

MÉMOIRE

DE LA VILLE DE SAINT-JÉRÔME

PROJET DE LOI 76 – LOI MODIFIANT L'ORGANISATION
ET LA GOUVERNANCE DU TRANSPORT COLLECTIF DANS
LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

PRÉSENTÉ À LA COMMISSION DES TRANSPORTS ET DE L'ENVIRONNEMENT

26 NOVEMBRE 2015



TABLE DES MATIERES

1. INTRODUCTION	3
2. SOMMAIRE	4
A. Saint-Jérôme exclue de la CMM : rôle de centre de services pour les Laurentides et reconnue comme ville centre.....	4
B. Population active : faible intégration au marché de l'emploi métropolitain	5
C. Saint-Jérôme plaque tournante du transport régional	5
D. Leadership historique dans le transport collectif; intégration à la MRC de La Rivière-du- Nord.....	7
E. Équipement supralocal, gouvernance et représentativité.....	8
I. Équipement supralocal : financement du train de banlieue	8
II. Gouvernance des nouvelles structures	9
III. Financement de l'ARTM et du RTM.....	10
IV. No taxation without representation	10
3. CONCLUSION	11
4. RECOMMANDATIONS.....	13
5. ANNEXES.....	14

1. INTRODUCTION

Dans le cadre de la commission parlementaire portant sur l'adoption du projet de loi 76, la Ville de Saint-Jérôme vous remercie, au nom de ses concitoyens, de nous accueillir pour présenter notre vision du développement du transport collectif à Saint-Jérôme et nos recommandations.

D'entrée de jeu, nous tenons à mentionner notre appui à l'égard de l'objectif d'améliorer la mobilité des citoyens de la grande région de Montréal et de faciliter leur utilisation des transports collectifs. Dans le contexte où le trop grand nombre d'intervenants crée des problèmes de planification, d'intégration et de fonctionnement, nous partageons la vision du ministre des Transports sur la nécessité de revoir l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal.

Nous souhaitons par ailleurs exprimer nos appréhensions à l'égard de l'application du projet de loi concernant Saint-Jérôme et la MRC de La Rivière-du-Nord, cela dans le respect des objectifs d'intégration des services et de mieux-être de notre collectivité.



2. SOMMAIRE

Dans ce mémoire, nous caractérisons notre réalité, laquelle confère à la ville de Saint-Jérôme une situation unique dans la région métropolitaine de Montréal. D'une part, Saint-Jérôme est la seule municipalité non incluse dans la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), concernée directement par le projet de loi 76. D'autre part, notre intégration au sein de la MRC de La Rivière-du-Nord et notre rôle de centre de services pour la région des Laurentides, pour nommer que ces trois motifs, justifient une approche particulière en regard de l'application du projet de loi 76.

A. SAINT-JÉRÔME EXCLUE DE LA CMM : RÔLE DE CENTRE DE SERVICES POUR LES LAURENTIDES ET RECONNUE COMME VILLE CENTRE

- L'agglomération de Saint-Jérôme est exclue du territoire de la CMM, de ses obligations et de sa gouvernance;
- Le Livre blanc sur la réorganisation municipale¹ préconisait de ne pas intégrer la municipalité de Saint-Jérôme à la CMM en raison de son rôle de centre de services pour la région des Laurentides;
- La règle qui justifie la présence de Saint-Jérôme dans la région métropolitaine de recensement (RMR) de Montréal est le fait qu'elle forme un noyau secondaire, c'est-à-dire qu'elle est une ancienne agglomération de recensement fusionnée en 1996 à la RMR de Montréal en fonction du critère de fusion d'une agglomération de recensement (AR) à une RMR adjacente²;
- La RMR de Montréal regroupe cinq noyaux secondaires, soit ceux de Belœil, de Saint-Jérôme, des Coteaux, de Châteauguay et de Sainte-Anne-des-Plaines. Seuls deux des cinq noyaux secondaires de la RMR, soit les noyaux secondaires de Saint-Jérôme et des Coteaux, sont situés à l'extérieur des limites de la CMM³.

¹ Le livre blanc – Gouvernement du Québec, 2000, p.42

² Cahiers métropolitains, numéro 4, 2014 – « États des lieux concernant les limites territoriales du Grand Montréal », Communauté métropolitaine de Montréal, p. 27

³ Cahiers métropolitains, numéro 4, 2014 – « États des lieux concernant les limites territoriales du Grand Montréal », Communauté métropolitaine de Montréal, p.27



B. POPULATION ACTIVE : FAIBLE INTÉGRATION AU MARCHÉ DE L'EMPLOI MÉTROPOLITAIN

- Les données de navettage démontrent que l'intégration de Saint-Jérôme dans le marché de l'emploi métropolitain est relativement faible. En effet, seulement 24,1 % de la population active occupée demeurant à Saint-Jérôme travaille dans les municipalités du noyau de délimitation de la RMR de Montréal. Le seuil d'adhésion d'une municipalité à une RMR en fonction du navettage en sens normal est de 50 %⁴;
- Le taux de navettage à contresens est de seulement 12,8 % alors que le seuil pour être intégré à une RMR est de 25 %⁵;
- Le pourcentage de la population active demeurant dans la municipalité de Saint-Jérôme dont le lieu de travail est sur notre territoire s'élève à près de 50 %, de loin le plus élevé parmi les noyaux de destination secondaire de la RMR de Montréal⁶.

