

**DÉPOSÉ À LA COMMISSION DES FINANCES PUBLIQUES**

## **MÉMOIRE DE L'AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT**

# **Projet de loi n°38 : Loi visant à permettre la réalisation d'infrastructures par la Caisse de dépôt et placement du Québec**

19 MAI 2015

<b>SOMMAIRE</b>	<b>3</b>
<b>RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS</b>	<b>4</b>
<b>1. INTRODUCTION</b>	<b>5</b>
<b>2. PROJETS MAJEURS VISÉS EN PRIORITÉ PAR L'ENTENTE COMMERCIALE DE LA CAISSE ET ACTUELLEMENT SOUS LA RESPONSABILITÉ DE L'AMT</b>	<b>6</b>
<b>3. RECOMMANDATIONS LIÉES AU PROJET DE LOI N°38</b>	<b>9</b>
1) <b>UNE TARIFICATION INTÉGRÉE ET SIMPLIFIÉE</b>	<b>10</b>
2) <b>UNE PLANIFICATION INTÉGRÉE DES PROJETS</b>	<b>11</b>
3) <b>UNE COORDINATION COHÉRENTE DES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIFS</b>	<b>11</b>
4) <b>UN MODÈLE DE COLLABORATION À METTRE EN PLACE POUR ASSURER LE SUCCÈS DE CETTE INITIATIVE</b>	<b>12</b>
<b>4. CONCLUSION</b>	<b>13</b>

## SOMMAIRE

L'AMT accueille favorablement le Projet de loi n°38, « Loi visant à permettre la réalisation d'infrastructures par la Caisse de dépôt et placement du Québec » (« le Projet de loi ») et la conclusion d'une entente commerciale entre le gouvernement et la Caisse de dépôt et de placement du Québec (« la Caisse ») pour que celle-ci puisse investir dans le développement et le financement d'infrastructures de transport collectif au Québec. L'injection de nouveaux fonds via la Caisse permettra sans contredit de donner de l'oxygène à la région métropolitaine en la dotant de nouvelles infrastructures de transport collectif.

L'AMT est d'avis que les conditions de succès de la venue de la Caisse comme nouveau joueur dans le transport collectif métropolitain reposent sur des principes de développement et d'organisation de services **axés vers le client**, à savoir une **simplification de la tarification**, une **planification intégrée des projets** et une **coordination efficiente des services de transport collectif**. Concrètement, cela signifie que les projets développés par la Caisse devraient favoriser l'intégration **à la tarification métropolitaine en place et s'inscrire en complémentarité avec les services de transport existants**. Cela implique également un dialogue constructif entre l'autorité métropolitaine responsable de la planification, l'organisation et la tarification des transports collectifs et la Caisse.

## RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS

L'AMT s'engage à :

- Offrir son entière collaboration au Gouvernement du Québec et à la Caisse pour faciliter la transition concernant les projets visés en priorité, en donnant accès aux nombreuses études réalisées à ce jour et à l'expertise développée par l'AMT.

L'AMT recommande au Gouvernement :

1. De favoriser l'intégration de la tarification proposée par les nouveaux services offerts par la Caisse dans un objectif d'arrimage aux services existants des autres opérateurs.
2. De veiller à ce que les projets confiés à la Caisse s'insèrent dans une planification intégrée du réseau de transport collectif et routier existant et en développement.
3. De s'assurer que la venue d'un nouvel acteur dans l'opération des services de transport collectif se fasse dans un objectif de complémentarité, notamment en matière de rabattements autobus vers ces nouveaux services.
4. De prévoir que l'autorité métropolitaine responsable de la planification, l'organisation et la tarification des transports collectifs soit partie prenante aux ententes à venir entre le Gouvernement et la Caisse concernant l'élaboration, la réalisation et l'exploitation de chaque projet.

