

MÉMOIRE

sur le projet de plan stratégique
de développement du transport collectif
de l'Autorité régionale de transport métropolitain



TABLE DES MATIÈRES

Introduction	3
Préambule.....	5
Le diagnostic.....	8
Les enjeux.....	9
La vision	10
Les objectifs stratégiques.....	11
Les cibles.....	12
La stratégie et le plan d'action.....	13
Les défis de financement du transport collectif.....	24
Conclusion	32

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 Plan québécois des infrastructures 2020 - 2030	25
Tableau 2 Projets en planification.....	26
Tableau 3 Projets à l'étude	27
Tableau 4 Nombre de projets selon les secteurs de la CMM.....	28
Tableau 5 Évaluation des coûts d'immobilisations du transport collectif 2021 - 2030.....	29
Tableau 6 Évaluation des coûts d'exploitation du transport collectif 2021 - 2030	30

INTRODUCTION

La Ville de Repentigny attendait avec beaucoup d'impatience et un haut niveau d'attente pour sa population le projet de plan stratégique de développement du transport collectif (PSD) de la région métropolitaine de Montréal préparé par l'ARTM.

En effet, depuis plusieurs années déjà, la Ville de Repentigny joint ses efforts à ceux des parties prenantes du transport en couronne Nord pour trouver des solutions à un problème majeur qui affecte sans relâche, et sur une base quotidienne, le bien-être ainsi que la santé de ses résidents : la congestion routière. La Ville de Repentigny attend du PSD des solutions viables de haute qualité en matière de transport collectif, capables de rivaliser avec l'auto et de redistribuer les cartes du transport métropolitain.

Malgré les multiples initiatives prises au cours des dernières années par différentes instances responsables (ARTM, EXO, MTQ, CDPQ-Infra) pour apporter des solutions durables à la congestion, l'engorgement routier ne semble pas avoir encore reçu de remède à la hauteur du mal. La congestion marque les imaginaires de ceux qui l'expérimentent au quotidien. La chaîne de radio 98,5 FM, populaire auprès des automobilistes, a choisi la chanson *On the Road Again* comme thème musical de la congestion. Non loin de Repentigny, les Laurentides ont fait du rythme de vie imposé par la congestion routière l'emblème de leur campagne de promotion de l'emploi local (« Te lever à 5 h. Revenir à 8 h » ; « Se rendre au travail dans le trafic »).

Ces exemples sont, hélas, des réponses ironiques à une situation qui empire sans cesse de façon dramatique, et sur laquelle les usagers

n'ont malheureusement pas de prise. Dès 5h30, le matin, sur les axes routiers A-13, A-15, A-40 et A-640, les automobilistes voient s'allonger de manière inexorable leurs temps de transport, ces derniers pouvant être multipliés jusqu'à six par rapport à une situation sans congestion. Dès 15h, au retour, les résidents de la couronne Nord vivent une situation similaire, capturés avec plusieurs dizaines de milliers d'autres usagers dans des bouchons de circulation de plusieurs heures.

Les usagers de Repentigny vivent cruellement les effets de la congestion routière, de laquelle ils sont en grande partie prisonniers. En 2020, dans la MRC de L'Assomption, dont fait partie Repentigny, les navetteurs qui travaillent hors du territoire utilisent à plus de 79% l'auto solo pour se rendre sur leur lieu de travail. A peine un peu plus de 10% utilise le transport en commun, seul ou en combinaison avec l'auto. En comparaison, en 2018, la moyenne d'utilisation de l'auto parmi tous les transports existants était de 63% dans la région métropolitaine de Montréal.

Cette situation à Repentigny est en grande partie liée à l'absence d'alternatives existantes en transport en commun entre l'est et l'ouest de la couronne Nord. Elle est aussi liée au déficit patent de solutions de transport collectif efficaces, adaptées et performantes entre le nord et le sud de la région métropolitaine. Un trajet sur la R-138 entre Repentigny (boulevard Brien) et le centre-ville de Montréal (30 km) devrait durer entre 35 et 45 minutes sans congestion. Il dure jusqu'à deux heures en pointes du matin et de l'après-midi...

« Ce qui est en cause, c'est le droit et le devoir pour chacune des villes et des municipalités constituantes du territoire métropolitain de réaliser ce qu'elles sont et ce qu'elles ont choisi de devenir, dans un esprit de complémentarité, de collaboration et de respect mutuel. »

Chantal Deschamps Ph. D., Mairesse de Repentigny

Cette congestion est donc un problème structurel très préoccupant, qui révèle à la fois la dépendance des résidents de Repentigny face à l'auto mais aussi l'absence d'équité dont ils souffrent en matière de transport collectif. Cette situation est d'autant plus grave qu'elle se situe dans une conjoncture d'expansion métropolitaine sur la troisième couronne Nord, laquelle alimente aussi la circulation, et dont l'ampleur ne cessera de s'accroître dans les prochaines années.

La congestion intervient aussi de manière néfaste dans une dynamique pourtant fort positive observée en couronne Nord et saluée par les villes comme Repentigny. Depuis plusieurs années, la couronne Nord est toujours plus autonome, parvenant à fournir de manière croissante de l'emploi, de l'éducation, des lieux de loisirs, de commerce et de culture à ses résidents.

Les entrepreneurs, les résidents, les élus, les étudiants, les familles, les travailleurs sont tous confrontés au goulot d'étranglement de la congestion : comment poursuivre cet effort, qui contribue au rayonnement grandissant de la

région métropolitaine de Montréal, si les conditions pour assurer une mobilité collective efficace ne sont pas réunies pour assurer un développement métropolitain durable ?

La Ville de Repentigny salue donc, l'arrivée du PSD : cet outil devrait doter la région métropolitaine d'une vision, d'orientations et d'une stratégie claire et efficace en matière de transport en commun.

Nous avons analysé cet outil, dont le besoin est urgent, dans sa capacité à répondre aux enjeux auxquels sont confrontés nos citoyens dans le contexte de la couronne Nord de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), mais également dans le contexte métropolitain. Il nous est également apparu souhaitable de l'analyser quant à sa capacité à réduire les GES.



PRÉAMBULE

Notre mémoire s'inscrit directement dans la perspective développée par la Table des Préfets et des élus de la couronne Nord (TPÉCN) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).¹ Repentigny en est parfaitement solidaire.

Nous estimons qu'à un niveau global, le PSD doit d'abord et avant tout être conçu dans une perspective métropolitaine où chaque région constituante doit disposer d'un réseau de transport collectif structurant permettant de faire du Grand Montréal une métropole attractive, compétitive et durable.

C'est pourquoi nous souscrivons à l'énoncé des conditions gagnantes proposées par la CMM pour assurer le succès du PMAD et la solidarité autour de celui-ci:

« Le PMAD doit constituer un projet rassembleur dans lequel se retrouvent les élus du Grand Montréal, le gouvernement du Québec, les citoyens et la société civile. Pour y arriver, les orientations, les objectifs et les critères du PMAD reposent sur les principes et les choix suivants :

- › La reconnaissance du caractère polycentrique de la région, lequel repose notamment sur le maintien et le renforcement du centre-ville de Montréal et de la partie centrale de la région;

- › La reconnaissance de l'apport de chaque secteur – Montréal, Laval, Longueuil, couronne Nord et couronne Sud – comme composantes dynamiques dans le développement économique de la région métropolitaine;
- › La promotion d'un développement économique, social, environnemental et culturel selon une approche polycentrique;
- › Une connaissance fine et continue des espaces disponibles pour en assurer une offre suffisante afin d'accueillir la croissance démographique et économique et, ainsi, favoriser l'accroissement de la richesse collective;
- › Une augmentation de l'offre de transport visant une utilisation accrue des transports en commun et du transport actif ainsi que la réduction des émissions de GES;
- › ... »²

¹ La couronne Nord de la Communauté métropolitaine de Montréal comprend cinq MRC et 20 municipalités ou villes, présentées ci-après. Elle se distingue de la couronne Nord comprise dans la région métropolitaine couverte par l'ARTM, laquelle englobe un territoire plus vaste. La description de chacun des territoires est réalisée dans la note technique accompagnant le mémoire. Le texte précise lorsqu'il fait référence au territoire de l'ARTM.

² Communauté métropolitaine de Montréal (2012). Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) – Un Grand Montréal attractif, compétitif et durable, document final, page 22. En ligne : https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/03/pmad_plan_metropolitain_amenagement_developpement.pdf, consulté le 7 octobre 2020.

C'est dans ce contexte que le PSD doit corriger les lacunes existantes et viser à rehausser le niveau de service en transport collectif. Il doit également favoriser l'interrelation entre chacun des secteurs, condition essentielle à la solidarité et reconnaissance factuelle de l'existence d'une véritable région métropolitaine. La qualité de l'offre ne peut avantager un secteur au détriment d'un autre.

La Ville de Repentigny insiste pour que le PSD s'inscrive dans le grand mouvement de transition écologique planétaire. Il doit permettre la réduction des émissions de GES « ... afin de diminuer les risques et les bouleversements physiques et sociaux que les changements climatiques pourraient produire ».³

Nous reconnaissons également que le PSD doit tendre vers l'atteinte des objectifs promus par la Politique de mobilité durable (PMD) adoptée par le gouvernement du Québec en mars 2018, soit « ... réduire de 37,5% les émissions de GES (par rapport au niveau de 1990), la consommation de pétrole, le temps des déplacements et les coûts associés à la congestion automobile. »⁴

Nous appuyons également l'ARTM dans sa volonté :

- › « D'assurer une couverture harmonisée des services de transport collectif dans l'ensemble de la région métropolitaine, en accroissant l'offre de services tant sur le réseau structurant que local ».⁵
- › D'harmoniser la mise en accessibilité universelle du réseau et l'amélioration des services de transport adapté;

- › De simplifier la tarification du transport collectif régulier et du transport adapté;
- › De faire jouer au réseau un rôle primordial dans l'équité des chances pour briser l'isolement des populations les plus vulnérables.