C. SAINT-JÉRÔME PLAQUE TOURNANTE DU TRANSPORT RÉGIONAL

- Selon les données statistiques « Déplacements Ville de Saint-Jérôme » compilées par le Conseil intermunicipal de transport Laurentides (CITL) pour la période de novembre 2014 à octobre 2015, un total consolidé de 678 704 déplacements a été enregistré sur les lignes régulières de la ville, la ligne d'autobus 9 vers Laval et les lignes de taxi collectif de Saint-Jérôme;
- Les municipalités adjacentes à la RMR et présentant les plus forts taux de navettage vers les noyaux de délimitation secondaires sont localisés à proximité du noyau secondaire de Saint-Jérôme — c'est le cas de Sainte-Sophie (28,1 %), de Prévost (26 %) et de Saint-Hippolyte (25,1 %) ⁷;
- Les citoyens des municipalités de la MRC de La Rivière-du-Nord (Sainte-Sophie, Prévost, Saint-Hippolyte, Saint-Colomban) de même que les citoyens des MRC Argenteuil, des Pays-d'en-Haut, des Laurentides et d'Antoine-Labelle choisissent la destination de Saint-Jérôme en raison de son rôle de pôle régional de services (palais de justice, hôpital régional, cégep, université, services gouvernementaux, gare du train de banlieue, etc.);

⁴ Cahiers métropolitains, numéro 4, 2014 – « États des lieux concernant les limites territoriales du Grand Montréal », Communauté métropolitaine de Montréal, p. 43

⁵ Cahiers métropolitains, numéro 4, 2014 – « États des lieux concernant les limites territoriales du Grand Montréal », Communauté métropolitaine de Montréal, p.43

⁶ Cahiers métropolitains, numéro 4, 2014 – « États des lieux concernant les limites territoriales du Grand Montréal », Communauté métropolitaine de Montréal, p.43

⁷ Cahiers métropolitains, numéro 4, 2014 – « États des lieux concernant les limites territoriales du Grand Montréal », Communauté métropolitaine de Montréal, p. 31



- Selon l'enquête sur l'achalandage faite par l'Agence métropolitaine de transport (AMT) portant sur les municipalités de domicile par gare d'embarquement, à la gare de Saint-Jérôme, 50 % de la clientèle provient de Saint-Jérôme et 50 % des municipalités avoisinantes dont principalement Prévost, Sainte-Sophie et Saint-Hippolyte⁸;
- Dans les municipalités de la MRC de La Rivière-du-Nord et les MRC ci-haut mentionnées, à l'exclusion de Saint-Jérôme, l'offre de services en transport collectif est soit absente, ponctuelle ou intermittente;
- Argenteuil – Saint-Jérôme : Un service permet aux usagers de voyager du lundi au vendredi à raison d'un bus le matin et d'un autre en fin de journée et ainsi d'accéder à l'hôpital régional, au cégep, au train de banlieue, etc. Cette ligne dessert la population de Brownsburg-Chatham;
- Mont-Tremblant – Saint-Jérôme : Les utilisateurs des municipalités au nord de Saint-Jérôme, grâce à l'organisme à but non lucratif Transport adapté et collectif des Laurentides (TACL), bénéficient d'une offre consolidée de services répartis sur 16 circuits qui sont offerts dans la zone centre (Mont-Tremblant – Saint-Jérôme) du lundi au vendredi et 6 circuits les fins de semaine. Cette ligne dessert la population de Mont-Tremblant, Saint-Faustin Lac-Carré, Sainte-Agathe-des-Monts, Val-David, Val-Morin, Sainte-Adèle, Piedmont / Saint-Sauveur et Sainte-Anne-des-Lacs;
- Saint-Lin-des-Laurentides – Saint-Jérôme : Un service de transport collectif existe entre ces deux villes et est géré par le Conseil régional de transport de Lanaudière. Des circuits font la navette entre ces deux villes avec, comme point de convergence, la gare intermodale de Saint-Jérôme. Cette ligne dessert la population de Saint-Lin-des-Laurentides et de Sainte-Sophie;
- Une étude de Zins Beauchesne et associés réalisée pour le compte de la Ville de Saint-Jérôme, en octobre 2014, nous apprend que, à Saint-Jérôme, l'automobile demeure le premier moyen de transport pour se rendre au travail (au moins 80 % des déplacements) et que 2,9 % des personnes en emploi à Saint-Jérôme utilisent le transport en commun;
- La ville de Saint-Jérôme connaît des problèmes récurrents d'accès routier aux différents services, de congestion et de stationnement au centre-ville.

⁸ Annexe B – Municipalités de domicile par gare d'embarquement de l'Agence métropolitaine de transport (AMT)



D. LEADERSHIP HISTORIQUE DANS LE TRANSPORT COLLECTIF; INTÉGRATION À LA MRC DE LA RIVIÈRE-DU-NORD

- En 2002, la Loi 137 (*Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant le domaine municipal*) a permis d'entamer les travaux pour amener le train de banlieue au centre-ville de Saint-Jérôme;
- En 2004 a lieu l'inauguration du train de banlieue par l'Agence métropolitaine de transport (AMT);
- La Ville de Saint-Jérôme a offert à sa population un service de transport en commun dès 1932. L'implantation d'un service de transport adapté a été réalisée en 1981. En 2002, la Loi 137 a permis d'entamer les travaux pour amener le train de banlieue au centre-ville de Saint-Jérôme. L'inauguration de la gare intermodale a été faite en 2004 et le train de banlieue est entré en gare de Saint-Jérôme pour la 1^{re} fois en 2006;
- Saint-Jérôme (OMIT Saint-Jérôme) a participé à la création du CITL en 2004 à la suite de la fusion de quatre organismes de transport en opération sur la couronne Nord de Montréal, dans les villes de Deux-Montagnes (CIT Deux-Montagnes), de Sainte-Thérèse (CIT des Basses-Laurentides) et de Saint-Eustache (OMIT Saint-Eustache);
- Les 14 municipalités, alors membres du CITL, ont accepté de reconduire sur dix ans le décret qui les lie. Cette même année, le CITL a également entrepris des négociations en vue d'établir de nouveaux contrats de dix ans avec ses transporteurs, une démarche qui a conduit à la conclusion d'ententes fructueuses aux deux parties;
- Le CITL a procédé, en août 2014, à une refonte du service de transport collectif dans Saint-Jérôme, la ville la plus peuplée de son réseau. Le réseau de transport collectif a été repensé : l'ajout de nouvelles lignes d'autobus bidirectionnelles, l'amélioration du transport adapté, de nouveaux services de taxi collectif, des fréquences accrues avec un service aux 15 minutes la semaine et un service prolongé le soir et les week-ends et le prolongement de la ligne 9 jusqu'à Lafontaine, etc.;
- La Ville de Saint-Jérôme a versé 4,4 M\$ en 2015 au budget du CITL⁹, dont 2,9 M\$ pour le transport régulier et 496 000 \$ pour le transport adapté;

⁹ Plan financier 2016-2020 du Conseil intermunicipal de transport Laurentides (CITL)



- La MRC de La Rivière-du-Nord (Ville de Saint-Jérôme et quatre autres municipalités) participe au financement du train de banlieue et a investi 1 M\$ en 2015 dans le train de banlieue, dont 568 000 \$ pour assumer les frais d'exploitation reliant Blainville à Saint-Jérôme.

