



CTE - 014M
C.P. – P.L. 76
Transport collectif
dans la région
métropolitaine
de Montréal
VERSION RÉVISÉE

Mémoire de la municipalité de Saint-Bruno-de-Montarville

À l'occasion des auditions publiques sur le projet de loi n° 76

Loi modifiant l'organisation et la gouvernance de transport
dans la région métropolitaine de Montréal

Présenté par M. Martin Murray, maire de Saint-Bruno-de-Montarville

À Québec, le 26 novembre 2015

TABLE DES MATIÈRES

1. Résumé

2. Portrait de Saint-Bruno-de-Montarville
 - a. Histoire
 - b. Démographie
 - c. Économie

3. Services et utilisation du transport collectif
 - a. Desserte actuelle par autobus et train
 - b. Données sur les usagers du transport collectif
 - c. Localisation de la gare

4. Notre vision et notre engagement environnemental
 - a. Trois niveaux de desserte
 - b. Lutte aux GES et électrification des transports
 - c. Mobilité active

5. Nos préoccupations en regard du projet de loi no 76
 - a. Les prémisses et les visées
 - b. La gouvernance
 - c. Le financement

6. Conclusion

La Ville de Saint-Bruno-de-Montarville tient à remercier la Commission des transports et de l'environnement (CTE) pour l'invitation à soumettre ce mémoire. Nous tenterons ici d'exprimer aux membres de la CTE la situation particulière dans laquelle nous nous trouvons et nos préoccupations à l'égard des changements proposés.

Résumé

L'instauration de services de transport collectif de qualité et répondant aux besoins des usagers doit tenir compte des réalités de chaque territoire et des particularités de ses populations. Cela demande beaucoup de souplesse.

Bien que le projet de loi propose une simplification des structures, nous craignons que les changements de gouvernance proposés ne nous enfoncent encore plus dans la rigidité. Il est déjà difficile de faire valoir notre point de vue et de défendre les besoins des citoyens en matière de transport collectif au sein de l'agglomération de Longueuil. Comment y arriverons-nous si nous n'avons plus de voix à ce chapitre? Les besoins sont si différents d'une ville à l'autre! Leur proximité avec les citoyens fait en sorte que les municipalités ont une perception précise de leurs besoins. Nous croyons que le déploiement d'un réseau de transport collectif doit se faire à géométrie variable afin de tenir compte des réalités de chacun. Nous espérons que cette réalité sera prise en compte.

Le service actuellement offert souffre de nombreuses lacunes et nous sommes à même d'en témoigner. Cette sous-performance s'explique, pour une part, par des problèmes de structure, mais aussi, et il faut bien le reconnaître, par le sous-financement du transport collectif. Par conséquent, remodeler les structures ne suffira pas. Il importe d'assurer un financement stable, suffisant et pérenne du transport en commun.

Portrait de Saint-Bruno-de-Montarville

Saint-Bruno-de-Montarville est située dans la première couronne d'urbanisation de la région métropolitaine de Montréal. Elle fait partie de l'agglomération de Longueuil. Notre territoire se trouve à l'extrême est de l'agglomération sur une pointe séparée de Longueuil par l'autoroute 30. La plus grande partie de nos développements s'effectuent au nord de la route 116.

Le réseau routier supérieur crée par ailleurs des barrières entre les divers secteurs de la ville et donne un avantage aux déplacements automobiles. Toutefois, ce réseau représente un véritable atout pour les activités économiques. La congestion grandissante sur les routes et autoroutes menant à la ville témoigne cependant des limites que représentent les déplacements individuels en voiture. L'autopartage est encouragé comme solution de remplacement et des voitures en libre-service sont disponibles à l'hôtel de ville.

Une vingtaine de kilomètres sépare notre centre-ville du métro de Longueuil où se rabattent les autobus qui transitent sur notre territoire. Outre Boucherville, Brossard, Longueuil et Saint-Lambert qui forment l'agglomération, nos voisins immédiats sont les villes de Sainte-Julie et de Saint-Basile-le-Grand.

a. Histoire¹

La forme urbaine de Saint-Bruno-de-Montarville est étroitement associée aux composantes naturelles du territoire – la montagne et les cours d'eau – et aux principaux axes de transport. Le territoire est caractérisé par plusieurs ensembles associés à son évolution et à l'histoire locale de Saint-Bruno-de-Montarville.

L'incorporation civile de la municipalité en 1846 consolide la vocation agricole du territoire en offrant les services locaux nécessaires à la pratique de culture de produits spécialisés telles la pomme et les exploitations florales. Tout au cours du XIXe siècle, une phase de transition d'une société rurale et agricole vers une société urbaine a cours et durera jusqu'à la Seconde Guerre mondiale. L'ouverture du chemin de fer reliant Chambly à Montréal, suivant l'actuelle route 116, rend possible la construction d'une première gare en 1848 sur la rue des Cèdres. Il s'agit de la construction d'un des premiers équipements structurants sur lesquels la communauté de Saint-Bruno s'affirmera et qui favoriseront le développement économique local, dont la route 116 et plus tard les autoroutes 20 et 30.