La Ville s'associe également à la volonté de la TPÉCN de s'assurer auprès des gouvernements de Québec et d'Ottawa d'un pacte fiscal assurant un financement ferme à long terme pour :

- › Assurer la qualité du réseau existant (maintien de l'actif);
- › Mettre à niveau de manière équitable l'offre de service dans chacun des cinq secteurs;
- › Déployer un réseau et un service plus performants sans cesse en quête des meilleures technologies et équipements.

Le pacte fiscal doit englober également le financement et l'exploitation. Nous considérons que l'implication financière des municipalités a atteint sa limite. Il n'est plus possible d'alourdir la charge financière des municipalités sans affecter directement nos résidents.

Les enjeux environnementaux du Grand Montréal ne sont pas uniquement régionaux, ils sont nationaux, compte tenu de l'importance de la région métropolitaine dans la démographie et l'économie du Québec.

³ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 4.

⁴ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 5.

⁵ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 7.

Nous confirmons notre adhésion au principe selon lequel, à l'horizon 2050, plus de 50 % des déplacements des citoyens de la région métropolitaine soient réalisés en transport collectif et actif. Mais avant toute chose, le PSD doit corriger l'iniquité de services et d'infrastructures dont notre population et notre économie souffrent depuis des décennies.

Les élus de la Ville de Repentigny estiment avec leurs collègues de la couronne Nord de la Communauté métropolitaine de Montréal que le PSD doit être plus ambitieux qu'il ne l'est concernant son arrimage à l'aménagement du territoire. Le PSD ne doit pas seulement « ...relier des quartiers diversifiés où les distances à parcourir pour réaliser ses activités quotidiennes (travail, études, magasinage, loisirs, etc.) »⁶

Ou encore : « ...aussi participer aux efforts de la CMM et des municipalités pour orienter la consolidation du territoire et le développement urbain aux abords des points d'accès et des principaux corridors de transport collectif. Le réseau de transport collectif constitue ainsi l'ossature autour de laquelle se construit la région métropolitaine. »⁷

Le PSD ne doit donc pas uniquement s'inscrire dans la desserte des points de service (TOD) et des corridors de transport actuels. Les points de service devront être revus et redéployés pour assurer la mise en place d'un réseau structurant et accroissant l'attractivité et la compétitivité de l'ensemble de la région métropolitaine. Nier cette orientation serait reconduire les déséquilibres actuels entre les secteurs centraux et la couronne Nord.

Le PSD, par son réseau de transport collectif et actif structurant (RTCS), doit servir d'assise au développement stratégique de chacun des cinq secteurs et entre eux pour assurer leur contribution pleine et entière au développement social, culturel et économique de la région métropolitaine.

À l'instar de la CMM, nous voulons rappeler à l'ARTM que les relations entre le transport, l'aménagement du territoire et son développement social, économique et culturel sont complémentaires :

« Ainsi, la planification des transports [ici collectifs et actifs] a une incidence majeure sur l'aménagement du territoire et sur la qualité de vie. Les choix urbains déterminent à court terme la demande en transport, alors que les réseaux influencent à long terme les choix de localisation. L'interaction entre l'aménagement du territoire et la planification des réseaux de transport influence grandement la forme urbaine et la distribution des activités économiques et des ménages. »⁸

Le succès du PSD ne devra donc pas être mesuré à sa seule capacité à avoir accru l'offre de services en transport collectif et actif global, mais également et surtout à sa capacité à avoir corrigé les déséquilibres actuels et dynamisé économiquement, socialement et culturellement chacun des cinq secteurs dans une perspective de complémentarité et d'interdépendance.

⁶ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 6.

⁷ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 16.

⁸ Communauté métropolitaine de Montréal (2012). PMAD – Un Grand Montréal attractif, compétitif et durable, page 35 (nos soulignés et textes entre crochets). En ligne : https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/03/pmad_plan_metropolitain_amenagement_developpement.pdf, consulté le 7 octobre 2020.

LE DIAGNOSTIC

Le diagnostic proposé par le PSD est en particulier établi sur la base des projections de population et de déplacements.

La Ville est étonnée de constater qu'un changement radical quant à la répartition de la croissance démographique est annoncé pour la grande région. Entre 2006 et 2016, la population résidant sur le territoire de l'ARTM a cru de 350 000 personnes, soit 9% sur dix ans. 28% de cette croissance a été absorbée par la couronne Nord, contre 27% par l'agglomération de Montréal, 20% par la couronne Sud, 16% par Laval et 9% par Longueuil. Entre 2016 et 2036, il serait prévu que la croissance (651 000 personnes, soit 16% en vingt ans, donc d'un niveau comparable à celle de la période précédente) se concentrerait à 48% dans l'agglomération de Montréal, 18% dans la couronne Nord, 13% dans la couronne Sud, 12% à Laval et 9% à Longueuil. Ce changement radical dans la distribution de la croissance entre l'agglomération de Montréal et la couronne Nord mériterait d'être expliqué dans le Plan. Il est en effet surprenant compte tenu des tendances de la migration interrégionale qui jouent largement en défaveur de l'agglomération de Montréal et aussi du phénomène de saute-mouton en faveur des villes de la troisième couronne, qui ne fait que s'accroître avec la rareté de terrains disponibles sur la couronne Nord de la Communauté métropolitaine de Montréal (à l'exception de certaines villes dont Terrebonne et Mascouche). Il faudrait s'assurer des hypothèses de calcul retenues et aussi présenter le portrait démographique sur un territoire régional plus large que celui de l'ARTM.

En ce qui concerne les déplacements, l'absence d'analyse des données de l'enquête OD-2018, sans doute liée à une arrivée tardive des résultats, nous apparaît très limitative. Elle prive la couronne Nord et conséquemment la Ville de Repentigny d'une compréhension objective des problématiques de transport. Cette absence d'analyse empêche aussi d'établir un diagnostic précis des phénomènes de congestion et d'émission de GES; la conséquence est que les orientations du PSD ne peuvent pas être établies à partir d'une compréhension quantitative et spatialisée des phénomènes de déplacement. Mieux les sources de dysfonctionnement seront connues, meilleurs seront les correctifs.

Néanmoins, sur le plan conjoncturel, les mesures de prévention de la pandémie de la COVID-19 pourraient accentuer des dynamiques déjà observées en couronne Nord. Notamment, sur un plan prospectif, cette crise pourrait avoir pour conséquence un déplacement de plus grande amplitude des activités (travail, résidence) en couronne Nord. En septembre 2020, la Communauté métropolitaine de Montréal estimait à près de 40% la part des travailleurs qui télétravaillaient dans le Grand Montréal au 30 mai 2020 et à près de 40% également la part des emplois qui pourraient être effectués en télétravail dans ce même territoire.⁹



⁹ Communauté Métropolitaine de Montréal (2020). Le télétravail. Perspectives et enjeux d'aménagement pour la région métropolitaine. Notes de travail, 30 septembre, 10 pages.

LES ENJEUX

Le PSD identifie trois enjeux :

- › « *Les problèmes de congestion routière et de mobilité (...) menacent la vitalité économique et sociale de la région métropolitaine;*
- › *Le manque d'options de mobilité pour un grand nombre de citoyens de la région métropolitaine;*
- › *Un contexte de ressources financières limitées et de changements climatiques qui doit néanmoins permettre un développement compatible avec les besoins des générations futures ».*¹⁰

La Ville considère qu'un quatrième enjeu doit être retenu : la disparité dans la qualité des modes de transport offerts à travers la Communauté, qui a pour effet de privilégier la compétitivité et l'attractivité de certains secteurs au détriment de certaines autres. Maintenir une disparité aussi importante que celle que l'on constate aujourd'hui sur la couronne Nord contribuerait à pénaliser ses citoyens et ses structures économiques, sociales et culturelles.

Le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de 2012 concrétise le consensus politique des élus représentant Montréal, Laval, Longueuil, la couronne Sud et la couronne Nord autour d'une vision commune du développement durable du Grand Montréal, adoptée par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) en septembre 2003.

Ainsi ce « projet rassembleur » est fondé sur un développement polycentrique de la région, qui doit tirer sa force à la fois de sa partie centrale et de chacun de ses quatre autres secteurs, dont la couronne Nord. Il sous-tend des notions d'équité et de complémentarité qui doivent en particulier trouver leur application au niveau du transport collectif et de son développement.



¹⁰ Communauté Métropolitaine de Montréal (2020). Le télétravail. Perspectives et enjeux d'aménagement pour la région métropolitaine. Notes de travail, 30 septembre, 10 pages.

LA VISION

L'énoncé de vision proposé par le PSD est le suivant : « En 2050, les citoyens de la région métropolitaine de Montréal peuvent se déplacer facilement grâce à un système de transport durable qui répond à leurs besoins. Ce système contribue à améliorer leur qualité de vie, à préserver l'environnement et à soutenir la vitalité économique et sociale de la région. »¹¹

Cette formulation traite de mobilité durable, alors que le PSD a pour vocation de déplacer les choix de mode vers les transports collectifs et actifs, tout en s'insérant dans une stratégie régionale d'aménagement du territoire. On peut se poser la question de l'utilité de la vision dans sa forme actuelle.



¹¹ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 12.

LES OBJECTIFS STRATÉGIQUES

L'objectif stratégique du PSD est énoncé comme suit : « *La majorité des déplacements des citoyens de la région métropolitaine est réalisée en modes actifs et collectifs, contribuant à une importante réduction de la congestion routière et des GES émis par le secteur des transports.* »¹²

Réduire l'utilisation de l'auto solo est un objectif auquel nous souscrivons entièrement. C'est un objectif essentiel considérant la situation critique à laquelle nous sommes confrontés.

Mais le PSD peut jouer un rôle plus large en matière de développement urbain, de développement économique et indirectement de développement social et culturel. Il doit servir de catalyseur, le réseau de transport collectif et actif pouvant avoir vocation à devenir la colonne vertébrale de la région métropolitaine à la place du réseau autoroutier.

Le PMAD rappelle d'ailleurs que « *la planification des transports [ici collectifs et actifs] a une incidence majeure sur l'aménagement du territoire et sur la qualité de vie. Les choix urbains déterminent à court terme la demande en transport, alors que les réseaux influencent à long terme les choix de localisation. L'interaction entre l'aménagement du territoire et la planification des réseaux de transport influence grandement la forme urbaine et la distribution des activités économiques et des ménages.* »¹³

Les trois orientations stratégiques du PSD doivent donc être précisées.