E. ÉQUIPEMENT SUPRALOCAL, GOUVERNANCE ET REPRÉSENTATIVITÉ

I. Équipement supralocal : financement du train de banlieue

- En vertu d'une décision de la Commission municipale du Québec (CMQ) rendue en 2001 ⁽¹⁰⁾ et d'une entente intermunicipale relative à la gestion et au financement des équipements, des infrastructures, des services et des activités à caractère supralocal (ÉISA) dans la MRC de La Rivière-du-Nord, le train de banlieue est déclaré « équipement à caractère supralocal ».

Au moment où la CMQ décidait du caractère supralocal du train de banlieue, le CIT des Basses-Laurentides assurait la mise en place du service de transport en commun par train Montréal – Blainville. Maintenant que le CIT des Basses-Laurentides est intégré au CITL, le service de train de banlieue est géré par l'AMT au nom du CITL et le train a depuis lors été prolongé jusqu'à Saint-Jérôme.

Par conséquent, les municipalités de la MRC de La Rivière-du-Nord ont convenu que la MRC rembourse à la Ville de Saint-Jérôme sa part de financement pour le service de train bénéficiant à l'ensemble de la population de la MRC. Cela est rendu possible, car le train de banlieue est désigné comme équipement ou service supralocal, conformément à la Loi sur la Commission municipale ⁽¹¹⁾. S'il en est ainsi, c'est que le service est donné par un mandataire de la municipalité ou que l'équipement appartient à la municipalité ou son mandataire.

- Il apparaît clairement que le nouveau RTM ne sera pas un mandataire des villes qu'il dessert, comme le sont les CIT, puisque celui-ci n'est pas constitué suivant une entente intermunicipale, mais bien par l'effet de loi, et que l'économie générale de la loi est assujettie au RTM et non aux municipalités ⁽¹²⁾.

¹⁰ Dossier Commission municipale (CM)-55652

¹¹ Commission municipale, Article 24.5

¹² Si le RTM était un mandataire des municipalités, l'article 89 de l'ARTM serait inutile. En effet, celui-ci prévoit que « le réseau est un organisme municipal pour l'application de la *Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels* ». Autrement, il n'est pas un organisme municipal.



Si le projet de loi no 76 entrerait en vigueur tel que rédigé, l'abolition du CITL pourrait donc avoir pour effet de disqualifier le train de banlieue Montréal – Saint-Jérôme au titre d'équipement supralocal et ainsi ramener la portion de son financement, actuellement assurée par la MRC de La Rivière-du-Nord, à la seule Ville de Saint-Jérôme.

- Enfin, si le train de banlieue est désigné comme équipement à caractère métropolitain aux termes de la nouvelle loi, alors seules les municipalités locales comprises dans le territoire de l'Autorité devront contribuer – à l'exclusion, dans le cas de Saint-Jérôme, de la MRC de La Rivière-du-Nord ⁽¹³⁾. Ainsi, tôt ou tard, la tête de ligne qu'est Saint-Jérôme sera seule à éponger les coûts d'un équipement supralocal, voire régional.

II. Gouvernance des nouvelles structures

- Comme vous le savez, le Conseil de l'ARTM sera composé de membres nommés par le gouvernement et la CMM. La Ville de Saint-Jérôme se retrouve alors sans aucune représentation au Conseil puisqu'elle n'est pas membre de la CMM;
- Pourtant, avec ses 73 000 personnes, la ville de Saint-Jérôme est plus peuplée que 76 des municipalités membres de la CMM (sur 83). Sa population représente plus de celle des 20 plus petites municipalités de la CMM mises ensemble. Or, chacune des municipalités de la CMM exerce un pouvoir au moins indirect auprès de l'ART en participant au processus de sélection de ses membres siégeant au Conseil;
- Pourtant, l'ART établira le plan stratégique de transport collectif, le programme d'immobilisation, le cadre tarifaire, la politique de financement, l'acquisition, la construction et la gestion des infrastructures à caractère métropolitain, etc. L'ART ira même jusqu'à tenir en compte le schéma d'aménagement de la MRC de La Rivière-du-Nord, sans que la Ville n'ait un mot à dire sur son application;
- Par ailleurs, au Conseil du RTM, la Ville de Saint-Jérôme ne détient aucun statut particulier et ne peut exercer son pouvoir qu'au moyen du processus sélectif menant à la sélection du représentant de la couronne Nord. Pourtant, le RTM fournira les services de transport par train ou autobus sur le territoire de la ville et appliquera, de façon générale, les décisions de l'ARTM.

Au final, la Ville de Saint-Jérôme perd compétence en matière de transport collectif¹⁴ et se retrouve sans représentation sur les nouvelles instances.

¹³ Article 80 L'ARTM.

¹⁴ Article 5, 5^e alinéa, L'ARTM.