¹ Ville de Saint-Bruno-de-Montarville, Plan d'urbanisme 2009.

L'agriculture perd peu à peu de son importance au profit de la villégiature, mais aussi de l'exploitation, vers les années 1940-1950, de carrières de pierre, de sable et de gravier. Ces dernières viennent marquer profondément l'occupation du sol sur le flanc et les abords du mont Saint-Bruno. La période de l'expansion urbaine accélérée a produit deux ensembles qui correspondent d'abord à l'essor de la « ville-dortoir » (1950-1963) et, suivant l'adoption en 1963 du premier plan d'urbanisme de la municipalité réalisé par l'architecte-urbaniste Jean-Claude Lahaye, à la croissance encadrée (1963-1980).

Au cours de cette période, qui voit la population passer de 6 750 résidants en 1961 à 22 500 en 1979, la croissance urbaine se répand massivement et entraîne la mise en place de nombreux parcs et équipements institutionnels. La résidence type construite demeure toujours la maison unifamiliale isolée, pendant que l'actuel parc d'affaires Gérard-Filion entame son développement au sud du boulevard Clairevue. La construction des Promenades St-Bruno en 1978 reflète la croissance démographique accélérée de la ville et des municipalités environnantes, maintenant desservies par les autoroutes 10, 20 et 30. Aménagé dans un secteur excentrique au tissu urbain municipal, ce nouveau centre commercial d'envergure régionale vient confirmer l'importance stratégique des grandes voies de circulation en termes d'accessibilité et de visibilité.

b. Démographie

La ville compte une population d'un peu plus de 26 800 personnes réparties sur 43 km² (pour une densité de 603 habitants/km²). La population de Saint-Bruno-de-Montarville devrait croître de 14 % au cours des 20 prochaines années. On compte plus de 10 145 logements sur l'ensemble du territoire et le nombre moyen de personnes par ménage était de 2,54 en 2011. La densité résidentielle moyenne est de 10 log/ha, soit la plus faible de toute l'agglomération de Longueuil. La proportion de personnes âgées 65 ans et plus ne cesse de croître. Elle représentait près de 18 % de la population en 2011.

Les Montarillois accordent de l'importance à tout ce qui contribue au maintien d'un mode de vie sain. Il s'agit d'une population très scolarisée, aux revenus supérieurs à la moyenne québécoise. Le niveau de scolarité de la population est étonnant : 46 % des résidents détiennent un diplôme d'études universitaires, contre 17 % pour Longueuil². La population active s'élève à 13 790 personnes, et plus de 24 % d'entre elles travaillent sur place. En 2011, le chômage ne touchait que 4,1 % de la population active.

² 2^e version du Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Longueuil, 2015

c. Économie

La ville jouit d'une économie diversifiée et d'une main-d'œuvre hautement qualifiée. Le territoire comprend de l'espace disponible pour le développement industriel (147 ha) et commercial (35 ha). L'administration municipale travaille au développement d'un parc d'affaires novateur (Écoparc) à fort potentiel d'attraction.

Le potentiel touristique de Saint-Bruno est excellent du fait de la proximité de Montréal. Le parc national du Mont-Saint-Bruno et la station de ski attirent nombre de visiteurs. Il faudra cependant développer les infrastructures d'accueil touristique pour soutenir le dynamisme de l'industrie touristique.

Saint-Bruno a su préserver un centre-ville structurant qui regroupe 150 commerces et services. Et ce secteur offre un fort potentiel de redéveloppement dans les prochaines années.

Services et utilisation du transport collectif

a. Desserte actuelle par autobus et train

La ville de Saint-Bruno-de-Montarville est desservie par le Réseau de transport de Longueuil (RTL) ainsi que par la ligne de train de banlieue Mont-Saint-Hilaire de l'Agence métropolitaine de transport (AMT). La desserte par autobus vers certaines destinations privilégiées (les Promenades St-Bruno, la station de métro Longueuil – Université-de-Sherbrooke et le centre-ville de Montréal) est efficace. La présence d'une gare de train de banlieue est un atout. Toutefois, le service actuel est limité aux jours de semaine et aux heures de pointe. De plus, la localisation de la gare la rend difficile d'accès pour les usagers, sans compter que des matières dangereuses transitent sur les voies ferrées qui la bordent.