Il ne s'agit pas seulement de « *relier les différentes communautés de la région métropolitaine à l'aide de services de transport collectif performants.* »¹⁴ Il faut mettre en place

un réseau structurant, à la fine pointe de la technologie, permettant de stimuler le développement de chacun des cinq secteurs, dans une perspective de complémentarité et dans le respect des aspirations des communautés locales. Le réseau doit permettre d'accroître globalement la compétitivité de la CMM.

Il ne s'agit pas seulement de « *déployer des options de mobilité diversifiées, sécuritaires et accessibles, en offrant une expérience de mobilité simplifiée et attrayante.* »¹⁵ Il faut déployer un réseau de transport collectif structuré, hiérarchisé et intégré, répondant à des standards élevés de rapidité, de ponctualité, de confort, de sécurité, d'amplitude et d'interconnectivité dans l'ensemble des cinq secteurs.

Il ne s'agit pas seulement de « *favoriser une utilisation efficiente des ressources.* »¹⁶ Il faut s'assurer de pouvoir disposer des ressources suffisantes pour amorcer à court terme le développement du réseau et assurer sa complétion dans un horizon de 20 ans. On doit simultanément et prioritairement assurer la remise à niveau du réseau actuel et sa pérennité.

Le PSD doit corriger les lacunes existantes et viser à rehausser le niveau de service en transport collectif et actif pour chaque secteur. Il doit favoriser l'interrelation entre chacun des secteurs. La qualité de l'offre ne peut avantager un secteur au détriment d'un autre. C'est la compétitivité et l'attractivité de la métropole qui en souffrirait. Le Grand Montréal est un tout où chaque secteur (acteur) a un rôle à jouer dans l'amélioration de la compétitivité.

¹² ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 12.

¹³ Communauté métropolitaine de Montréal (2012). Plan métropolitain d'aménagement et de développement, document final, page 35 (notre texte entre crochets).

¹⁴ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 13.

¹⁵ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 13.

¹⁶ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 13.

LES CIBLES

Il est indéniable que le PSD doit s'inscrire dans le grand mouvement de transition écologique planétaire. Il doit permettre la réduction des émissions de GES « ... afin de diminuer les risques et les bouleversements physiques et sociaux que les changements climatiques pourraient produire. »¹⁷

La Ville reconnaît également que le PSD doit tendre vers l'atteinte des objectifs promus par la Politique de mobilité durable (PMD) adoptée par le gouvernement du Québec en mars 2018, soit « ...réduire de 37,5% les émissions de GES (par rapport au niveau de 1990), la consommation de pétrole, le temps des déplacements et les coûts associés à la gestion automobile. »¹⁸

Conséquemment, la Ville supporte entièrement la volonté de l'ARTM de « ...hausser de manière régulière et soutenue l'offre de services, d'améliorer la qualité des services et d'assurer un transfert modal vers les modes de transport collectif et actif des déplacements en auto. »¹⁹

De la même manière, la Ville appuie sans réserve l'ARTM dans sa volonté :

- › « D'assurer une couverture harmonisée des services de transport collectif dans l'ensemble de la région métropolitaine, en accroissant l'offre de services tant sur le réseau structurant que local. »²⁰
- › D'harmoniser la mise en accessibilité universelle du réseau et l'amélioration des services de transport adapté;
- › De simplifier la tarification du transport collectif régulier et du transport adapté;
- › De faire jouer au réseau un rôle primordial dans l'équité des chances pour briser l'isolement des populations les plus vulnérables.



¹⁷ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 4.

¹⁷ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 5.

¹⁸ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 13.

¹⁹ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 7.

LA STRATÉGIE ET LE PLAN D'ACTION

Sauf pour les trois projets majeurs en cours de réalisation ou en voie de l'être (Réseau express métropolitain, système rapide par bus dans l'axe du boulevard Pie IX à Montréal et à Laval, prolongement de la ligne bleue du métro vers l'est), le PSD ne présente aucun projet à être réalisé à court ou moyen terme sur la couronne Nord de la Communauté métropolitaine de Montréal.

Quant aux six stratégies et dix-sept actions que nous pouvons constater dans la version actuelle du PSD, elles ne considèrent que marginalement les besoins de la couronne Nord.

La version finale du PSD devra tenir compte des enjeux réels dans la couronne Nord et à Repentigny.

Nous avons cru utile de commenter les six stratégies et les programmes proposés qui représentent les mandats que veut se faire confier l'ARTM.

STRATÉGIE 1 : ORGANISER LA MOBILITÉ EN FONCTION DU RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF STRUCTURANT

Il est indiqué que « ..., le projet de PSD propose de renforcer le réseau de transport collectif structurant existant ... »²¹

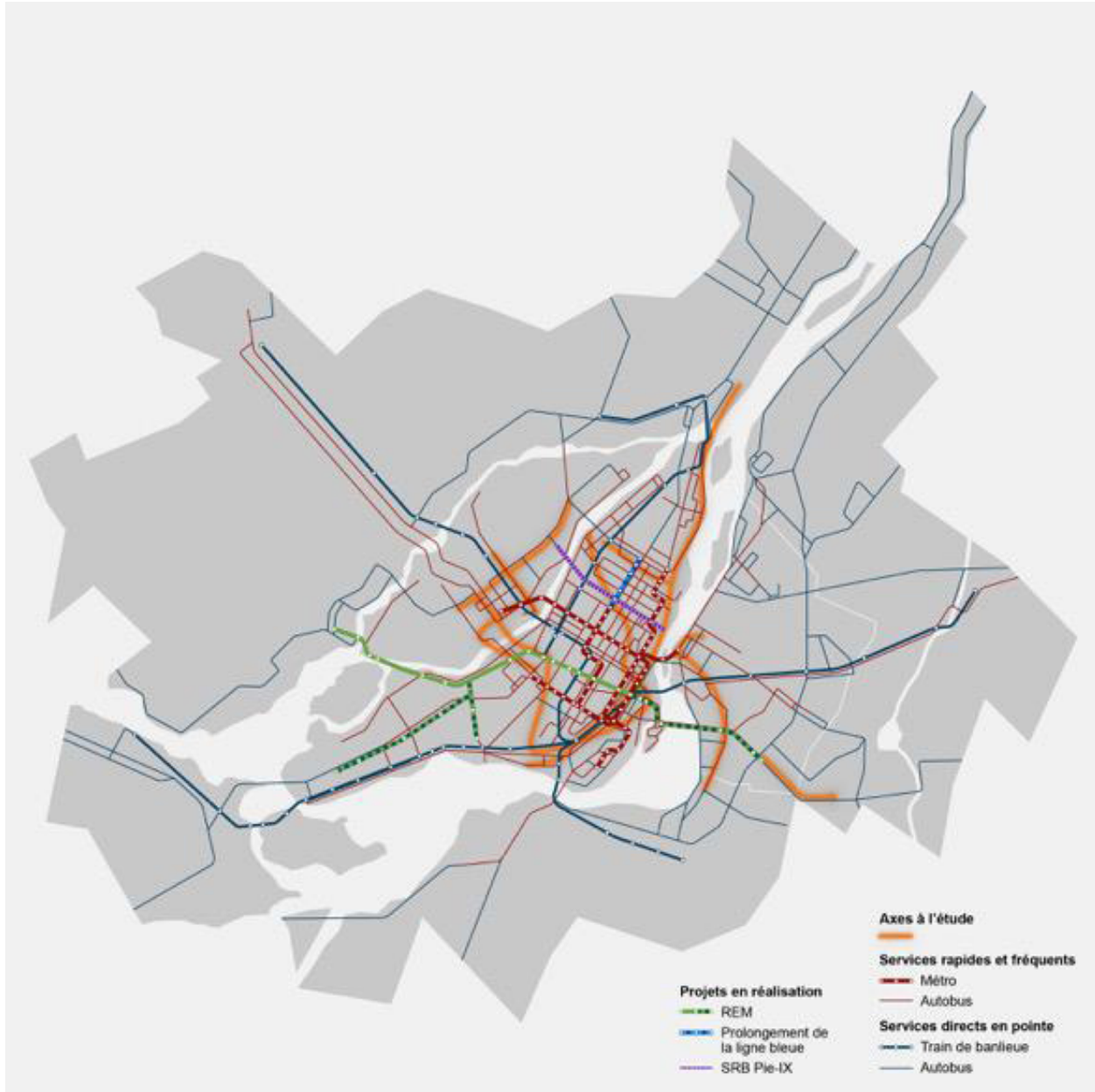
Tout comme la TPÉCN, la Ville de Repentigny considère que le libellé devrait être modifié et faire référence à la complétion du réseau existant. Les images valant mille mots comme l'indique le vieil adage, la figure 20 ne laisse aucun doute : l'ARTM ne prévoit étudier aucun axe du réseau de transport collectif structurant (RTCS) sur le territoire de la couronne Nord. Seule l'étude de l'implantation de mesures préférentielles pour bus est projetée entre 2020 et 2029, tel qu'illustré sur la figure suivante (action 1.3).



²¹ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 77.

FIGURE 1

LE RTCS EXISTANT ET LES PROJETS À L'ÉTUDE, RECONNUS PAR LE PQI ET LE PIDTC (FIGURE 20 DU PSD)



Solidairement avec la TPÉCN, nous demandons à l'ARTM d'intégrer prioritairement à ses actions 1.2 et 1.3 l'analyse des axes et les projets suivants, qui concernent plusieurs villes et municipalités de la couronne dont, au premier chef, la Ville de Repentigny :

- › L'acquisition des voies ferrées supportant les trains de banlieue par l'ARTM pour assurer une desserte optimale en termes d'amplitude, de fréquence, de rapidité, de sécurité et de fiabilité;
- › Prolonger le projet de tramway prévu dans l'axe de la rue Notre-Dame entre le centre-ville et l'est de Montréal jusqu'à Repentigny, incluant l'aménagement d'un stationnement incitatif (déjà intégré aux interventions prioritaires pour la période 2021-2030 du PSD);²²
- › Complétion de la navette fluviale existante et inscription au réseau de transport collectif structurant;
- › L'élargissement du pont Charles-de-Gaulle pour permettre la construction de voies réservées pour autobus sur l'autoroute 40 sur le territoire des villes de Terrebonne (secteur de Lachenaie), Repentigny et Charlemagne et la mise en place d'un service d'express métropolitain par autobus vers la future station de métro à Anjou;
- › Bonification de l'offre de services sur le réseau du Train de l'Est et augmentation du service : fréquence des départs en semaine et fin de semaine et bonification des aires de stationnement (rendre exclusif aux passagers);
- › Mesures préférentielles pour bus – axe de l'A-40 entre l'A-25 et la R-341 (Repentigny) (déjà intégré aux interventions prioritaires pour la période 2021-2030);
- › Mise en place sur l'A-40 de mesures permettant de réduire la congestion routière et de soutenir le développement du transport collectif par l'aménagement de voies réservées (bus, taxis, covoiturage) et de stationnements incitatifs;
- › Élargissement du pont Benjamin-Moreau sur la rivière L'Assomption;

- › Transfert des droits aériens au-dessus des stationnements incitatifs aux municipalités pour aider le financement du transport en commun.