III. Financement de l'ARTM et du RTM

- L'Autorité pourra financer une partie des activités du RTM à même une contribution imposée à la Ville de Saint-Jérôme sans qu'elle n'ait participé au processus décisionnel ⁽¹⁵⁾. La Ville de Saint-Jérôme pourrait contribuer à hauteur de 0,01/100 \$ de sa richesse foncière uniformisée, soit près de 700 000 \$, sans avoir voix au chapitre quant à son utilisation ⁽¹⁶⁾;
- La CMM pourra imposer une taxe sur l'immatriculation de tout véhicule de promenade au nom d'une personne dont l'adresse est située dans la ville de Saint-Jérôme, sans que celle-ci n'ait voix au chapitre ⁽¹⁷⁾.
- De plus, si l'Autorité désigne comme équipement métropolitain la gare de Saint-Jérôme ou encore un de ses stationnements, la Ville pourrait perdre un actif important sans avoir participé au processus décisionnel autrement qu'en ayant été consultée ⁽¹⁸⁾, alors que n'importe quelle ville ou village de la CMM y aura, à tout le moins indirectement, participé à travers son Conseil.

IV. No taxation without representation

- Une municipalité peut déléguer ses pouvoirs à une MRC ou encore à une régie intermunicipale, elle peut convenir d'une entente intermunicipale ou obtenir une désignation à l'effet qu'un bien est supralocal, le tout à travers son propre processus décisionnel, à savoir les résolutions et règlements de son Conseil.

En déléguant son pouvoir, la Ville s'assure alors d'une représentation au sein de la nouvelle instance, de telle sorte qu'elle participe au processus décisionnel suivant lequel les deniers publics de ses contribuables seront utilisés. Dans tous les cas, la représentation suit la taxation, le financement assure une participation aux décisions;

- Ici, la taxation n'est plus liée à la représentation. En effet, la Ville n'a absolument aucune voix au chapitre de l'ARTM contrairement à toutes les municipalités de la CMM, et elle se retrouve avec un pouvoir symbolique, voire nul au sein du RTM.
- Cette situation est proprement inéquitable et commande une particularisation de la portée de la loi sur la Ville de Saint-Jérôme.

¹⁵ Article 79 L'ARTM.

¹⁶ Article 77(4) et 78 L'ARTM.

¹⁷ Article 51 du projet de loi no 76 (96.1 de la *Loi sur la communauté métropolitaine de Montréal*)

¹⁸ Article 39 L'ARTM.



3. CONCLUSION

Dans ce contexte général et après l'analyse du projet de loi no 76 modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, la Ville de Saint-Jérôme désire continuer à assumer pleinement le développement de son réseau local, afin d'améliorer la mobilité des citoyens, régler les problèmes de congestion et faciliter l'utilisation des transports en commun. La Ville veut reprendre la mission d'assurer, par des modes de transport collectif, le déplacement des personnes sur son territoire. À cette fin, elle planifiera les opérations, développera l'offre et fera la promotion du transport collectif. L'offre de services aura ainsi toutes les chances de bénéficier de la souplesse et de la flexibilité nécessaires pour répondre aux besoins actuels et futurs de notre collectivité.

La Ville propose aussi d'accentuer la part de marché du transport collectif dans les Laurentides, en dehors du territoire de la CMM, en coordination avec les partenaires régionaux. La Ville suggère de consolider la plate-forme de correspondance (*hub*) constituée autour de la gare intermodale en une zone d'interface privilégiée par sa position géographique et ses infrastructures. Poursuivre la promotion du transport collectif, en ayant les pouvoirs de le réaliser, voilà un défi stimulant qui aura un impact durable sur le transfert modal.

La Ville reconnaît que la compétence exclusive de l'Autorité (ARTM) sur le plan stratégique de transport collectif, le programme d'immobilisation, le cadre tarifaire, la politique de financement, l'acquisition, la construction et la gestion des infrastructures à caractère métropolitain, etc., est un choix logique sur le territoire de la CMM, mais demande d'être exclue de la juridiction de l'Autorité (ARTM). Le Conseil de l'ARTM sera composé de membres nommés par le gouvernement et la CMM. La Ville de Saint-Jérôme se retrouve alors sans aucune représentation au Conseil puisqu'elle n'est pas membre de la CMM.

Or, chacune des municipalités de la CMM exerce un pouvoir au moins indirect auprès de l'ART en participant au processus de sélection de ses membres siégeant au Conseil. Ici, la taxation n'est plus liée à la représentation. En effet, la Ville n'a absolument aucune voix au chapitre de l'ARTM contrairement à toutes les municipalités de la CMM, et elle se retrouve avec un pouvoir symbolique, voire nul au sein du RTM. Cette situation est proprement inéquitable et commande une particularisation de la portée de la loi sur la ville de Saint-Jérôme.

Dans la MRC de La Rivière-du-Nord, le train de banlieue est déclaré « équipement à caractère supralocal ».

Si le train de banlieue est désigné comme équipement à caractère métropolitain aux termes de la nouvelle loi, alors seules les municipalités locales comprises dans le territoire de l'Autorité devront contribuer – à l'exclusion, dans le cas de Saint-Jérôme, de la MRC de La Rivière-du-Nord. Ainsi, tôt ou tard, la tête de ligne qu'est Saint-Jérôme pourrait être seule à éponger les coûts d'un équipement supralocal, voire régional. Le découpage en deux de la MRC de La Rivière-du-Nord, tel que formulé dans le projet de loi, isole la ville de Saint-Jérôme de la MRC de La Rivière-du-Nord et met en péril les ententes en transport collectif avec la MRC en cours et à venir.



4. RECOMMANDATIONS

- 4.1** CONSIDÉRANT la compétence exclusive de l'Autorité (ARTM) sur le plan stratégique de transport collectif, le programme d'immobilisation, le cadre tarifaire, la politique de financement, l'acquisition, la construction et la gestion des infrastructures à caractère métropolitain, etc. ;

CONSIDÉRANT QUE la Ville de Saint-Jérôme n'a absolument aucune voix au chapitre de l'ARTM contrairement à toutes les municipalités de la CMM et qu'elle se retrouve avec un pouvoir symbolique, voire nul au sein du RTM;

Il est proposé d'exclure la ville de Saint-Jérôme de la juridiction de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et de l'application de la loi 76.

