

COMMENTAIRES DE LA TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE NORD SUR LE CADRE STRATÉGIQUE DU PLAN DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF

En juin dernier, l'ARTM nous a transmis, pour consultation, son document intitulé *Cadre stratégique du plan de développement du transport collectif*¹. Tel qu'énoncé au document, le cadre stratégique est le premier des trois volets qui constitueront ultimement le *Plan stratégique de développement du transport collectif* (PSD) de l'ARTM, ces trois volets étant :

1. **Le cadre stratégique** : qui énonce la vision, les orientations stratégiques et les cibles du PSD;
2. **Le plan d'intervention** : qui présentera les solutions proposées (politiques, programmes, initiatives) et leur séquençement;
3. **La feuille de route** : qui détaillera les jalons de la mise en œuvre du PSD pour la première décennie.

Nous comprenons qu'un projet complet de PSD, comprenant les trois volets, sera soumis à la consultation publique au cours de l'automne 2019. À la suite de cet exercice de consultation publique, une version bonifiée du projet de PSD sera adoptée par les instances de l'ARTM puis transmise à la CMM, pour approbation, ainsi qu'au ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, pour avis de conformité aux orientations gouvernementales.

1.1 Contexte

L'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) est à élaborer différents chantiers et documents majeurs de planification qui auront des impacts déterminants sur le développement de l'ensemble des municipalités de la couronne Nord et du grand Montréal.

Outre l'élaboration de son premier *plan stratégique de développement*, l'ARTM a entamé une démarche de *refonte tarifaire* qui vise à harmoniser les tarifs et, ainsi, simplifier l'utilisation des services de transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal. Les principaux éléments à l'étude dans le cadre de la refonte tarifaire sont : le cadre et les pratiques tarifaires, la tarification sociale, la mobilité intégrée et finalement la technologie. Plusieurs scénarios tarifaires sont présentement à l'étude à l'ARTM qui souhaite arrêter son choix sur un scénario définitif vers la fin de l'année 2019.

Dans le cadre de l'élaboration du PSD, l'ARTM a aussi entamé ses réflexions eu égard au financement du transport collectif : enjeu majeur et déterminant au développement du transport collectif dans la région de Montréal. Cette réflexion s'inscrit également dans le cadre de la révision de la *Politique de financement* de l'ARTM et du chantier sur le financement de la mobilité du *Plan d'action de la Politique de mobilité durable – 2030* du gouvernement du Québec.

Le PSD de l'ARTM sera le document fondateur d'une vision cohérente du développement du transport collectif et de la mobilité à l'échelle métropolitaine. Le PSD exposera une vision du développement de la mobilité durable sur le territoire de l'ARTM jusqu'en 2050 et présentera une planification détaillée des services et des infrastructures pour la décennie à venir. Le PSD

¹ ARTM. Cadre stratégique du plan de développement du transport collectif. 21 mai 2019. Version pour consultation.

énumérera également les équipements, les infrastructures et les services nécessaires à sa réalisation. Le PSD tiendra compte et contribuera à l'atteinte des orientations et objectifs établis par le gouvernement du Québec et par la Communauté métropolitaine de Montréal en matière de mobilité des personnes et d'aménagement du territoire. Sa mise en œuvre encadrera la collaboration des organismes publics de transport en commun (OPTC) au développement des transports collectifs sur le territoire métropolitain de Montréal.

Dans le cadre des travaux du PSD, l'ARTM a mis en place une structure de gouvernance afin de développer le *Plan des initiatives de développement du transport collectif 2018-2021* (PIDTC). Cette démarche sert à identifier les initiatives de transport collectif et actif en cours d'élaboration dans la région, ou encore, celles qui méritent d'être étudiées et qui serviront d'intrant au PSD.

1.2 Le défi du financement

En lien avec les orientations gouvernementales énoncées à la *Politique de mobilité durable* du gouvernement et les orientations du PMAD de la CMM, l'objectif fondamental énoncé au *cadre stratégique* soumis pour consultation est l'augmentation des déplacements effectués en transport collectif et actif. À cet effet, l'ARTM énonce comme objectif stratégique de doubler, sur un horizon de 30 ans, le nombre de déplacements effectués en transport actif et collectif².