En solidarité avec la TPÉCN, la Ville de Repentigny soutient aussi le caractère prioritaire des projets suivants, lesquels pourraient améliorer de manière substantielle la desserte de la couronne Nord au complet. Ces projets devraient s'accompagner de la réalisation d'études pertinentes pour la mise en place d'un réseau de transport collectif dans l'axe est-ouest de la couronne Nord :

- › Réaménagement des points d'accès au REM dans le but d'améliorer les interconnexions avec le réseau routier incluant les aires de stationnement incitatif, les réseaux de transports collectifs et ceux réservés à la mobilité active;
- › Mise en place de mesures de mitigation performantes dans le but de soutenir la demande de transport collectif durant la construction du REM;
- › Prolongement de l'autoroute 13 sur le territoire des MRC de Thérèse-de-Blainville et de Mirabel, en direction de la zone aéroportuaire de Mirabel, le tout accompagné de mesures capables de soutenir la mise en place d'un réseau de transport collectif et de covoiturage efficaces;
- › Stationnement incitatif permanent A13/R344 sur un terrain appartenant au MTQ;
- › Mise en place sur le réseau autoroutier existant (A-13, A-15, A-640) de mesures permettant de réduire la congestion routière et de soutenir le développement du transport collectif par l'aménagement de voies réservées et de stationnements incitatifs;
- › Amélioration de la desserte en transport collectif aux différents pôles récréotouristiques et agrotouristiques de la MRC;

²² Pour cette mention et les suivantes : ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, annexe M, pages 182-188.

- › Réorganisation des circuits de transport collectif de la MRC afin d'encourager un rabattement efficace et efficient :
 - ▮ Aux différentes portes d'entrée sur le REM;
 - ▮ Sur le réseau du métro de Montréal;
 - ▮ Vers les différents pôles économiques de la couronne Nord dans l'axe est-ouest.
- › Prolongement du REM jusqu'à la zone aéroportuaire de Mirabel (incluant les corrections);
- › Mettre en place une voie réservée au transport en commun sur l'autoroute 15 avec stationnements incitatifs le long du parcours (déjà intégré aux interventions prioritaires pour la période 2021-2030);
- › Augmenter la desserte en transport collectif afin de desservir les secteurs d'emploi situés sur le territoire de Mirabel;
- › Élargissement du pont Gédéon-Ouimet;
- › Prolongement et parachèvement de l'autoroute 19 avec aménagement de voies réservées autobus et covoiturage (mesure préférentielle pour bus déjà intégrée aux interventions prioritaires pour la période 2021-2030 du PSD, entre l'A-640 et le boulevard Saint-Martin);
- › Prolongement de l'autoroute 13 avec aménagement favorable au transport collectif;
- › Implantation de modes de transport structurants dans l'axe est-ouest le long de l'autoroute 640 (mesure préférentielle pour bus déjà intégrée aux interventions prioritaires pour la période 2021-2030 entre l'A-40 et la gare du REM de Deux-Montagnes);
- › Aménagement d'une gare de train de banlieue à Boisbriand sur la ligne du Canadien Pacifique;
- › Amélioration de la desserte d'autobus dans les secteurs hors TOD, et notamment dans les pôles d'emplois;
- › Électrification du parc d'autobus afin de réduire les GES, avec notamment la mise en place d'une navette électrique pour les pôles de densité (Boisbriand);
- › Prolongement du REM de Laval (Dagenais – A15) jusqu'à Boisbriand (R344/A15);
- › L'aménagement d'un stationnement incitatif dans le secteur Urbanova en lien avec l'aménagement de l'échangeur Urbanova sur l'autoroute 640;
- › L'élargissement des ponts Mathieu et Lepage à Terrebonne pour permettre la construction de voies réservées pour les autobus et le covoiturage sur l'autoroute 25 entre l'autoroute 640 et l'île Saint-Jean;
- › La bonification de l'offre de services sur le réseau du Train de l'Est : il s'agirait notamment d'évaluer les possibilités d'y implanter un mode compatible avec le REM;

L'élargissement de la route 337 entre les rues Rodrigue et Guillemette à Terrebonne (secteur La Plaine);
- › La revalorisation de la gare Lachenaie comme point de rabattement des services d'autobus du sud de la région de Lanaudière;
- › L'engagement du gouvernement à limiter les contributions financières des villes impactées négativement (rupture de charge de la clientèle de Montréal) par la mise en place du REM;
- › Implanter une gare du Train de l'Est à L'Assomption et un quai d'embarquement au sein de l'aire TOD de Charlemagne;
- › Mettre en place des voies réservées pour les autobus, le covoiturage et les taxis sur les autoroutes 40 et 640 vers les stations du métro de Montréal (mesure préférentielle pour bus déjà intégrée aux interventions prioritaires pour la période 2021-2030 du PSD);

- › Relocaliser le terminus d'autobus de Repentigny vers l'échangeur autoroutier du boulevard Larochelle ou transformer en étage l'aire existante (mesure préférentielle pour bus déjà intégrée aux interventions prioritaires pour la période 2020-2023);
- › Bonifier le niveau de desserte actuel par autobus des circuits internes et externes, notamment vers la ligne bleue du métro de Montréal;
- › Ajouter des services favorisant les déplacements est-ouest sur l'ensemble de la couronne Nord;
- › Mesures préférentielles pour bus – axe de l'A-13 de l'A-640 à Montréal (déjà intégré aux interventions prioritaires pour la période 2021-2030);
- › Mesures préférentielles pour bus – axe de l'A-15 entre l'A-440 et Mirabel (déjà intégré aux interventions prioritaires pour la période 2021-2030);
- › Mesures préférentielles pour bus – axe de l'A-19 entre l'A-640 et le boulevard Saint-Martin (déjà intégré aux interventions prioritaires pour la période 2021-2030);
- › Mesures préférentielles pour bus – axe de l'A-25 entre le pont de l'A-25 et l'A-640 (déjà intégré aux interventions prioritaires pour la période 2021-2030);
- › Mesures préférentielles pour bus – axe de l'A-40 entre les boulevards Saint-Charles et des Anciens-Combattants (direction est) (déjà intégré aux interventions prioritaires pour la période 2021-2030);
- › Mesures préférentielles pour bus – axe de l'A-440 entre la R-148 et l'A25 déjà intégré aux interventions prioritaires pour la période 2021-2030);
- › Mesures préférentielles pour bus – axe de l'A-640 entre l'A-40 et la station Deux-Montagnes du REM (déjà intégré aux interventions prioritaires pour la période 2021-2030);

- › Mesures préférentielles pour bus – axe de l'A-640 entre l'A-13 et la route 335 (bidirectionnel) (déjà intégré aux interventions prioritaires pour la période 2021-2030).

De plus, au nombre des interventions à prioriser et des investissements 2020-2023, l'ARTM prévoit aussi le développement d'une voie réservée sur la R-117 (6.3.) ainsi que le développement d'une voie réservée sur le boulevard des Seigneurs à Terrebonne et sur la rue Notre-Dame à Repentigny (7.4.1.). Les interventions prioritaires comptent aussi rendre permanents le terminus et le stationnement de Repentigny (10.3.4.), agrandir le stationnement de Terrebonne (10.3.5.) et construire un centre de services à Repentigny (10.3.7.). Enfin, des améliorations sont prévues pour la ligne Saint-Jérôme (15.4.5.). Un programme de maintien d'actifs des ponts ferroviaires, d'amélioration du temps de transit et de l'accessibilité à la ligne sont inscrits au nombre des interventions prioritaires.

Ces mesures sont saluées par la Ville de Repentigny parce qu'elles contribuent à corriger les déficiences actuelles du réseau.

Cependant, la Ville de Repentigny soutient aussi les travaux que la TPÉCN demande à l'ARTM de réaliser sur les axes routiers. En effet, ceux-ci faciliteront le désengorgement de la congestion routière et, ultimement, l'utilisation du transport en commun ainsi que la réduction des gaz à effet de serre.

Ces correctifs sont les suivants :

- › Élargir et réaménager, dans l'axe de la route 341, l'accès au pont de la rivière L'Assomption et aménager un nouvel accès au carrefour de l'autoroute 40 (MRC L'Assomption);

- › Voies réservées sur l'autoroute 40 depuis l'amont du pont Benjamin-Moreau jusqu'à la future station de métro Anjou de la ligne bleue (MRC L'Assomption);
- › Aménagement de stationnements incitatifs en amont des zones de congestion sur la couronne Nord;
- › Mise en place d'une antenne liant le territoire de la MRC de L'Assomption au mode de transport collectif structurant dans l'axe de la rue Notre-Dame, vers et depuis Montréal (MRC L'Assomption) (déjà à l'étude dans les interventions prioritaires pour la période 2021-2030)²³;
- › Bonification de l'offre de services sur le réseau du Train de l'Est : il s'agirait notamment d'évaluer les possibilités d'y implanter un mode compatible avec le REM (MRC L'Assomption);
- › Prolonger le tracé de l'autoroute 13 jusqu'à la zone aéroportuaire en y incluant une voie réservée pour le transport en commun (MRC Thérèse-de Blainville et MRC de Mirabel);
- › Prolonger l'autoroute 50 sous forme de boulevard urbain à l'est de l'A-15, jusqu'à la route 335 à Sainte-Anne-des-Plaines; (MRC de Mirabel);
- › Réaménagement de certains échangeurs routiers et autoroutiers avec différents pôles de développement économique (MRC de Deux-Montagnes);
- › Amélioration de la fonctionnalité de la R-148 au nord de l'autoroute 640 (MRC de Deux-Montagnes).