- 4.2** CONSIDÉRANT QUE la Ville de Saint-Jérôme est un noyau secondaire de délimitation secondaire et reconnu comme ville centre.

CONSIDÉRANT QUE la Ville de Saint-Jérôme désire assumer pleinement le développement de son réseau local, afin d'améliorer la mobilité des citoyens, régler les problèmes de congestion et faciliter l'utilisation des transports en commun, que la Ville veut conserver sa mission d'assurer par des modes de transport collectif, le déplacement des personnes sur son territoire;

CONSIDÉRANT QUE la Ville veut accentuer la part de marché du transport collectif dans les Laurentides, en dehors du territoire de la CMM, en coordination avec les partenaires régionaux (la ville suggère de consolider la plate-forme de correspondance (hub) constituée autour de la gare intermodale en une zone d'interface privilégiée par sa position géographique et ses infrastructures);

Il est proposé que la Ville conserve ses compétences permettant la création et l'organisation d'un service de transport collectif de personnes sur le territoire et sous l'autorité de la Ville de Saint-Jérôme.

5. ANNEXES

- Annexe I : Présentation de la ville de Saint-Jérôme
- Annexe II : Historique et évolution du transport collectif
- Annexe III : Achalandage du transport collectif
- Annexe IV : Saint-Jérôme plaque tournante du transport collectif hors CMM



ANNEXE I

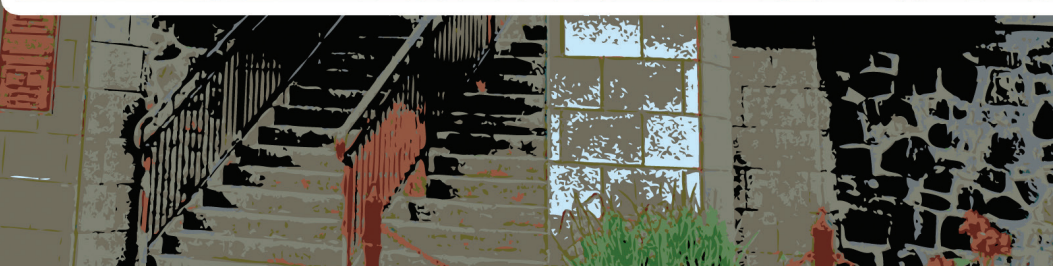
PRÉSENTATION DE LA VILLE DE SAINT-JÉRÔME





VILLE DE
SAINT-JÉRÔME

CAPITALE
RÉGIONALE
DES
LAURENTIDES



Bâtir l'avenir

Saint-Jérôme est une ville exceptionnelle pour la qualité de son environnement, son patrimoine, sa culture, son effervescence, son économie florissante, sa gamme complète de services et pour sa modernité, comme le confirment les nombreux prix et honneurs qui lui ont été attribués dans le domaine urbanistique.

Ses succès reposent sur un solide plan d'urbanisme. L'avenir ne sera donc pas le fruit de l'improvisation, mais celui d'une démarche de planification et d'harmonisation amorcée depuis le regroupement municipal.

Ce plan assure la cohérence des interventions publiques et privées sur le territoire de la municipalité. Il s'arrime à d'autres outils de gestion, notamment la politique concernant les milieux humides, le schéma d'aménagement de la MRC Rivière-du-Nord, dont Saint-Jérôme fait partie.

La mise en valeur des plans d'eau et milieux humides

En matière d'environnement, comme en ingénierie par exemple, il est important d'agir, mais aussi de bien mesurer la portée à long terme de nos actions. La Ville s'est donné les moyens d'agir efficacement et de s'assurer que son action serait tout bénéfice.

Par exemple, les environmentalistes seront heureux de voir sauvegardé le patrimoine naturel des Jérômiens, mais aussi de constater que des plans d'eau et des milieux humides seront mis en valeur. Ces mesures profitent aussi à la rivière du Nord, puisque les plans d'eau et milieux humides font partie du bassin versant de ce cours d'eau. Les milieux humides sont des habitats; étant mis en valeur, la biodiversité s'y trouve mieux protégée et la population y a plus facilement accès sans leur nuire.



Une «qualité de ville» reconnue



2009 - Prix Jean-Paul Lallier (Ordre des urbanistes du Québec)

2009 - Prix Triangle Vert en prévention des incendies (ATPIQ)

2009 - Mention d'honneur du Mérite québécois de la sécurité civile

2008 - Prix Vectora décerné (Association de Géomatique municipale)

2008 - Prix Joseph-Beaubien, étoile Or, et mérite Ovation municipale (UMQ)

2008 - Génie Méritas (Ordre des ingénieurs du Québec)

2006 - Génie Méritas (Ordre des ingénieurs du Québec)

2005 - Prix Joseph-Beaubien (Ordre des urbanistes du Québec) et mérite Ovation municipale (Association de Géomatique municipale)

2005 - Prix du Centre-ville de l'année

2004 - Prix du Centre-ville de l'année

2002 - Prix d'excellence ING

2000, médaille de bronze au concours de « Ville de l'année », Gala des Mercuriades

1998 - Prix Habitas-Municipalité

1998, mention d'honneur au Gala des prix Zénith de la Chambre de commerce Saint-Jérôme métropolitain

1998 - Grand prix du tourisme des Laurentides (Association touristique des Laurentides)

1997 - Mention d'honneur pour la Création du Centre d'expérimentation des véhicules électriques du Québec (CEVEQ) au Gala des Prix Zénith de la Chambre de commerce Saint-Jérôme métropolitain

1996 - Grand prix de la culture des Laurentides (Conseil de la culture des Laurentides)

1991 - Prix «Ville industrielle de l'année» dans la région des Laurentides remis (Association des commissaires industriels du Québec)



Université du Québec en Outaouais - Campus Saint-Jérôme

Undéveloppementdurable

Forte d'une population d'environ 73 000 citoyens, ce qui la classe sur ce plan au 15^e rang des municipalités du Québec, Saint-Jérôme aspire à une croissance durable. Dès 2002, année du regroupement des anciennes villes de l'agglomération - Bellefeuille, Saint-Antoine, Lafontaine et Saint-Jérôme - la ville a redéployé avec succès son économie dans le sens de la diversification.