Dans l'éventualité où le Gouvernement souhaite permettre l'utilisation de modes de financement innovants, l'AMT suggère de saisir l'opportunité :

- De considérer les mécanismes et meilleures pratiques de financement innovant documentés par l'AMT et la Caisse dans la révision du financement du transport collectif et de les mettre à la disposition des principaux acteurs développant des projets structurants de transport collectif.

# 1. INTRODUCTION

## L'AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT

L'Agence métropolitaine de transport (AMT) est un organisme gouvernemental à vocation métropolitaine créé en 1995 qui relève du ministre des Transports du Québec. Elle a pour mission d'accroître les services de transport collectif afin d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine de Montréal.

Le mandat de l'AMT consiste notamment à **planifier, coordonner, intégrer** et faire la promotion des services de transport collectif, **en étroite collaboration avec ses partenaires**. Le défi de l'intégration et de la coordination des services de transport collectif est de taille dans une région qui compte 83 municipalités, 12 municipalités régionales de comté (MRC), deux agglomérations et 15 autorités organisatrices de transport. La multiplicité des intervenants se combine à une large gamme de services de transport collectif, composée de nombreux réseaux d'autobus, de six lignes de trains de banlieue ainsi que d'un réseau de métro, et où cohabitent plus de 700 titres de transport et 8 zones tarifaires. Afin d'assurer la cohérence et la fluidité de ce vaste réseau pour les usagers, l'ajout de services en transport collectif doit se faire dans **une démarche de planification collaborative**, une approche mise de l'avant par l'AMT depuis près de 20 ans.

## RÉALISATIONS ET VISION 2020

Depuis sa création, l'AMT a œuvré à intégrer et améliorer les services de transport collectif de la région métropolitaine. Parmi ses réalisations, on compte notamment le déploiement de l'intégration tarifaire à tous les modes et organismes de transport de la région, l'ajout de 4 lignes de trains de banlieue, 29 gares, 3 stations de métro, 10 terminus métropolitains, 52 km de voies réservées et plus de 25 000 places de stationnements incitatifs.

Ces interventions ont porté fruit puisque, depuis sa création et en collaboration avec ses partenaires, une croissance globale de 30 % de l'achalandage du transport collectif tous modes confondus a été enregistrée dans la région métropolitaine. L'AMT a également enregistré une croissance de plus de 150 % de l'achalandage des trains de banlieue. **Grâce à ses efforts constants, l'AMT s'est hissée au premier rang des transporteurs de passagers en Amérique du Nord ayant le meilleur taux de ponctualité des trains de banlieue, avec une moyenne de 96,6 % en 2014.**

Toutes ces interventions ont nécessité une étroite collaboration avec les partenaires concernés afin de s'assurer, par exemple, que les services des autorités organisatrices de transport se déploient avec cohérence vers les nouveaux équipements métropolitains.

L'AMT a également développé, en concertation avec ses partenaires, une vision d'avenir pour les services de transport collectif métropolitain. Le Plan stratégique de développement des transports collectifs – Vision 2020, adopté en 2012 par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et le ministre des Transports – vise l'amélioration des services notamment par :

- la **simplification des déplacements** pour la clientèle, par le biais de l'amélioration des accès aux réseaux, la coordination et synchronisation des modes et l'harmonisation de la qualité de service et de la tarification.

- des transports collectifs pour une **meilleure qualité de vie**, en misant sur le développement urbain, l'aménagement et les principes de développement durable.
- un **réseau métropolitain rapide et multimodal**, au moyen d'une concertation métropolitaine pour le choix des modes, l'ajout de nouveaux services de métro, l'amélioration des services de trains de banlieue et l'accroissement du réseau voies réservées pour autobus.

L'atteinte de ces objectifs passe nécessairement par une coordination régionale des services et des projets de transport collectif. Plus encore, **le succès de toute nouvelle initiative en transport collectif dans la région métropolitaine est tributaire de la complémentarité et de l'harmonisation des services offerts aux usagers**, des principes au cœur même de la Vision 2020 de l'AMT.