Les critères à prendre en compte pour évaluer les projets devront reposer principalement sur une analyse des problématiques de transport actuelles et projetées et dans une perspective régionale. Nous soutenons que le choix des projets à réaliser sur la couronne Nord devra comme tous les autres projets passer l'étape de l'analyse coûts/bénéfices.

L'objectif premier n'est pas d'assurer le développement prioritaire des pôles d'échanges, mais de mettre en place un réseau de transport collectif structurant (RTCS) permettant de réduire la congestion, les gaz à effet de serre, mais surtout assurer le développement optimal de l'ensemble du Grand Montréal, dans une perspective de développement durable.

Si nous comprenons bien ce que propose l'ARTM, ce sont une série d'études (programmes) qu'elle prévoit réaliser entre 2021 et 2030. **Celles-ci devront être réalisées au plus tard en 2022.**

STRATÉGIE 2 : ARRIMER LE TRANSPORT COLLECTIF À L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Nous partageons totalement le principe énoncé :

« Le réseau structurant de transport collectif constitue l'ossature de la consolidation du territoire métropolitain et ainsi orienter le développement urbain des prochaines décennies. Le projet de PSD propose une collaboration et un partenariat avec les autorités régionales et municipales afin de déterminer des corridors et des pôles d'échanges, arrimés à l'aménagement du territoire et au réseau de transport collectif et actif. »²⁴

La seule nuance que nous souhaitons apporter c'est que l'aménagement du territoire est de responsabilité municipale, à l'intérieur du grand cadre fourni par la CMM. Les municipalités régionales de comté et les municipalités doivent définir elles-mêmes leurs orientations et priorités de développement et d'aménagement. En conséquence, le PSD doit contribuer à l'atteinte des objectifs de développement et d'aménagement fixés par les municipalités régionales de comté et les municipalités de la couronne Nord. Nous sommes les gouvernements de proximité.

²³ Étude de projets structurants de transport collectif électrique pour relier l'Est (depuis Repentigny), le Nord-Est et le Sud-Ouest de Montréal au centre-ville) : ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, annexe M, page 182.

²⁴ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 95.

En d'autres termes, le PSD doit contribuer et non pas déterminer. C'est aux municipalités régionales de comté et aux municipalités de la couronne Nord de déterminer leurs zones prioritaires d'activités, leur réseau routier supérieur, leurs pôles d'échanges, leurs enjeux de développement urbain, leurs priorités et orientations de développement et d'aménagement. Nous attendons de l'ARTM qu'elle s'arrime à notre vision du développement urbain.

Nous appuyons l'ARTM lorsqu'elle indique que :

« Le transport collectif jouera ainsi un rôle de vecteur de transformation urbaine, par un niveau de service adéquat, en soutenant la densification et la diversification des secteurs ou des corridors urbains à l'intérieur du périmètre d'urbanisation de la région métropolitaine. »²⁵

Nous nous joignons à la TPÉCN lorsqu'elle affirme : *« Mais nous croyons essentiel que l'impression que laisse le document à l'effet que le développement futur devra se faire exclusivement autour des « points d'accès et des corridors de transport collectif », et qu'en conséquence le RTCS favorisera exclusivement ces lieux, doit être corrigée. Le RTCS ne peut ignorer la structure actuelle de développement. Il ne peut ignorer que l'objectif de concentrer 40 % ou 60 % du développement dans les TOD rencontre des difficultés de mise en œuvre et qu'en conséquence le développement continuera à se faire prioritairement à l'extérieur de ces lieux. »* Les municipalités n'ont pas les outils financiers ou réglementaires nécessaires pour assurer le développement prioritaire des TOD et des corridors.

Concernant la volonté de l'ARTM de concevoir avec la CMM un guide de référence concernant l'aménagement des corridors de transport collectif, incluant « ... des balises d'aménagement des quartiers pour soutenir une diversification et une densification des activités urbaines ... », nous considérons qu'elle duplique une responsabilité que nous assumons déjà.

Il n'est pas de la responsabilité de l'ARTM ni de la CMM de nous dicter la façon d'aménager nos quartiers. Nous sommes pleinement conscients des enjeux de diversification et de densification. Il y a plusieurs années déjà la loi a été modifiée pour recadrer le rôle de la CMM en matière d'aménagement du territoire par rapport aux municipalités régionales de comté et aux municipalités.

Nous maintenons la même position pour les pôles d'échanges. Leur planification et leur aménagement nous incombe. Notre position est à l'effet que l'ARTM devra agir en appui et que les municipalités concernées devront avoir le leadership.

Les interventions en transport collectif n'ont pas préséance sur la planification des municipalités régionales de comté et des municipalités, même concernant les pôles d'échanges.

²⁵ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 96.

Ce n'est pas parce qu'on veut réduire les GES et la congestion que le transport collectif doit dicter l'aménagement du territoire. Il en est une composante stratégique et essentielle, mais qui doit être subordonnée à la vision de développement que les municipalités régionales de comté et les municipalités ont pour leur territoire. Ultimement, le réseau de transport collectif doit répondre aux besoins de mobilité de la population pour se rendre, de manière sécuritaire, efficace et confortable, à son lieu d'habitation, aux maisons d'éducation, aux lieux de culture, aux sites commerciaux et au travail, sans oublier que cela doit se faire évidemment de manière durable. Il doit également répondre aux besoins d'échanges entre les cinq secteurs du Grand Montréal (mobilité régionale).

Tout comme pour la TPÉCN, Repentigny considère que ce n'est pas à l'ARTM à « déterminer, caractériser et établir des normes de conception pour les pôles d'échanges ». ²⁶ Elle doit y contribuer. L'ARTM a à définir ses besoins et ses normes, lesquels seront intégrés dans la planification des pôles d'échanges par les municipalités qui en sont responsables. ²⁷

STRATÉGIE 3 : ASSURER UNE OFFRE DE SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF ADAPTÉE AUX BESOINS

Nous appuyons sans réserve la volonté de l'ARTM de corriger l'iniquité qui peut exister dans le Grand Montréal dans la disponibilité et la qualité des services de transport collectif offerts :

« Certains secteurs de la région métropolitaine bénéficient d'une meilleure desserte en transport collectif que d'autres. Ces différences dans le déploiement et la qualité de l'offre de services ont des incidences directes sur la capacité des individus à se déplacer en transport collectif et sur le choix du mode utilisé... »

Dans une perspective d'équité sociale et afin de s'assurer que le système de transport collectif est inclusif et centré sur les besoins des personnes, les intérêts de tous, compte tenu du genre, de l'âge, du revenu et du statut familial, seront pris en compte dans la conception et la livraison des services et des équipements de transport collectif. »²⁸

L'établissement des normes d'harmonisation devrait être fait à court terme, voire prioritairement. Nos citoyens doivent pouvoir voir rapidement ce que le PSD leur apportera concrètement. L'atteinte de l'équité dans les services offerts n'est-elle pas une condition essentielle à la crédibilité de l'ARTM et de ses partenaires.

S'il ne devait y avoir qu'un objectif à atteindre par le PSD, ce serait celui-là. Il devrait d'ailleurs trôner en tête des objectifs du PSD. N'est-ce pas ultimement pour la population que nous travaillons ?

En conséquence, nous soutenons totalement les actions 3.1 (assurer une couverture harmonisée des services de transport collectif à l'ensemble des citoyens), 3.2 (accélérer et harmoniser la mise en accessibilité universelle des réseaux) et 3.3 (améliorer les services de transport adapté)

²⁶ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 101.

²⁷ Nous associons le concept de pôle d'échange à celui de TOD, non pas au seul noyau composé des infrastructures de transport.

²⁸ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, pages 104-105.

STRATÉGIE 4 : INNOVER POUR AMÉLIORER L'ATTRACTIVITÉ DU TRANSPORT COLLECTIF

L'action 4.1 (simplifier la tarification et l'utilisation de tous les services intégrés de mobilité).

Il est évident que la refonte tarifaire est une condition essentielle à l'accroissement de l'utilisation du transport collectif dans le Grand Montréal considérant sa complexité et son caractère incohérent, pour le moins en apparence. Il y a urgence à intervenir. L'équité entre tous les usagers est le premier principe qui doit guider la refonte, avant la simplification, quoique essentielle également. Les autres propositions d'amélioration du cadre tarifaire doivent être maintenues, mais subordonnées à la refonte et à la simplification.

L'action 4.2 (favoriser la fiabilité et la qualité des services pour une meilleure expérience des usagers).

Si on veut un service de transport collectif attrayant, donc qui peut attirer une nouvelle clientèle, il est nécessaire d'agir à ce niveau. C'est le prolongement direct de l'action 3.1.

L'action 4.3 (promouvoir une culture de la mobilité durable).

Il est indéniable qu'il faut promouvoir une culture de la mobilité durable. Ce n'est pas par des exercices de communication ou de promotion qu'on va y arriver, sinon très temporairement. C'est essentiellement par l'amélioration du réseau, des équipements, du service et de la tarification.

La culture de la mobilité durable risque de n'être qu'un feu de paille si les actions 3.1, 4.1 et 4.2 ne sont pas mises en œuvre rapidement. On risque au contraire de décourager les usagers et de ne jamais attirer les utilisateurs du mode automobile solo.

L'action 4.4 (maîtriser les avancées technologiques et encadrer l'essor des services de mobilité émergents).



STRATÉGIE 5 : OPTIMISER L'UTILISATION DU SYSTÈME DE TRANSPORT

Est-il de la responsabilité de l'ARTM de développer des réseaux de modes actifs?