La ville ouvrière d'antan s'est vite transformée en un milieu de vie des plus avantageux : un centre-ville agréable offrant une gamme de services variés, entouré de zones d'habitation en pleine verdure, elles-mêmes bordées de parcs industriels et commerciaux animés.

Saint-Jérôme continue à se transformer harmonieusement en une ville dynamique à l'environnement plus propre, à la sécurité assurée, à l'économie florissante, aux services municipaux complets et efficaces, où sont possibles différents styles de vie axés sur la famille, les études supérieures, les affaires, la nature, le sport, la culture, la communauté, etc.

Une ville qui bouge

Saint-Jérôme se veut une ville en santé et concilie les attentes des personnes de tous les âges et de tous les niveaux de vie.

Pour ceux qui recherchent les défis physiques, elle est le terrain d'équipées familiales ou amicales sur l'un des plus grands parcours d'aventures du Québec, Le P'tit-Train-du-Nord, un corridor récréotouristique aménagé sur l'ancienne emprise ferroviaire entre Saint-Jérôme et Mont-Laurier. Long de 200 km, il traverse dans l'axe nord-sud la magnifique région des Laurentides. Le Parc régional de la Rivière-du-Nord, de son côté, propose 34 km de sentiers pédestres, 20 km de pistes cyclables et 24 km de sentiers

de ski de fond, un étang à castor, et s'avère propice à l'ornithologie, la pêche, les pique-nique, le camping sauvage, le camping d'hiver, le canotage, le pédalo, le kayaks, le géocaching, etc.

Par ailleurs, le cégep de Saint-Jérôme, l'école polyvalente Saint-Jérôme, l'école secondaire Cap-Jeunesse et l'école secondaire Hauts-Sommets se sont regroupés sous l'appellation Les centres d'activités physiques Rivière-du-Nord pour offrir au public 10 gymnases, 5 salles de danse et 3 piscines et un centre de conditionnement physique mis à la disposition du public.

Avec ces équipements collectifs, les arénas municipaux et les terrains sportifs de toutes sortes, nul besoin de dépenser une fortune pour suivre des cours de natation, d'arts martiaux ou de conditionnement physique, et nul besoin de s'éloigner pour jouer au basket-ball, au badminton, au tennis, au baseball, au hockey ou pratiquer le patin artistique, par exemple.

De plus, la place de la Gare, l'amphithéâtre Roland et plusieurs parcs municipaux se prêtent à merveille aux manifestations culturelles en plein air, notamment dans le cadre des Estivales de Saint-Jérôme. De la Fête Nationale à la mi-août, Les Estivales battent leur plein. Jeunes et moins jeunes sont invités à se divertir au rythme de la musique d'artistes populaires et vedettes montantes. Du style pop au classique, en passant par la musique country et les chansons pour enfants, il y en a pour tous les goûts.

Des journées thématiques sont organisées en marge des expositions, des visites guidées et des activités spéciales.

Consacré aux citoyens de 50 ans et plus, le Quartier 50 + est un centre récréatif municipal très populaire, équipé d'une salle de billard, d'une cour intérieure, d'un gymnase, de neuf terrains de pétanque intérieurs, d'une salle de spectacle, de salles de cours, d'une salle d'informatique, d'une aire de restauration et de nombreuses salles multifonctionnelles.



Une vaste mosaïque d'activités culturelles

Saint-Jérôme est le lieu de tous les épanouissements culturels. La Division de la culture et de la vie communautaire met en place chaque saison une programmation pour les jeunes, les familles, les adultes et les personnes de 50 ans et plus. Les activités culturelles offrent ainsi l'occasion de découvrir les diverses facettes des arts et de s'initier aux différentes techniques en arts visuels et en arts de la scène.

La Ville organise aussi chaque été un camp des artistes pour les enfants. Au mois d'avril, la Maison de la culture Claude-Henri-Grignon se transforme en une immense salle d'exposition et de spectacles, alors que se tient la traditionnelle Fête des ateliers, ouverte à toute la population. Les participants aux ateliers y présentent leurs travaux et créations ou se produisent sur la scène de la salle Antony-Lessard.

À la Maison de la culture Claude-Henri-Grignon, un espace muséographique met en valeur l'œuvre de Claude-Henri-Grignon dans une reconstitution fidèle de son bureau personnel. Écrivain, journaliste et pamphlétaire de la région des Laurentides. Grignon, dont la famille est originaire de Saint-Jérôme, fut l'auteur du roman à succès *Un homme et son péché*.

Dans un environnement alliant patrimoine architectural et art contemporain, le Musée d'art contemporain des Laurentides convie la population à vivre des moments mémorables en côtoyant des œuvres étonnantes. Le Musée est la plus importante institution muséale au nord de Montréal et son rayonnement s'étend bien au-delà du territoire des Laurentides.

La bibliothèque du Frère-Marie-Victorin, la bibliothèque Charles-E.-Garneau et la bibliothèque Marie-An-toinette-Foucher offrent des services de réservation de documents en personne ou par Internet, de location, de photocopie, de référence et aide au lecteur, d'accueil de groupes sur réservation, d'initiation documentaire et d'Internet gratuit.



Au service des citoyens.

Des services de proximité offerts par la ville, des organismes, des institutions et des entreprises privées assurent le bien-être de la population.

Qu'il s'agisse de camps de jour pour enfants, de garderies, de maisons de jeunes, d'études primaires, secondaires, collégiales ou universitaires, de transport collectif ou adapté, de justice, de loisirs, Saint-Jérôme est structurée pour répondre à tous les besoins. Les besoins sociaux et familiaux de la population sont pris en considération par le biais de politiques municipales pertinentes. Un hôpital général, l'Hôtel-Dieu, dessert la région avec, en parallèle, une multitude d'établissements spécialisés et de cliniques.