La TPÉCN appuie cet objectif stratégique. Cependant, la TPÉCN est d'avis qu'un tel objectif ne pourra pas être réalisé sans augmenter de manière significative l'offre de services en transport collectif et actif, et sans mettre en place de nouvelles infrastructures assurant la fiabilité et l'efficacité des services offerts. Aussi, des objectifs et cibles de croissance de l'offre de service doivent se retrouver dans le *cadre stratégique*.

La TPÉCN est d'avis que la mise en œuvre de cet objectif stratégique nécessitera des investissements très importants, année après année, et que l'atteinte de l'objectif stratégique du PSD dépendra largement d'un financement prévisible, adéquat et pérenne au regard des dépenses anticipées en termes d'infrastructures et d'opération des services. C'est sans aucun doute le défi principal du PSD.

Pour comprendre la portée du défi à relever, la TPÉCN est d'avis que les besoins en financement pour la première décennie du PSD doivent être estimés par l'ARTM dans le cadre du projet de PSD, tant pour les dépenses en immobilisations que pour les dépenses d'exploitation des services. Une estimation des conséquences financières des cibles de hausse de l'achalandage et de l'offre de service est nécessaire afin de démontrer l'ampleur des besoins en financement, et les impacts potentiels sur les contributeurs actuels au financement des transports collectifs. Ces données fondamentales seront nécessaires à la révision de la *Politique de financement* de l'ARTM, en

² Tel qu'énoncé au *cadre stratégique* : si l'objectif stratégique est atteint, le nombre de déplacements en modes collectifs et actifs pourrait dépasser ceux effectués en automobile. Cela permettrait de contribuer à la fois à l'atteinte de la cible régionale de la CMM, soit hausser à 35 % la part modale du transport collectif, et à celle de la *Politique de mobilité durable*, qui vise une réduction de 20 points de l'auto solo. Référence : *Cadre stratégique*, page 29.

collaboration avec la CMM, et au chantier sur le financement mené par le gouvernement du Québec dans le cadre du *Plan d'action de la Politique de mobilité durable – 2030*.

1.3 Identifier des cibles de croissance de l'achalandage et de l'offre de service en transport collectif pour le secteur de la couronne Nord

De manière générale, le *cadre stratégique* soumis pour consultation est exhaustif et couvre la plupart des enjeux de la couronne Nord en matière de mobilité des personnes.

L'objectif stratégique voulant qu'une majorité de déplacements soient effectués en transport actif et collectif en 2050 ressort comme l'objectif central de la démarche du PSD. Cet objectif est avancé pour l'ensemble du territoire de l'ARTM. Or, la situation actuelle varie beaucoup selon les secteurs. Par rapport aux autres secteurs, la couronne Nord est le secteur ayant connu, entre 2006 et 2016, la plus forte croissance tant sur le plan de la démographique que sur le plan de l'emploi. Entre 2006 et 2016, le tiers de la croissance démographique (+32%) et de l'emploi (+34%) du territoire métropolitain s'est fait sur la couronne Nord³.

Eu égard à l'utilisation des transports collectifs et actifs, le *cadre stratégique* démontre que le centre-ville, avec 73 % de déplacements effectués en transport collectif et actif, et le centre de l'agglomération, avec 54 %, dépassent l'objectif stratégique énoncé tandis que la part des transports collectif et actif n'est que de 20 % sur la couronne Nord⁴. De même, la couronne Nord est le secteur ayant la plus faible part modale en transport collectif avec seulement 13% de part modale en 2013. Or, aucune indication n'est fournie quant à des objectifs propres à chacun des secteurs du territoire métropolitain. Les particularités propres à chacun des secteurs du territoire de l'ARTM doivent être mieux définies et prises en compte dans les objectifs et les cibles proposés du *cadre stratégique*. Tel que mentionné au document, « *Le PSD de l'ARTM proposera une planification à l'échelle du territoire métropolitain et permettra de définir l'ensemble des besoins en mobilité des citoyens. La vision métropolitaine qui en découlera est toutefois intimement liée au contexte local. Les objectifs et cibles du PSD pourront s'adapter aux réalités de chaque secteur, tout en assurant une cohérence à l'échelle de la région métropolitaine.* ⁵»

La TPÉCN recommande que des cibles de croissance de l'achalandage et de l'offre de service en transport collectif soient identifiées dans le *cadre stratégique* pour le secteur de la couronne Nord.