## **2. PROJETS MAJEURS VISÉS EN PRIORITÉ PAR L'ENTENTE COMMERCIALE DE LA CAISSE ET ACTUELLEMENT SOUS LA RESPONSABILITÉ DE L'AMT**

### **TRANSPORT COLLECTIF DANS L'AXE DU PONT CHAMPLAIN**

Transport Canada a annoncé en 2011 le lancement d'un projet de reconstruction du Pont Champlain. La même année, le Gouvernement du Québec mettait en place un Bureau des partenaires pour développer une vision globale du corridor et participer activement aux travaux prioritaires requis. Ce Bureau a donné l'opportunité à l'AMT de définir avec ses partenaires une vision concertée du transport collectif dans l'axe A-10 reliant la Rive-Sud au centre-ville de Montréal.

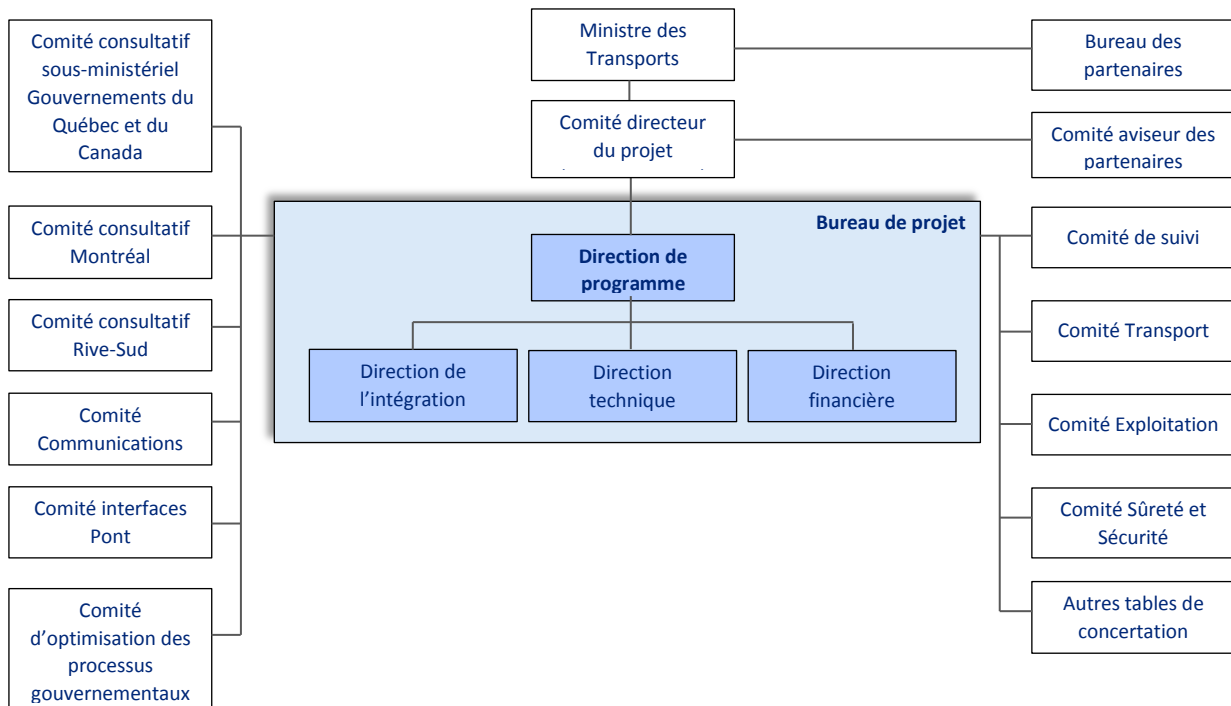
Il y a en effet un besoin important d'améliorer la desserte de transport collectif dans cet axe. Selon la plus récente enquête Origine-Destination, plus de 24 000 déplacements en transport collectif transitent sur le Pont Champlain en période de pointe du matin, une croissance de 20 % en 5 ans. Une voie réservée temporaire aux autobus y est en service depuis 37 ans. Toutefois le volume de passagers enregistré se compare avantageusement à celui d'un mode plus lourd de transport de passager.