Sports et loisirs s'exercent dans un environnement favorable, grâce notamment aux différentes infrastructures en plein air ou intérieures. La Ville compte un grand nombre d'associations et de club sportifs, tant récréatifs que compétitifs.

La Ville emploie environ 600 personnes. Elle offre la gamme complète des services attendus d'une capitale régionale. Elle est structurée de manière à simplifier les procédures administratives les plus courantes et les citoyens peuvent s'adresser à un guichet unique pour présenter toute requête.



Évolution et continuité

Sans renier son passé, Saint-Jérôme tire pleinement parti de son grand potentiel de développement, de son titre de capitale régionale et de son statut de ville-laboratoire pour l'essai de véhicules électriques et hybrides.

Gestionnaires de parcs de véhicules de toutes sortes, elle intègre les véhicules électriques et hybrides dans sa flotte. En partenariat avec la ville de La Rochelle en France, chef de file en ce domaine, a créé en 1996 le Centre d'expérimentation des véhicules électriques du Québec (CEVEQ), aujourd'hui le Centre National du Transport Avancé (CNTA), et a transformé son territoire en laboratoire grandeur nature pour l'évaluation des véhicules électriques et hybrides. Depuis, Saint-Jérôme a participé à de nombreuses expériences et a acquis une notoriété nationale en ce domaine.

Population : 73 000
Superficie : 89,37 km²
Emplois : 33 000
Commerces : 3000
Industries : 300

Les municipalités limitrophes : Prévost (nord), Sainte-Sophie (sud), Mirabel (sud) et Saint-Colomban (ouest)

Nos partenaires :
 Conférence régionale des élus (CREL), Centre local de développement Rivière du Nord (CLD), Chambre de commerce et d'industrie de Saint-Jérôme



La Ville de Saint-Jérôme se situe à mi-chemin entre Montréal et Mont-Tremblant, le pôle urbain et la destination récréotouristique les plus importants du Québec.

Cette dualité ville-villégiature a déterminé son caractère particulier. Les Jérômiens y ont développé un mode de vie privilégié, possible uniquement au point de rencontre d'un milieu urbain complet et d'une nature encore sauvage.



La ville vit en parfaite symbiose avec cette région que d'aucuns considèrent comme l'un des terrains de jeu les plus beaux, les plus vastes et les plus accessibles du Québec.

Capitale régionale, la ville offre tous les services que la population attend d'elle; les liaisons rapides par la route, le train facilitent la vie des gens, le travail, les affaires, les études ou les activités récréatives.



Ville de Saint-Jérôme
10, rue Saint-Joseph,
Bureau 301
Saint-Jérôme
(Québec)
J7Z 7G7

450 436-1511
info@vsj.ca
www.vsj.ca



ANNEXE II

HISTORIQUE ET ÉVOLUTION DU TRANSPORT COLLECTIF



Ville de Saint-Jérôme
Évolution du transport en commun
Dates importantes

- 1932 - Les Autobus Labelle : Premier service de transport en commun. Celui-ci n'a fonctionné que 2 ans après un investissement de plus de 60 000\$.
- 1944 - Les Autobus Jérômiens ltée : Fondée par Gérard Simard, la compagnie est en activité jusqu'en mai 1974.
- 1974 - Les Autobus Roland inc. : La Commission des transports du Québec octroi le permis d'opération Autobus Roland. C'est au début des années 1980 que cette compagnie adopte les véritables autobus de ville.
- 1981 - Implantation d'un service de transport adapté aux personnes handicapées.
- 1983 - Le C.I.T. Basses Laurentides : Fusionne les services de transport adapté.
- 1985 - Règlement C-1319 : autorisant la conclusion d'une entente en vue de la constitution du Conseil intermunicipal de transport Lafontaine, Saint-Antoine et Saint-Jérôme.
- 1987 - Autobus Transcobec ltée : Prend la relève pour assurer le service de transport.
- 2001 - Décret 1044-2001 : Ce décret a dissout le Conseil intermunicipal de transport Lafontaine, Saint-Antoine et Saint-Jérôme.
- 2002 - Train de banlieue : La Loi 137 (*Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant le domaine municipal*) a permis de d'entamer les travaux pour amener le train de banlieue au Centre-ville de Saint-Jérôme.
- 2003 - Règlement 081-2003 : Règlement concernant l'organisation d'un service de transport en commun de personnes. Le décret 1044-2001 ayant dissous le CIT, la ville de Saint-Jérôme succède aux droits et charges dudit CIT. De nouvelles lois obligent la ville à se doter d'un plan de transport.
- 2004 - Décret 829-2004 : Ce décret adopté en septembre 2004, permet la création du CITL (Conseil intermunicipal de transport Laurentides). Ce conseil a été créé par la fusion de quatre organismes : CIT des Basses Laurentides, CIT de Deux-Montagnes, OMIT Saint-Eustache et OMIT Saint-Jérôme.
- 2004 - Règlement 163-2004 : Ce règlement autorise la conclusion d'une entente pour constitution de la CITL.

2004 - Gare Intermodale : Inauguration de la gare.

2006 - AMT - Train de banlieue : Inauguration du train de banlieue.

2011 - Règlement 0630-000 : Ce règlement autorise une nouvelle entente permettant la constitution du CITL.

2014 – Le 10 août 2014, le CITL célébrait son 10^e anniversaire.

2014 – Règlement 2014-03 du CITL : Refonte du réseau de transport collectif. Déploiement du nouveau plan de transport du CITL.