1.4 Prioriser le développement des infrastructures et des services de transport collectif sur le territoire de la couronne Nord

La TPÉCN appuie la mise en œuvre des actions de l'orientation 1 qui vise à doter la région métropolitaine d'un réseau de transport collectif structurant. Afin de soutenir la croissance de

³ Référence : Tableau 1. Portrait démographique de la région métropolitaine, Cadre stratégique préliminaire, page 18. Tableau 3. Croissance de l'emploi, Cadre stratégique préliminaire, page 21.

⁴ Part modale sur une période de 24 heures en 2013. Référence : Tableau 2. Portrait de la mobilité dans la région métropolitaine, Cadre stratégique préliminaire, page 18.

⁵ Cadre stratégique, page 15.

l'achalandage des transports collectifs sur le territoire de la couronne Nord, il est essentiel de mettre en place, dans l'horizon du PSD, un réseau structurant de voies réservées pour bus qui soit complet et de manière à conférer aux services de transport collectif un avantage concurrentiel par rapport aux déplacements effectués en auto. Les municipalités de la couronne Nord réitèrent les besoins prioritaires pour l'implantation d'un réseau structurant complet de voies réservées (bus, taxi, covoiturage) sur les autoroutes 13, 15, 19, 25, 40 et 640. La TPÉCN recommande que les deux autres volets à venir du PSD, soit le *Plan d'intervention* et de la *Feuille de route* du PSD, identifient et priorisent le développement des infrastructures et des services de transport collectif sur le territoire de la couronne Nord.

1.5 Identifier les mécanismes de suivi et les indicateurs de performance utilisés pour mesurer l'atteinte des résultats du PSD

La TPÉCN est d'avis que l'instauration d'une vision métropolitaine et le succès de mise en œuvre du PSD nécessiteront une adhésion importante de toutes les parties prenantes. Au premier plan, le gouvernement du Québec et les OPTC (STM, STL, RTL et exo) seront appelés à jouer un rôle déterminant dans la mise en œuvre du PSD.

Eu égard aux OPTC, plusieurs aspects de la mise en œuvre du PSD seront sous leurs responsabilités quant à l'opérationnalisation et au développement des services et des équipements de transport collectif, à l'amélioration de leur qualité et de leur performance, ainsi qu'à la réalisation des projets. De même, le développement d'un réseau structurant complet de voies réservées (bus, taxi, covoiturage) sur le territoire de la couronne Nord interpellera le MTQ pour sa mise en place.

Dans ce contexte, et tel que défini dans la *loi sur l'ARTM* quant au contenu obligatoire du PSD⁶, la TPÉCN recommande que l'ARTM identifie au *cadre stratégique* les mécanismes de suivi et les indicateurs mesurant les progrès réalisés dans l'atteinte des objectifs et des cibles du PSD et la réalisation des interventions qui y seront proposées.

1.6 Avoir une orientation pour les usagers provenant de l'extérieur du territoire

Le *cadre stratégique* n'aborde pas la question des usagers des réseaux de transport collectif provenant des municipalités situées hors du territoire de l'ARTM. Une orientation devrait être faite à cet égard, tenant compte des préoccupations déjà exprimées par les municipalités des couronnes Nord quant au financement des services et des équipements fournis par l'ARTM et utilisés par les citoyens provenant des municipalités limitrophes à son territoire. Étant donné que l'ARTM peut conclure des ententes de service avec des municipalités à l'extérieur de son territoire pour répondre aux besoins de déplacement vers celui-ci et pour intégrer les services offerts à son réseau, il est recommandé que le *cadre stratégique* énonce une orientation conciliant l'objectif de mieux desservir les municipalités hors territoire pour assurer les besoins en déplacement vers le territoire métropolitain de Montréal tout en assurant une contribution équitable entre les municipalités qui font partie du territoire de l'ARTM et les municipalités limitrophes.

⁶ Le PSD indique de plus les mécanismes de suivis et les indicateurs de performance utilisés pour mesurer l'atteinte des résultats.
Référence : article 15, loi sur l'ARTM.