En avril 2013, le ministre des Transports annonçait la création d'un Bureau de projet sous la responsabilité de l'AMT afin de concrétiser la mise en place d'un système de transport collectif dans l'axe A -10. Un budget de 27,8 M\$ lui a été alloué pour réaliser son mandat.

Fidèle à ses principes de concertation régionale, l'AMT a mis en place le Bureau de projet ainsi qu'une structure de gouvernance regroupant l'ensemble des partenaires métropolitains concernés par le projet de transport collectif dans l'axe du nouveau pont Champlain. Parmi les partenaires impliqués dans cette gouvernance, mentionnons le Ministère des transports (MTQ), la Société québécoise des infrastructures (SQI), les villes de Montréal, Longueuil, Saint-Lambert, Brossard, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), la Société de transport de Montréal (STM), le Réseau de transport de Longueuil (RTL) et l'Association québécoise du transport intermunicipal et municipal (AQTIM). Le Bureau de projet est également en lien avec Infrastructure Canada et la Société des Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée (SPJCCI). Cette structure de gouvernance vise notamment à assurer que le projet développé s'intègre harmonieusement aux plans de développement des villes concernées et que les réseaux des

autorités organisatrices de transport se rabattent efficacement sur le nouveau système de transport collectif.

### Structure de gouvernance du Bureau de projet de transport collectif dans l'axe A10/Centre-ville de Montréal



Au printemps 2014, dans la foulée de l'adoption d'une nouvelle Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique, le ministre des Transports a demandé à l'AMT d'adapter son programme d'études et l'échéancier du projet afin de produire un Dossier d'opportunité (DO). Conformément aux exigences de cette nouvelle Directive, le bureau de projet procède à l'analyse de différents modes de transport possibles dans le corridor d'étude. Ainsi, depuis l'été 2014, deux options de système de transport collectif sont étudiées sur cet axe : le système rapide par bus (SRB) et le système léger sur rail (SLR), incluant le tram-train et le métro léger. Dans l'attente de la ratification du Projet de loi n°38, le Bureau de projet poursuit les études qui ont été lancées.