Nous ne nions pas l'importance de faciliter l'accès aux pôles d'échanges et au réseau du transport collectif pour les modes actifs, mais nous nous interrogeons sur le rôle de l'ARTM dans la planification « en collaboration avec les municipalités, des axes dits « utilitaires » du « Réseau vélo métropolitain ». »²⁹

L'ARTM pourrait prévoir des installations dans ses pôles d'échanges, à certains points d'accès au réseau et pour certains équipements de transport collectif. Là devrait s'arrêter son rôle. Selon nous, le volet des modes actifs devrait être sous la responsabilité de la CMM, des municipalités régionales de comté et des municipalités.

Action 5.2 (établir un réseau artériel métropolitain efficace et une vision commune sur l'offre de stationnement)

Nous soutenons totalement la volonté de l'ARTM du développement du Réseau artériel métropolitain (RAM) dans la perspective

« ... de favoriser la fluidité des déplacements des personnes et des biens ..., d'offrir des aménagements sécuritaires pour les usagers des différents modes de transport ... »³⁰

En ce qui a trait à l'objectif qu'il se donne de «... proposer des espaces riverains conviviaux. »³¹ nous sommes d'avis qu'il s'agit de la responsabilité des différentes municipalités concernées.

Action 5.3 (faire du covoiturage une solution complémentaire au transport collectif)

La Table reconnaît l'importance de tenter d'accroître ce mode de transport et s'associe à la réflexion sur les pistes de soutien au covoiturage :

« Désigner les voies réservées ouvertes au covoiturage

« Augmenter le nombre de places réservées aux covoitureurs dans les stationnements incitatifs

« Déployer un volet d'assistance et d'incitation au covoiturage

« Mettre en place des points d'accès physiques et virtuels au covoiturage ». »³²



²⁹ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 124.

³⁰ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 126.

³¹ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 126.

³² ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 128.

STRATÉGIE 6 : ASSURER LES RESSOURCES NÉCESSAIRES AU FONCTIONNEMENT ET À LA RÉSILIENCE DU SYSTÈME DE TRANSPORT COLLECTIF

La stratégie 6 s'articule autour des quatre programmes à mettre en place :

- › Le maintien des actifs;
- › L'amélioration et le développement des actifs;
- › Le renforcement de la résilience du système de transport collectif et l'adaptation aux changements climatiques;
- › L'électrification du réseau

Que pouvons-nous dire à la proposition qui suit :

« Le maintien, l'amélioration et le développement des actifs sont primordiaux pour maintenir des services fiables et sécuritaires aux usagers. Le transport collectif est un service essentiel qui doit pouvoir continuer d'opérer malgré de potentielles perturbations, qu'il s'agisse, par exemple, d'une pandémie, d'une catastrophe naturelle ou d'une crise énergétique. Afin d'assurer la résilience du système de transport collectif, il est nécessaire de réduire le plus possible les vulnérabilités existantes par un maintien adéquat des équipements et des infrastructures dans les délais prévus. »

Dresser « Un plan d'évaluation des vulnérabilités et d'adaptation aux changements climatiques sera dressé et mis en œuvre, en collaboration avec les OPTC, afin d'assurer la sécurité et le confort des usagers, la fiabilité des services et le maintien en bon état des équipements et des infrastructures. »

Assurer progressivement « (...) l'électrification du reste du réseau (...), ce qui nécessitera également un plan de transition et d'adaptation des infrastructures et des équipements. »³³

Le PSD n'élabore pas sur les mesures qui devront être mises en places et priorisées dans chacun des programmes. Il indique seulement qu'elles devront être définies avec les partenaires au cours des neuf prochaines années (2021-2030). La Ville de Repentigny ne peut qu'espérer que ces programmes soient mis en œuvre rapidement.

Comme la TPÉCN, la Ville de Repentigny insiste pour rappeler que le maintien des actifs ne doit pas accaparer la majeure partie du budget à adopter. Il y a un rattrapage très important à faire sur la couronne Nord, comme il a été présenté plus tôt. Il doit être fait prioritairement sans quoi le support de la population, nécessaire au PSD, ne pourra être assuré.

³³ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 130.

LES DÉFIS DE FINANCEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF

Lorsqu'on croise les tableaux du Plan québécois des infrastructures 2020-2030 (projets en réalisation et projets en planification) et les estimations de coût d'immobilisation du PSD, on ne peut savoir avec précision quels sont les investissements prévus dans la couronne Nord. Ils sont au mieux marginaux selon les données fournies.

Cette section du PSD mérite d'être précisée. La fiabilité des coûts laisse à désirer. On ne peut retrouver leur origine, ni les hypothèses qui ont permis de les établir.



TABLEAU 1

Plan québécois des infrastructures 2020 - 2030

PLAN QUÉBÉCOIS DES INFRASTRUCTURES 2020 - 2030												
Projets en réalisation	Type de projet	Secteur CMM	Contribution du Québec (en M\$)				Total	des partenaires	Coût total			
			Avant	PQI 2020-2030								
			2020-2021	2020-2021	2021-2030	Total						
1	Méto de Montréal, voitures de méto AZUR – Remplacement	Maintien des actifs	Montréal / Laval / Longueuil	1 400,8	3,1	188,5	191,6	1 592,4	530,0	2 122,4		
2	Méto de Montréal, voitures de méto AZUR additionnelles – Acquisition	Développement	Montréal / Laval / Longueuil	36,8	94,8	169,3	264,1	300,9	279,8	580,7		
3	Méto de Montréal, programme Réno-Systèmes (phase IV) – Maintien et bonification	Maintien des actifs	Montréal / Laval / Longueuil	125,2	68,4	200,5	269,0	394,1	175,9	570,0		
4	Méto de Montréal, programme Réno-Systèmes (phase III) – Maintien et bonification	Maintien des actifs	Montréal / Laval / Longueuil	218,3	11,1	33,3	44,4	262,7	237,3	500,0		
5	Garage Côte-Vertu de la STM – Montréal – Construction	Maintien et amélioration des actifs	Montréal	121,2	56,0	83,6	139,6	260,7	178,5	439,2		
6	Réseau de train de banlieue d'exo, locomotives diesel – Région métropolitaine de Montréal – Remplacement	Maintien des actifs	5 secteurs	0,3	9,6	249,9	259,6	259,8	101,1	360,9		
7	Centre d'entretien Pointe-Saint-Charles d'exo – Montréal – Construction	Maintien et amélioration des actifs	Montréal	192,5	15,7	0,9	16,6	209,1	102,6	311,7		
8	Méto de Montréal, programme Réno-Infrastructures (phase II) – Maintien et bonification	Maintien et amélioration des actifs	Montréal / Laval / Longueuil	86,6	33,6	91,6	125,2	211,8	88,2	300,0		
9	Méto de Montréal, programme Accessibilité des stations (phase I) – Bonification	Maintien et amélioration des actifs	Montréal / Laval / Longueuil	27,3	33,1	144,6	177,7	205,0	74,0	279,0		
10	Complexe Grémazie de la STM – Montréal – Reconstruction	Maintien des actifs	Montréal	37,3	8,8	44,7	53,5	91,3	165,3	256,6		
11	Méto de Montréal, programme Réno-Infrastructures (phase I) – Maintien et bonification	Maintien et amélioration des actifs	Montréal / Laval / Longueuil	164,3	1,9	11,0	12,9	177,2	72,8	250,0		
12	Édicule et passerelle piétonnière au pôle multimodal Vendôme – Montréal – Construction	Développement	Montréal	52,2	41,1	17,1	58,2	110,3	-	110,3		
13	Méto de Montréal, voitures de méto MR-73 – Maintien et bonification	Maintien et amélioration des actifs	Montréal / Laval / Longueuil	25,4	7,7	17,1	24,8	50,2	18,8	69,0		
14	Autobus hybrides de 12 mètres de la STM – Montréal – Remplacement	Maintien des actifs	Montréal	10,0	14,3	-	14,3	24,2	36,4	60,6		
15	Service rapide par bus intégré sur le boulevard Pie-IX entre Montréal et Laval – Aménagement et construction d'exo, voitures passagers (type 2000) – Région métropolitaine de Montréal – Remplacement	Développement	Montréal / Laval	86,9	75,4	123,7	199,2	286,0	107,8	393,8		
16	Réseau de train de banlieue d'exo, voitures passagers (type 2000) – Région métropolitaine de Montréal – Remplacement	Maintien des actifs	5 secteurs	30,8	14,2	29,5	43,7	74,4	28,8	103,2		
Total				2 615,9	488,8	1 405,3	1 894,4	4 510,1	2 197,3	6 707,4		
répartition des coûts / secteur				Montréal	413,2	135,9	146,3	282,2	695,6	482,8	1 178,4	17,6%
				Montréal / Laval	86,9	75,4	123,7	199,2	286,0	107,8	393,8	5,9%
				Montréal / Laval / Longueuil	2 084,7	253,7	855,9	1 109,7	3 194,3	1 476,8	4 671,1	69,6%
				5 secteurs	31,1	23,8	279,4	303,3	334,2	129,9	464,1	6,9%
				2 615,9	488,8	1 405,3	1 894,4	4 510,1	2 197,3	6 707,4		