ANNEXE III

ACHALANDAGE DU TRANSPORT COLLECTIF



Données statistiques Déplacements Ville de Saint-Jérôme		Lignes régulières										Lignes de Taxi collectif VSI									
		96%										4%									
Périodes	100	101	102	103	105	107	Total déplacements réseau VSTIM	Total Déplacements ligne 9 VSTIM	Total déplacements usagers service régulier VSTIM	16 ¹ (Saint-Canut / Saint- Jérôme)	104 (Belle feuille)	106 (Chutes Wilson)	108 (LaFontaine)	110 (Eaux-Vives)	Total déplacements Usagers Taxi collectif VSI	Total Consolidé déplacements VSTIM					
Novembre 2014	3 782	5 224	7 467	6 422	5 289	3 745	31 929	28 414	60 343	1 061	711	104	340	14	2 230	62 573					
Décembre 2014	3 207	4 618	6 782	6 005	4 802	3 313	28 727	25 321	54 048	814	657	65	231	19	1 786	55 834					
Janvier 2015	3 347	4 766	6 410	6 285	4 385	3 670	28 853	18 093	46 956	755	780	81	247	22	1 885	48 841					
Février 2015	3 495	5 290	7 144	6 201	4 899	3 681	30 710	26 214	56 924	936	828	134	282	17	2 197	59 121					
Mars 2015	3 880	5 441	7 264	7 121	5 097	4 167	32 970	28 424	61 394	873	833	94	285	13	2 098	63 492					
Avril 2015	3 956	4 998	7 237	6 590	4 565	3 992	31 738	27 255	58 993	973	776	103	251	13	2 116	61 109					
Mai 2015	3 807	4 349	6 644	6 223	4 687	3 874	29 584	24 951	54 535	834	700	86	223	16	1 859	56 394					
Juin 2015	3 587	4 029	5 904	5 645	4 291	3 316	26 772	21 875	48 647	696	660	66	208	39	1 669	50 316					
Juillet 2015	3 634	4 231	5 194	5 271	4 384	2 909	25 623	18 959	44 582	636	685	71	194	33	1 619	46 201					
Août 2015	3 855	4 265	5 629	5 363	4 568	3 135	27 215	23 489	50 704	774	832	68	204	14	1 892	52 596					
Septembre 2015	4 493	4 808	6 923	5 518	6 451	4 250	32 443	26 866	59 309	988	1 219	143	324	35	2 709	62 018					
Octobre 2015	4 724	4 853	6 826	5 828	6 373	4 294	32 898	24 752	57 650	860	1 266	122	300	14	2 562	60 212					
Total déplacements (Novembre 2014 à Octobre 2015)	45 767	56 872	79 424	72 472	60 591	44 346	359 472	294 613	654 085	10 197	9 947	1 137	3 089	249	24 619	678 704					
	13%	16%	22%	20%	17%	12%	100%			41%	40%	5%	13%	1%	100%						

¹ Ligne 16 taxi collectif : Hypothèse de 50% des déplacements sur territoire de Saint-Jérôme

ANNEXE IV

SAINT-JÉRÔME PLAQUE TOURNANTE DU TRANSPORT COLLECTIF HORS CMM



Annexe B - Municipalités de domicile par gare d'embarquement

Ligne Saint-Jérôme

Gare d'embarquement

Ligne	Saint-Jérôme
Gare d'arrivée	
S.Jérôme	15,1%
Blainville	15,8%
Saint-Thérèse	18,8%
Rosemère	16,8%
Saint-Rose	16,1%
Vincennes	9,5%
De la Concorde	3,3%
Belle-Boulogne	0,8%
Chabanel	0,1%
Parc	0,9%
Montcal-Quest	1,3%
Vendôme	0,1%
Lucien-L'Allier	0,1%

Municipalité de domicile par gare d'embarquement

Ligne	Saint-Jérôme	Blainville	Saint-Thérèse	Rosemère	Saint-Rose	Vincennes	De la Concorde	Belle-Boulogne	Chabanel	Parc	Montcal-Quest	Vendôme	Lucien-L'Allier	Total
Municipalité de domicile														
Autre	10	4	2											16
Blainville	1	806	324	122		2								1234
Bellevue		8	252	15	7		2						1	283
Bellevue-Pilon		8	75	24	2									110
Côte-Saint-Luc											5			5
Deux-Montagnes						1								1
Incomplet	4	7	6	10	9		4	3	1	10	3			56
La Prairie													1	1
LaSalle			2											2
Laval		1	3	7	1048	844	199	4					1	1994
Lévis			1											1
L'Assommoir (St-Hubert)			2											2
Lorraine			43	172	8									223
Manouche			4	6	2		2							13
Morice			1										1	2
Morice	44	114	80	3		5								262
Montcal (Lachenaie)											4	2		5
Montcal (Montcal)	8	2	3	2			9	39	2	34	29	5	3	143
Montcal (Montcal-Haut)								1						1
Montcal (St-Laurent)								8	8		2			18
Montcal (St-Laurent)										1				1
Montcal-Quest												48		48
Mont-Royal										10				10

Annexe B - page 19

Mont-Hughes	13		2											15
Orléans			2											2
Pudimont	6			2										8
Pointe-Claire											2			2
Pineau	86		2											88
Rosemère			43	664	2		4							723
S. Adèle	31		1											32
S. Adolphe-d'Howe	9													9
S. Agathe-des-Monts	7													7
S. Anne-des-Lacs	20													20
S. Anne-des-Prairies		11	21	2										33
S. Colombe	51	4	4											59
S. Constant										4				4
S. Eustache			22	2	2									25
S. Hippolyte	64		1											65
S. Jérôme	522	11	10				2				2			545
S. Joseph-du-Lac			3											3
S. L'An	7	1	1		1									11
S. Marguerite-du-Lac	5													5
S. Mathias-du-Lac			8	2										10
S. Placide			1											1
S. Sauveur	33													33
S. Sophie	77		1											78
S. Thérèse		27	400	9	2	2	3							522
Terrebonne		16	25	46	15	2	6							122
Val-Desert	4	1	1											6
Val-Martin	6													6
Waltham											2			2
Total	1005	1100	1372	1163	1117	658	229	54	8	25	106	10	7	6892

Annexe B - page 20