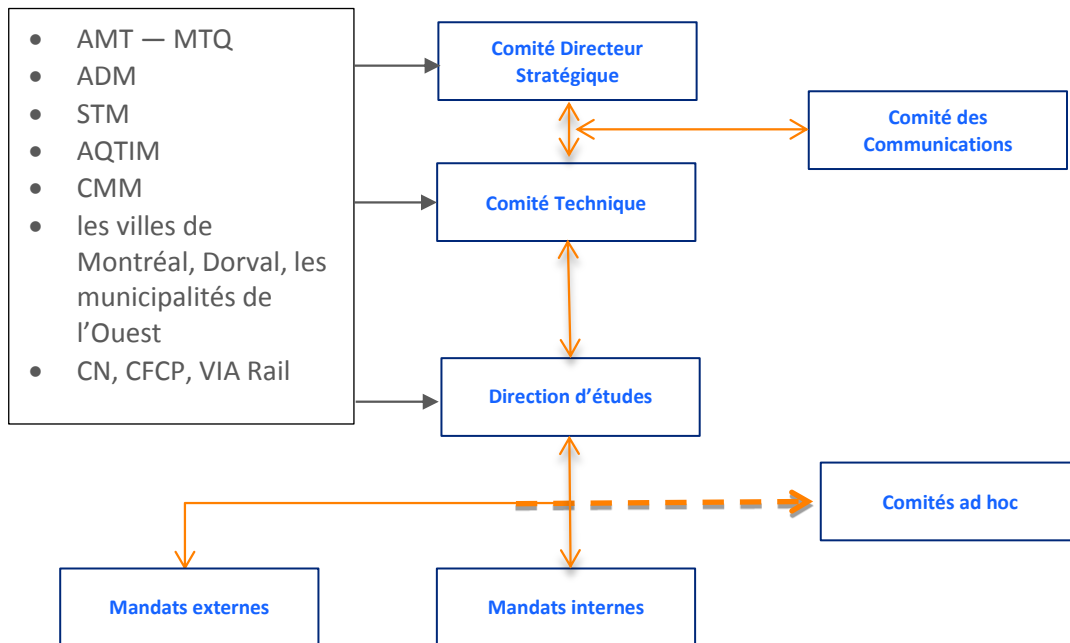
### LE PLAN DE MOBILITÉ POUR L'OUEST

La congestion en croissance du réseau routier, l'accessibilité à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau et les nombreux chantiers routiers prévus au cours des prochaines années représentent, pour les organismes concernés et la population de l'Ouest-de-l'Île, des préoccupations importantes. En 2012, quatre projets gérés par des organisations différentes étaient en préparation :

- Réfection de l'échangeur Dorval (MTQ);
- Réfection de l'échangeur Turcot (MTQ);
- Amélioration du service du Train de l'Ouest (AMT);
- Aérotrain (Aéroports de Montréal).

Il n’existait pas, à ce moment-là, de vision complète et globale des besoins de mobilité des différentes clientèles concernées ou des projections globales pour la demande future. Afin d’assurer la cohérence des solutions retenues et ainsi optimiser les investissements en transport dans ce secteur, il s’avérait nécessaire de mettre sur pied une démarche de concertation impliquant l’ensemble des partenaires concernés par la mobilité dans l’Ouest-de-l’Île. En réponse à ce besoin, un Bureau des partenaires codirigé par l’AMT et le Ministère des transports (MTQ), a été mis sur pied en août 2012 avec comme mandat l’élaboration d’un Plan de mobilité pour l’Ouest. Parmi les partenaires impliqués dans le Bureau des partenaires, mentionnons le Ministère des transports (MTQ), Aéroports de Montréal, la Société de transport de Montréal (STM), l’Association québécoise du transport intermunicipal et municipal (AQTIM), la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), les villes de Montréal et Dorval et les représentants des municipalités de l’Ouest, du Canadien National, le Canadien Pacifique et VIA Rail. Des représentants de chacun des organismes partenaires siègent sur les comités directeur, technique, d’études et de communication.

### Organigramme du projet



Dans le cadre de cette démarche, quatre scénarios de desserte multimodaux ont été conçus et évalués en fonction de leur cohérence avec les objectifs ciblés, les besoins à combler et la stratégie d’intervention convenue. En juin 2014, trois scénarios ont été retenus (SLR long, Train, Autobus) et l’AMT a alors obtenu le mandat de poursuivre ses travaux en vue de l’élaboration d’un Dossier d’opportunité (DO). Les travaux du Plan de mobilité pour l’Ouest ont toutefois été interrompus en janvier dernier, suite à l’annonce de la conclusion d’une entente avec la Caisse.

## ENGAGEMENT DE L'AMT POUR LE TRANSFERT DES ÉTUDES RÉALISÉES

Dans l'éventualité de l'adoption du Projet de loi n°38, l'AMT s'engage à offrir son entière collaboration au Gouvernement du Québec et à la Caisse pour faciliter le transfert des projets visés en priorité, notamment en donnant accès aux nombreuses études réalisées à ce jour.

L'AMT suggère par ailleurs de poursuivre la démarche de concertation avec l'ensemble des partenaires, et ce dans l'objectif d'optimiser les investissements publics et de mettre en place des services cohérents répondant aux besoins des citoyens.