TABLEAU 2

Projets et planification

(projets de 50 millions de dollars et plus)		
Contribution du gouvernement du Québec prévue au PQI 2020-2030 : 7 736,3 M\$		
Nom	Type de projet	Secteur CMM
3 Centre d'attachement nord-ouest de la STM – Montréal – Construction	Développement	Montréal
4 Centre d'attachement Viau de la STM – Montréal – Agrandissement	Maintien et amélioration des actifs	Montréal
5 Centre de transport Anjou de la STM – Montréal – Agrandissement	Maintien et amélioration des actifs	Montréal
6 Centre de transport Bellechasse de la STM – Montréal – Réfection	Maintien des actifs	Montréal
7 Centre de transport Bellechasse de la STM – Montréal – Construction	Développement	Montréal
8 Centre de transport de l'Est de la STM – Montréal – Construction	Développement	Montréal
9 Centre de transport Legendre de la STM – Montréal – Agrandissement	Maintien et amélioration des actifs	Montréal
10 Centre de transport Saint-Laurent de la STM – Montréal – Agrandissement	Maintien et amélioration des actifs	Montréal
11 Métro de Montréal, ligne bleue de la station Saint-Michel à Anjou – Prolongement	Développement	Montréal
12 Métro de Montréal, portes palières sur la ligne orange (phase I) – Acquisition	Maintien et amélioration des actifs	Montréal / Laval / Longueuil
13 Métro de Montréal, postes abaisseurs pour l'alimentation électrique (phase I) – Réfection	Maintien des actifs	Montréal / Laval / Longueuil
14 Métro de Montréal, programme Accessibilité des stations (phase II) – Bonification	Maintien et amélioration des actifs	Montréal / Laval / Longueuil
15 Métro de Montréal, programme Réno-Infrastructures (phase III) – Maintien et bonification	Maintien et amélioration des actifs	Montréal / Laval / Longueuil
16 Métro de Montréal, programme Réno-Systèmes (phase V) – Maintien et bonification	Maintien et amélioration des actifs	Montréal / Laval / Longueuil
17 Métro de Montréal, système de contrôle des trains sur la ligne bleue – Remplacement	Maintien des actifs	Montréal / Laval / Longueuil
18 Programme d'entretien des infrastructures de la STM (phase II) – Montréal – Maintien	Maintien des actifs	Montréal
19 REM, équipements de billettique – Région métropolitaine de Montréal – Acquisition	Développement	5 secteurs
20 Réseau de train de banlieue d'exo, voitures passagers (type 2000) – Région métropolitaine de Montréal – Acquisition	Développement	5 secteurs
23 Garage de la STL (phase IV) – Laval – Construction	Développement	Laval
24 Centre d'exploitation du RTL – Longueuil (arrondissement Saint-Hubert) – Réfection	Maintien des actifs	Longueuil
25 Centre d'exploitation du Vieux-Longueuil du RTL – Longueuil – Réfection	Maintien des actifs	Longueuil
26 Garage du RTL – Longueuil – Construction	Développement	Longueuil
27 UAB sur l'autoroute 30, entre Candiac et Boucherville – Bonification	Développement	Couronne Sud / Longueuil

TABLEAU 3 Projets à l'étude

	(projets de 100 millions de dollars et plus)		
	Contribution du gouvernement du Québec prévue au PQI 2020-2030 : 420,4M\$ (coût des études)		
	Nom	Type de projet	Secteur CMM
4	Projets structurants de transport collectif électrique pour relier l'Est, le Nord-Est et le Sud-Ouest de Montréal au centre-ville – Bonification	Développement	Montréal
5	Voies réservées sur les autoroutes 13, 20, 25, 440, 640 et la route 116 – Région métropolitaine de Montréal – Bonification	Développement	Couronnes Sud et Nord
7	Autoroute 15, voies réservées – Laval – Bonification	Développement	Laval
8	Projet structurant de transport collectif de type service rapide par bus dans l'axe des boulevards Notre-Dame et de La Concorde – Laval – Bonification	Développement	Laval
9	Projets structurants de transport collectif électrique pour prolonger le REM vers le centre de Laval et relier l'Est et l'Ouest de Laval – Bonification	Développement	Montréal / Laval
10	Projets structurants de transport collectif électrique dans les axes du boulevard Taschereau et du prolongement de la ligne jaune du réseau de métro – Bonification	Développement	Longueuil
11	Projet structurant de transport collectif électrique pour relier le REM sur la Rive-Sud pour desservir le secteur de Chambly/Saint-Jean-sur-Richelieu – Bonification	Développement	Couronne Sud



TABLEAU 4

Nombre de projets selon les secteurs de la CMM

	Projets touchant :	Projets en réalisation			Projets en planification			Projets à l'étude			Total			TOTAL
		1 secteur	Plus de 2 secteurs	Les 5 secteurs	1 secteur	Plus de 2 secteurs	Les 5 secteurs	1 secteur	Plus de 2 secteurs	Les 5 secteurs	1 secteur	Plus de 2 secteurs	Les 5 secteurs	
Secteur CMM														
Montréal		5	9	2	10	6	2	1	1	0	16	16	4	36
Longueuil		0	8	2	3	7	2	1	0	0	4	15	4	23
Laval		0	9	2	1	6	2	2	1	0	3	16	4	23
Couronne Sud		0	0	2	0	1	2	1	1	0	1	2	4	7
Couronne Nord		0	0	2	0	0	2	0	1	0	0	1	4	5



TABEAU 5

Évaluation des coûts d'immobilisations du transport collectif 2021 - 2030

INTERVENTIONS DU PSD	Coûts d'immobilisations	
	Fourchette d'évaluation* (incluant les frais de financement) en milliards \$	
	de	à
Maintien et développement des actifs		
Maintien et développement	15,6	19,2
Moins :		
Investissements déjà prévus au PQI 2020-2030	(6,7)	(6,7)
Nouveaux investissements 2021-2030	<u>8,9</u>	<u>12,5</u>
Mise aux normes		
Accessibilité universelle et électrification des transports	6,1	7,5
Projets d'infrastructures en cours de réalisation		
Projets du SRB Pie-IX et du prolongement de la ligne bleue du métro	4,9	5,4
Moins :		
Approbation par le Conseil des ministres (26-06-2019)	(4,5)	(4,5)
Nouveaux investissements 2021-2030	<u>0,4</u>	<u>0,9</u>
Amélioration et développement du transport collectif		
Hausse de l'offre de service et projets d'infrastructures	12,9	15,8
Total des nouveaux investissements 2021-2030	<u>28,3</u>	<u>36,7</u>
CONCILIATION DES INVESTISSEMENTS		
Investissements totaux prévus de 2021 à 2030	39,5	47,9
Moins :		
Investissements déjà prévus au PQI 2020-2030	(11,2)	(11,2)
Total des nouveaux investissements 2021-2030	<u>28,3</u>	<u>36,7</u>

*La fourchette d'évaluation inclut des marges de $\pm 10\%$ du montant de base estimé.

Ce qui ressort, par ailleurs, au-delà des projets en cours de réalisation (REM, Voie réservée Pie-IX et prolongement de la ligne bleue à Montréal), c'est que « le maintien et développement des actifs » recevra la part du lion, soit près de 40 % (15,6 milliards de dollars sur 39,5 milliards de dollars) des investissements entre 2021 et 2030.

Les estimations de coûts d'exploitation 2021 – 2030 conduisent à la même conclusion.

TABLEAU 6

Évaluation des coûts d'exploitation du transport collectif 2021 - 2030

INTERVENTIONS DU PSD	COÛTS D'EXPLOITATION	
	Fourchette d'évaluation* en milliards \$	
	de	à
Projets d'infrastructures en cours de réalisation (Projets du REM, du SRB Pie-IX et du prolongement de la ligne bleue du métro)	4,2	4,6
Hausse de l'offre de service en transport collectif	5,7	7,0
Mise en place des autres programmes du PSD	0,4	0,5
Total des coûts d'exploitation	10,3	12,1
Moins : Ententes entre le gouvernement du Québec, CDPQ et ARTM sur les coûts d'exploitation du REM	(3,3)	(3,3)
Coûts d'exploitation totaux additionnels nécessaires à la mise en œuvre du PSD	7,0	8,8

*La fourchette d'évaluation inclut des marges de $\pm 10\%$ du montant de base estimé.

La mise en place des autres programmes du PSD (0,4 milliard de \$) représenteront seulement environ 4 % des nouveaux coûts d'exploitation. Quel est le budget prévu pour la couronne Nord et sur le territoire de Repentigny?

Cette section devra être revue pour intégrer les priorités d'investissement nécessaires sur la couronne Nord et présentée plus tôt dans notre mémoire.

Ce qui est surprenant pour la couronne Nord, c'est que le dynamisme qu'a connu notre secteur au cours des dernières décennies n'ait pas été pris en considération ni même nos enjeux de congestion.

La croissance démographique et économique prévue sur la couronne Nord nécessitera des investissements majeurs si l'ARTM veut vraiment accroître l'utilisation du transport collectif et juguler la congestion. On semble oublier que la couronne Nord a connu une croissance du nombre d'emplois supérieur à Laval et à l'agglomération de Longueuil combinée entre 2006 et 2019.

Concernant le volet financement des investissements et de l'exploitation, il est primordial, autant pour Repentigny que pour la TPÉCN que celui-ci soit revu en profondeur.

Les chiffres présentés au PSD sont énormes. La contribution de Repentigny, comme celle des autres municipalités de la couronne Nord et de la région métropolitaine, au transport collectif a atteint sa limite. Nos citoyens ne peuvent plus payer davantage. Il faut impérativement trouver de nouvelles sources de financement. L'utilisation de la taxe foncière à cette fin est impossible.

Les nouvelles sources de financement, si elles devaient être autres que gouvernementales, devront, elles aussi, tenir compte des limites financières de la population de la région métropolitaine. Les enjeux du Grand Montréal ne sont pas uniquement régionaux, ils sont nationaux, compte tenu de l'importance de la région métropolitaine dans la démographie et l'économie du Québec. L'aide exceptionnelle attribuée pour l'année 2020 par le gouvernement du Québec à l'ARTM³⁴ en vue de financer les pertes de revenus causées par la pandémie de COVID-19 en est un exemple éloquent.

Il est urgent de mettre en place un pacte fiscal avec les gouvernements fédéral et provincial pour que ceux-ci assument majoritairement les coûts d'investissement et d'exploitation requis. Il est évident que la contribution des usagers ne pourra être accrue. Pour ce qui est des autres sources de financement, elles devront être analysées même si on sait qu'elles sont limitées. La taxe kilométrique ne pourra être utilisée tant que les modes alternatifs ne sont pas suffisants.

La négociation du pacte fiscal en matière de transport collectif est préalable à la mise en œuvre du PSD. Elle devrait être prioritaire et complétée avant toute décision d'investissement.

Il est certain que la Ville de Repentigny ne pourra assumer la hausse de dépenses qu'engendrera le PSD. L'enjeu en matière de capacité de payer devra être mesuré pour chaque municipalité, car la base de la répartition des dépenses de transport collectif est fonction de la richesse foncière uniformisée, de l'offre de service sur son territoire et l'utilisation qui en est faite par ses résidents.

Nous n'avons donc, actuellement, aucun moyen de voir l'impact du PSD pour nos citoyens.

