'AUTORITÉ

Modalités de rémunération du REM par l'Autorité (établies par le budget 2017-2018 du gouvernement)

- Le coût de base par passager-km est de 0,72 \$
- Pour un achalandage supérieur de 15 % aux prévisions de base, la contribution est de 0,58 \$ par passager-km
- Pour un achalandage supérieur de 40 % aux prévisions de base, la contribution correspond au tarif usager
- Le seuil d'achalandage minimal sur lequel s'applique le mécanisme de plafonnement est établi sur la base des prévisions de l'entente

Estimation de la rémunération du REM par l'Autorité (selon les données de l'entente de gestion et réalisation)

- Année de référence 2027, sans inflation : 438 M \$

RÉMUNÉRATION DES AUTRES MODES DE TC

Le coût par passager-km établi pour les services du REM est similaire à ceux des services d'autobus, et inférieur à celui du train.

Coûts unitaires des services de transport collectif	
REM → 0,72 \$ / pass-km	Métro → 0,48 \$ / pass-km
	Autobus → 0,73 \$ / pass-km
	Train → 0,89 \$ / pass-km

MODALITÉS FINANCIÈRES

SOURCES DE FINANCEMENT DE L'AUTORITÉ

Sources de financement de l'Autorité pour la rémunération du REM

- Revenus usagers
- Contribution gouvernementale équivalant à 85 % du coût additionnel lié à la mise en service du REM
- Contributions municipales et autres sources

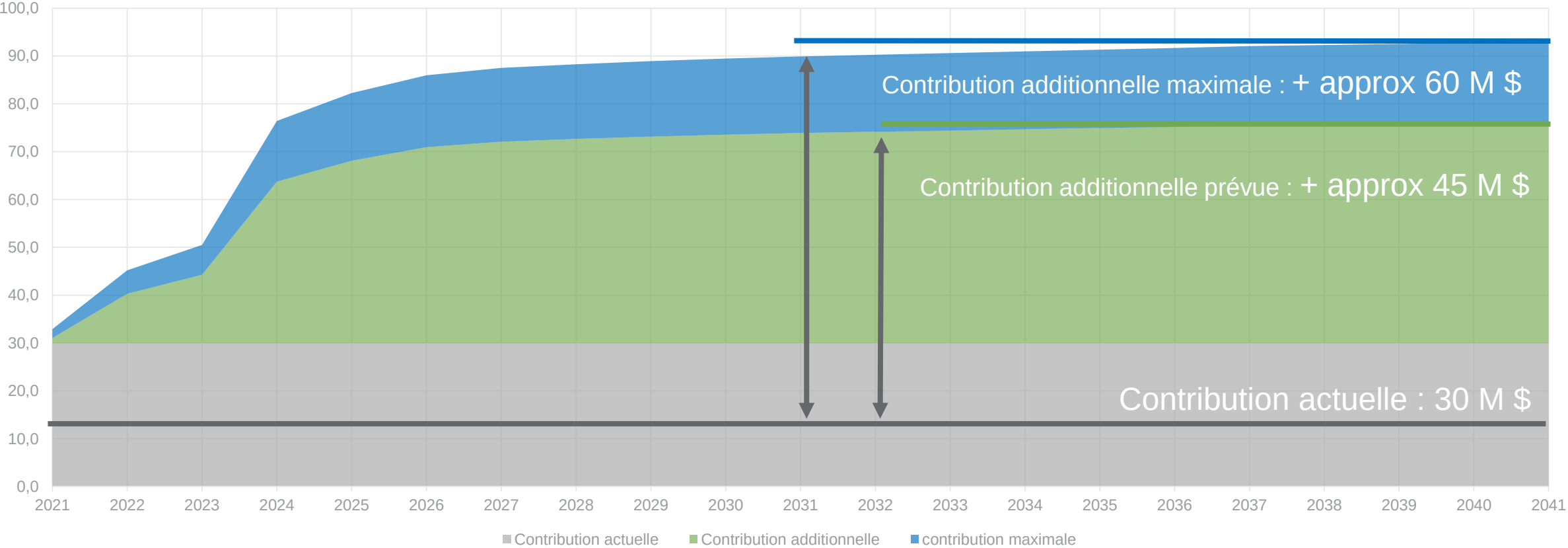
Estimation de la contribution des sources de financement pour une année type (référence 2027, sans inflation)

Prévision de base	Seuil de 140 %
128 M \$ Revenus usagers	179 M \$ Revenus usagers
238 M \$ Contributions gouvernementales	326 M \$ max Contributions gouvernementales
72 M \$ Contributions municipales et autres (incluant 30M\$)	88 M \$ max Contributions municipales et autres (incluant 30 M\$)
-----	-----
438 M \$	592 M \$

MODALITÉS FINANCIÈRES

CONTRIBUTIONS FINANCIÈRES DE L'AUTORITÉ

Contribution de l'Autorité (municipalités et autres sources)



FIN