## 3. RECOMMANDATIONS LIÉES AU PROJET DE LOI N°38

### L'AMT FAVORABLE AU PROJET DE LOI N°38

L'ensemble des partenaires de la région métropolitaine de Montréal s'accorde pour affirmer que les besoins en matière d'infrastructures de transport collectif sont importants et que des investissements majeurs doivent être consentis pour le maintien et le développement des services. Pour cette raison, l'AMT est heureuse de s'exprimer sur le Projet de loi n°38 et accueille favorablement la conclusion d'une entente commerciale entre le Gouvernement et la Caisse de dépôt et de placement du Québec pour que celle-ci s'investisse dans le développement et le financement d'infrastructures de transport collectif au Québec. L'injection de nouveaux fonds via la Caisse permettra sans contredit de donner de l'oxygène à la région métropolitaine en la dotant de nouvelles infrastructures de transport collectif.

C'est pourquoi l'AMT souhaite contribuer au succès de cette initiative qui a le potentiel d'améliorer grandement la mobilité et le développement urbain dans la région métropolitaine de Montréal. Nous croyons en effet que l'expérience de l'AMT en matière de coordination métropolitaine, de planification de projets de transport collectif et d'intégration des services et tarifs peut contribuer au succès de l'investissement de la Caisse dans le réseau de transport métropolitain.

### DE NOUVEAUX MÉCANISMES DE FINANCEMENT POUR LA RÉGION MÉTROPOLITAINE

L'AMT salue la volonté du Gouvernement de mettre sur pied un modèle novateur pour le financement des infrastructures en transport collectif. Le modèle de partenariat « public-public » proposé par la Caisse permettra à la fois de faire fructifier les épargnes des Québécois et de répondre aux besoins de mobilité de la région métropolitaine.

La Caisse a fait part de son intention de faire appel à des modes de financement innovant. Plusieurs études démontrent **l'effet structurant sur le développement urbain** que peuvent générer les infrastructures de transport collectif financées par le Gouvernement. Actuellement, cette nouvelle valeur créée n'est pas mobilisée pour financer les projets, contrairement à plusieurs approches innovantes recensées à travers le monde. En effet, plusieurs projets d'ampleur ont été financés à un niveau substantiel par des mécanismes innovants, citons entre autres les projets de ligne 7 du métro de New York ou le projet Crossrail à Londres, les deux actuellement en construction.

L'AMT a d'ailleurs réalisé des analyses sur plusieurs de ces mécanismes de financement innovant, notamment en lien avec les études rattachées aux prolongements du réseau de métro. Les premiers résultats sont encourageants, **certains de ces mécanismes pourraient permettre de financer une part**

**non négligeable des infrastructures de transport**, tout en supportant durablement le développement urbain de la région métropolitaine.

L'AMT offre toute sa collaboration au Gouvernement afin de transmettre les connaissances qu'elle a acquises sur le potentiel de financement innovant dans la région de Montréal et de son apport comme levier pour un meilleur arrimage entre développement urbain et réseaux de transport. Si le Gouvernement souhaite éventuellement faire appel à un ou plusieurs de ces modes de financement, l'AMT est d'avis que **d'autres grands projets de transport collectif pourraient aussi en bénéficier**.

## 1) UNE TARIFICATION INTÉGRÉE ET SIMPLIFIÉE

L'AMT a mis en place un système d'intégration tarifaire en 1997. Ce système permet à un client métropolitain utilisant les services de plus d'une autorité organisatrice de transport de bénéficier d'un titre et tarif unique. Toutefois, cette intégration n'est pas étendue aux clients occasionnels (titres unitaires) et chacune des 15 autorités organisatrices de transport peut émettre des titres locaux. Actuellement, plus de 700 titres de transport cohabitent dans la région métropolitaine ce qui rend la situation difficile pour les clients de s'y retrouver.

Lors d'une récente allocution à l'Assemblée nationale, le ministre des Transports insistait sur l'importance de la **simplification de la tarification** et de son **intégration pour la clientèle**. L'objectif est de « *simplifier pour l'ensemble des citoyens, modifier 535 types de transport différents dans la CMM, permettre aux citoyens d'avoir droit à un transport collectif de qualité* ».