La Ville de Repentigny a donc besoin de clarifications avant de se prononcer de manière définitive sur le PSD. Nous devons en connaître les implications financières pour nos citoyens. C'est pourquoi la mise en place d'un pacte fiscal avec les gouvernements du Québec et d'Ottawa (investissement, opération) est une nécessité absolue.



³⁴ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 9.

CONCLUSION

La lecture du PSD montre la mesure des défis. En conséquence, nous comprenons que l'ARTM ait défini les programmes qui lui permettront au cours des prochaines années d'arrêter un véritable plan d'action, ses coûts, ses priorités et son mode de financement comme en témoigne la citation suivante à titre d'exemple :

« Une augmentation des services de transport collectif sera proposée au sein de corridors reliant entre eux des pôles d'activités et des milieux de vie assurant la connectivité du réseau. Les corridors seront définis en fonction des critères propres à la réalité de chaque milieu. À l'aide d'une planification concertée transport-aménagement, les partenaires institutionnels du transport collectif et de l'aménagement urbain pourront planifier, au sein de ces corridors, le développement conjoint des projets urbains et de l'offre de services en transport collectif aux abords des corridors et des points d'accès au transport collectif, en lien avec les analyses conduites dans les programmes proposés aux actions 1.2 et 1.3

Le transport collectif jouera ainsi un rôle de vecteur de transformation urbaine

Le transport collectif constitue ainsi l'ossature autour de laquelle la région métropolitaine sera appelée à se consolider ou à se développer, ce qui assurera la transition vers une croissance démographique et d'activités urbaines axée sur des points d'accès et des corridors de transport collectif. »³⁵

La Ville de Repentigny, tout comme la TPÉCN, tient à répéter que sa priorité est d'offrir à l'ensemble de ses résidents actuels et futurs un réseau de transport collectif performant en termes de fréquence, de rapidité, d'amplitude, de sécurité et de fiabilité. Pour Repentigny, son territoire et celui de l'ensemble de la couronne Nord doivent être facilement et efficacement accessibles à toute la population. Ils doivent

également l'être avec la même efficacité et qualité que pour les résidents des quatre autres secteurs du Grand Montréal. **L'équité dans les services est la valeur qui doit primer pour l'ensemble du réseau de transport collectif. Il s'agit d'une prémisses essentielle pour que la Ville de Repentigny puisse jouer son rôle de porte d'entrée de la CMM et ainsi contribuer encore plus au dynamisme de l'ensemble de la région.**

Tous les citoyens de la CMM ont le droit de bénéficier de la même qualité d'infrastructures (modes, équipements) et de services (amplitude, fréquence, sécurité, fiabilité). Les résidents de Repentigny et leurs voisins de la couronne Nord doivent pouvoir se déplacer par des modes actifs pour tous leurs besoins. Ils doivent enfin pouvoir compter sur une expérience simplifiée et attrayante, avec une tarification simplifiée et surtout équitable en fonction des services fournis.

Le réseau de transport collectif 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 cinq secteurs en soi et entre eux. Il est essentiel que les pôles majeurs de développement dans la Ville, dans la MRC et dans l'ensemble de la couronne Nord soient accessibles en transport collectif.



³⁵ ARTM (2020). Projet de plan stratégique de développement du transport collectif, version du 27 octobre, page 96 (nos soulignés).

Concernant le réseau de transport structurant, Repentigny, tout comme la couronne Nord, sont actuellement largement défavorisées. La Ville de Repentigny est solidaire de la TPÉCN afin que l'ensemble des projets qu'elle propose soient traités de manière prioritaire pour améliorer l'accès au transport collectif en couronne Nord.

Néanmoins nous souhaitons rappeler l'importance plus spécifique des projets suivants pour la Ville de Repentigny et ses résidents. Nous demandons en conséquence à l'ARTM d'inscrire leur analyse de manière prioritaire à son programme:

- › L'acquisition des voies ferrées supportant les trains de banlieue par l'ARTM pour assurer une desserte optimale en termes d'amplitude, de fréquence, de rapidité, de sécurité et de fiabilité;
- › Prolonger le projet de tramway prévu dans l'axe de la rue Notre-Dame, entre le centre-ville et l'est de Montréal, jusqu'à Repentigny, incluant l'aménagement d'un stationnement incitatif (déjà intégré aux interventions prioritaires pour la période 2021-2030 du PSD);
- › Complétion de la navette fluviale existante et l'inscrire dans le réseau de transport structurant;
- › Élargissement du pont Charles-de-Gaulle pour permettre la construction de voies réservées pour autobus sur l'autoroute 40 dans les villes de Lachenaie, de Repentigny et de Charlemagne;
- › Bonification de l'offre de services de la ligne de Mascouche : augmentation de la fréquence des départs en semaine et fin de semaine ainsi qu'une bonification des aires de stationnement (rendre exclusifs aux passagers);
- › Mesures préférentielles pour bus – axe de l'A-40 entre l'A-25 et la R-341 (Repentigny) (déjà intégré aux interventions prioritaires pour la période 2021-2030);

- › Mise en place sur l'A-40 de mesures permettant de réduire la congestion routière et de soutenir le développement du transport collectif par l'aménagement de voies réservées (bus, taxis, covoiturage) et de stationnements incitatifs;
- › Élargissement du pont Benjamin-Moreau, notamment en amont;
- › Transfert des droits aériens au-dessus des stationnements incitatifs aux municipalités pour aider le financement du transport en commun.

Pour la TPÉCN et la Ville de Repentigny, il est essentiel que la priorisation dans les projets retenus se fasse en fonction :

- › Du rééquilibrage des infrastructures et services pour assurer l'équité entre tous les citoyens du Grand Montréal, la couronne Nord étant actuellement défavorisée;
- › De leur performance environnementale en termes de réduction des GES, selon un objectif spécifique à déterminer;
- › De la réduction du temps de congestion réel dans chacun des secteurs;
- › De leur capacité à stimuler l'attractivité et la compétitivité du Grand Montréal par rapport aux autres régions métropolitaines nord-américaines, mais aussi par rapport aux régions limitrophes à la CMM (la troisième couronne).

Par ailleurs, il faut mettre en plan un véritable bouclage métropolitain assurant le lien « Est-Ouest » à l'intérieur de la couronne Nord en interface avec les axes « Nord-Sud ». L'axe de l'A-640 doit être privilégié.

À l'instar du projet LÉEO développé par la Ville de Longueuil, une ligne de tramway électrique devrait constituer l'assise du réseau métropolitain de la couronne Nord. Elle devrait relier les principaux pôles de développement de la couronne Nord, les trois lignes de train et leurs gares, le REM ainsi que l'axe Notre-Dame.

L'emprise de l'A-640 devrait être revue pour intégrer également les déplacements en mode actif et une meilleure intégration urbaine.

Ce projet devrait être impérativement inscrit au PQI 2020-2030 pour une mise en œuvre en 2030.

La mise en œuvre du plan stratégique PSD exigera des investissements massifs pour assurer :

- › Le maintien et le développement des actifs;
- › L'adaptation aux changements climatiques et à la résilience du système de transport collectif;
- › L'électrification du réseau.

L'importance économique et démographique du Grand Montréal font en sorte que l'enjeu financier n'est pas d'envergure régionale, mais plutôt nationale. La nécessité d'intervenir l'est tout autant. On doit absolument agir sur le transport, celui-ci est l'un des grands responsables des GES et conséquemment du réchauffement de la planète. Les objectifs du gouvernement du Québec, en matière de mobilité durable 2030, sont clairs à ce sujet.

Dans ce contexte, la Ville de Repentigny appuie la TPÉCN lorsqu'elle affirme qu'il est essentiel que les gouvernements fédéral et provincial mettent en place un programme de financement des investissements requis, échelonné sur une période de 20 ans une fois le plan d'action établi.

Le niveau d'investissement dans le transport collectif doit être relatif à sa capacité d'atteindre les objectifs, comparativement à d'autres moyens, mis en œuvre au niveau local, régional ou provincial.

Toutes ces propositions de la Ville de Repentigny n'ont pour autre objectif que de :

- › Recentrer la démarche d'identification des projets sur leur cible;
- › Faciliter la recherche des solutions les mieux adaptées;
- › Évaluer leur performance;
- › Renforcer l'adhésion politique aux investissements à consentir.

En l'absence d'un meilleur cadrage de l'objectif stratégique, la Ville de Repentigny, tout comme la couronne Nord, craint que des projets peu efficaces soient retenus et que des investissements inutilement élevés ne soient engagés, et ce, aux dépens de sa population, qui est très pénalisée actuellement.

Ce cadrage est d'autant plus urgent en raison de la situation actuelle, marquée par la lutte contre la pandémie de COVID-19 et par l'impact des travaux de construction du REM sur la ligne ferroviaire de Deux-Montagnes. Nous craignons que cette double situation accentue le recours au véhicule individuel en couronne Nord, autant pour des raisons sanitaires que pour pallier les inconvénients liés aux délais supplémentaires de déplacement. Cette conjoncture pourrait fort bien conduire la couronne Nord à perdre les gains effectués au cours des dernières années en matière d'utilisation du transport collectif.

Il est donc urgent d'accroître les possibilités de transferts modaux, en mettant en place des moyens de transport collectif efficaces et de haut standard de qualité, de fréquence et de desserte territoriale. Cette intervention devrait aussi se traduire par une harmonisation et une simplification des conditions tarifaires dans le but d'inciter la population à se déplacer à coût abordable en transport en commun.



Treizième ville en importance au Québec, la Ville de Repentigny s'étend sur un territoire de 70,25 km² et possède une position géographique enviable grâce à sa proximité à d'importants carrefours routiers (40, 640 et 25). Traversée par le Chemin du Roy (route 138), la ville est bordée au sud par le fleuve Saint-Laurent et traversée par la rivière L'Assomption. Ses 85 751 citoyens jouissent d'un milieu culturel et sportif en effervescence ainsi que d'infrastructures de qualité.

Une municipalité, c'est beaucoup plus qu'un point sur une carte routière ou une image muette sur une carte postale. C'est bien plus qu'un lieu où habitent des gens. C'est un moteur de développement, un confluent d'échanges humains, un organisme vivant. Repentigny est lieu où l'urbain et l'humain sont en harmonie, où il fait bon vivre et où l'on s'épanouit.