Il s'agit d'un chantier clé pour améliorer la cohérence des systèmes de transport collectif dans la région. À ce propos, l'AMT mène avec les autorités organisatrices de transport un important exercice visant à simplifier la tarification en diminuant le nombre de titres et le nombre de zones ainsi qu'en recentrant la tarification des services de transport collectif autour des besoins de l'ensemble des usagers de la région de Montréal. Les recommandations émanant de cet exercice sont attendues au cours de l'automne 2015.

L'AMT constate que le Projet de loi n°38 offre à la Caisse la possibilité de « *fixer des tarifs pour l'utilisation de l'infrastructure* » construite et réalisée par elle. L'AMT est rassurée par les propos de Monsieur Michael Sabia, président et chef de la direction de la Caisse, lors de son allocution à la présente commission où il indiquait que cette dernière chercherait à « *minimiser les tarifs pour maximiser l'achalandage* ». Toutefois, le projet de loi ne spécifie aucun mécanisme d'arrimage ou d'intégration de la tarification des services de la Caisse à la tarification métropolitaine. Du point de vue de l'AMT, les services développés par la Caisse auraient avantage à s'arrimer à celle-ci. Les titres, tarifs et interfaces de paiement devraient être intégrés ou uniformes pour éviter de créer une rupture entre les modes afin de stimuler l'utilisation des services de transport collectif.

**En matière de tarification, l'AMT recommande au Gouvernement :**

- 1. De favoriser l'intégration de la tarification proposée par les nouveaux services offerts par la Caisse dans un objectif d'arrimage aux services existants des autres opérateurs.**

## 2) UNE PLANIFICATION INTÉGRÉE DES PROJETS

Les projets confiés à la Caisse devraient s'inscrire dans un cadre intégré de planification du transport collectif et routier et tenir compte des impacts sur les réseaux existants et en développement. En effet, des investissements réalisés par le Gouvernement pourraient devenir désuets ou de nouvelles infrastructures pourraient être requises si les modes n'agissent pas de façon complémentaire ou même entrent en compétition pour la même clientèle. À titre d'exemple, le Gouvernement a investi plus de 110 millions \$ dans les infrastructures de la ligne de train Vaudreuil-Hudson desservant l'Ouest-de-l'Île, et ce excluant les coûts du matériel roulant.

**En matière de planification des projets, l'AMT recommande au Gouvernement :**

- 2. De veiller à ce que les projets confiés à la Caisse s'insèrent dans une planification intégrée du réseau de transport collectif et routier existant et en développement.**

## 3) UNE COORDINATION COHÉRENTE DES SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIFS

Les services exploités par la Caisse viendront s'intégrer dans le réseau de transport collectif existant. Les clients pourront emprunter un autre mode de transport collectif pour se rabattre au service de transport collectif exploité par la Caisse ou en aval pour se rendre à leur destination finale. Ces correspondances doivent être simples et cohérentes pour les clients.

Tous gagneront à ce qu'une réorganisation des services d'autobus soit réalisée afin de déplacer les clients vers la nouvelle infrastructure de la Caisse et en assurer l'achalandage. L'AMT est d'avis que certaines modalités de financement des améliorations de service par autobus devraient être adaptées afin de limiter la concurrence entre les modes et favoriser la complémentarité de ceux-ci. Les outils réglementaires existants à ce niveau, notamment dans l'actuelle Loi sur l'AMT, devraient aussi être bonifiés.

Il faudra aussi veiller à créer un arrimage harmonieux entre les modes, notamment dans la conception des terminus et stationnements des futures gares et dans la synchronisation des horaires. Les choix de technologies et les plateformes d'information à la clientèle doivent être compatibles avec ce qui est déjà en place ou en voie d'implantation. Nous croyons que l'objectif de rentabilité poursuivi par la Caisse peut être compatible aux efforts de simplification des déplacements mis en œuvre par les partenaires régionaux.

**En matière de coordination des services, l'AMT recommande au Gouvernement :**

- 3. De s'assurer que la venue d'un nouvel acteur dans l'opération des services de transport collectif se fasse dans un objectif de complémentarité, notamment en matière de rabattements autobus vers ces nouveaux services.**

## 4) UN MODÈLE DE COLLABORATION À METTRE EN PLACE POUR ASSURER LE SUCCÈS DE CETTE INITIATIVE

Afin de mettre en œuvre les recommandations exprimées ci-haut, l'AMT est d'avis que le Gouvernement pourrait s'inspirer des meilleures pratiques en matière de gouvernance pour **assurer la coordination et l'optimisation de la desserte des nouvelles infrastructures** à l'échelle régionale. Le modèle mis en place dans le cadre du projet du Canada Line à Vancouver, un projet réalisé en partenariat public-privé, est à cet égard d'intérêt. Dans ce modèle, c'est à Translink, l'organisme responsable de la planification des transports pour la région de Vancouver, que revient le rôle de planification et d'intégration des services de transport collectif, d'optimisation du rabattement et de fixation et intégration des tarifs, incluant les services du Canada Line.

Sans reprendre entièrement ce modèle, l'AMT est d'avis que le Gouvernement devrait élaborer un modèle propre au contexte de la région métropolitaine. À la lecture du Projet de loi n°38, nous comprenons que l'élaboration, la réalisation et l'exploitation de chaque projet développé par la Caisse fera l'objet d'une entente distincte entre le Gouvernement et la Caisse. À cet égard, l'AMT est d'avis que l'autorité responsable de la planification, l'organisation et la tarification des transports collectifs soit partie prenante de chacune de ces ententes. La présence de l'autorité responsable doit être assurée lors des phases de lancement, de planification, d'exécution et d'exploitation du projet. Cette présence permettrait d'assurer que les enjeux de coordination et d'intégration des services de transport collectif métropolitains soient aux premières loges des discussions entre le Gouvernement et la Caisse.

**En matière de gouvernance des projets, l'AMT recommande au Gouvernement :**

- 4. De prévoir que l'autorité métropolitaine responsable de la planification, l'organisation et la tarification des transports collectifs soit partie prenante aux ententes à venir entre le Gouvernement et la Caisse concernant l'élaboration, la réalisation et l'exploitation de chaque projet.**

## 4. CONCLUSION

L'AMT accueille favorablement l'investissement de la Caisse dans la réalisation d'infrastructures de transport collectif et salue la volonté du Gouvernement de développer un modèle novateur de financement du transport collectif.

C'est sur la base de son expérience acquise au cours des 19 dernières années en matière de coordination métropolitaine, de planification de projets de transport collectif et d'intégration des services et tarifs que l'AMT se prononce sur le Projet de loi n°38.

Selon elle, les principaux facteurs de succès des projets développés et financés par la Caisse sont une :

1. **Une tarification intégrée et simplifiée;**
2. **Une planification intégrée des projets;**
3. **Une coordination cohérente des services de transports collectifs;**
4. **La mise en place d'un modèle de collaboration à l'échelle régionale.**

Concrètement, cela signifie que les projets développés par la Caisse devraient favoriser une **intégration à la tarification métropolitaine en place et s'inscrire en complémentarité avec les services de transport existants**. Cela implique également un dialogue constructif entre l'autorité responsable de la planification, l'organisation et la tarification des transports collectifs et la Caisse.

L'AMT offre son entière collaboration au Gouvernement du Québec et à la Caisse pour réaliser une transition optimale des deux projets visés en priorité. L'AMT a la volonté de poursuivre sa démarche de planification collaborative à l'échelle régionale afin de définir une vision concertée du transport collectif et accompagner le Gouvernement dans la définition des besoins et objectifs régionaux.