Le service du RTL nous coûte très cher. Les contribuables montarillois versent annuellement, sous forme de quote-part, 6,5 millions de dollars à l'agglomération pour être desservis. Ces coûts s'ajoutent à ceux défrayés par les usagers pour un abonnement mensuel. Puisque nous sommes situés dans la zone 5, les détenteurs de titres TRAM paient chaque mois 161 \$ pour une offre de neuf départs d'autobus et six départs de train entre 7 h et 8 h 30 à l'heure de pointe du matin. Cela nous apparaît bien cher payé surtout si nous nous comparons avec des services tels que ceux de Sainte-Julie, une ville de taille comparable à la nôtre et située à pareille distance du plus proche point de service de métro. Au net, il en coûte 3,4 millions de dollars à cette municipalité, soit **la moitié du coût de Saint-Bruno**, pour offrir à ses citoyens une offre supérieure à la nôtre en termes de fréquence, de confort et de couverture des besoins en déplacement par transport collectif.

Nous allons d'ailleurs nous inspirer d'un des bons coups de Sainte-Julie en mettant en place un service de taxi collectif pour répondre aux besoins des plus jeunes. Ainsi, les adolescents âgés entre 12 et 17 ans payeront 5 \$ pour se déplacer en taxi à l'intérieur de la Ville. Ceci permettra de pallier au manque d'offre en transport collectif offert à l'intérieur de la municipalité. Ces frais s'ajoutent donc à l'enveloppe de 6,5 M de \$ que nous payons déjà pour la desserte actuelle. Le manque de flexibilité auquel nous sommes confrontés dans la structure actuelle nous oblige donc à innover et à faire preuve d'imagination... au détriment de notre équilibre budgétaire.

À l'intérieur du territoire et en dehors des heures de pointe, la desserte en transport en commun est limitée et est considérée comme insuffisante par les citoyens³. Les usagers du transport collectif se heurtent à plusieurs incongruités. La plupart d'entre elles sont attribuables au cloisonnement des territoires et à la rigidité de la convention collective des chauffeurs du RTL. Seul un véritable virage pour tenir compte en priorité des besoins des usagers permettrait de pallier à ces problématiques.

On trouve sur notre territoire un pôle commercial métropolitain⁴, les Promenades St-Bruno. Bien qu'il soit le lieu de rabattement de plusieurs autobus, ce pôle est excentrique à notre centre-ville et aucune résidence ne se trouve à distance de marche raisonnable. Les Promenades se trouvent à 5,6 km de notre centre-ville. Il n'existe aucun lien sécuritaire pour s'y rendre en transport actif. Ceux qui s'y risquent doivent franchir l'autoroute 30.

On trouve également sur notre territoire Ski Saint-Bruno et le Parc national du Mont-Saint-Bruno. Ces sites, recherchés par des milliers d'adeptes du plein air, bien que situés à mi-chemin sur la seule route nous liant à Sainte-Julie, ne sont pas desservis par les transports en commun. Le RTL ne dispose pas des sommes suffisantes pour desservir ces pôles récréatifs, même pour la courte saison hivernale.

La desserte en transport collectif intra-agglomération est déficiente¹. Les usagers qui souhaitent se rendre à Boucherville ou à Brossard doivent transiter par le métro de Longueuil, ce qui rallonge considérablement les distances et la durée du transport. Cet irritant décourage de nombreux travailleurs qui optent pour le transport en solo. En heure de pointe du matin, encore 61 % des déplacements se font en automobile et aussi peu que 17 % en transport en commun⁵, ce qui inclut les déplacements par train. Plus de 44 % des ménages disposent de deux voitures et 7 % en ont trois.

³ Imaginons Saint-Bruno-de-Montarville, Vision stratégique 2035, *Imaginons une collectivité viable*, 2015

⁴ 2^e projet de Schéma d'aménagement et de développement de l'agglomération de Longueuil, 2015

⁵ Saint-Bruno-de-Montarville, Définition d'un parti d'aménagement pour le centre-ville, rapport final, Vivre en ville, 14 octobre 2015

Conscient de cette situation, le RTL souhaite revisiter la desserte intervilles en s’inspirant du Plan de mobilité et de transport de l’agglomération de Longueuil. Ainsi, l’agglomération souhaite améliorer l’offre et la qualité des réseaux de transports collectifs et actifs en 1) accroissant l’offre en transport en commun sur les principaux corridors de déplacements inter rives et interrégionaux; 2) en développant l’offre de desserte interne en transport en commun; 3) en améliorant l’intermodalité aux nœuds de correspondance de l’agglomération et 4) en améliorant l’accessibilité au réseau de transport en commun.

La nouvelle gouvernance permettra-t-elle de mettre fin à ce traitement par cloisonnement des territoires? En fait, la révision proposée risque de nous désavantager encore plus au chapitre de la représentativité citoyenne et nous craignons que l’offre en transport collectif ne soit encore plus inadaptée à la réalité des usagers.

b. Données sur les usagers du transport collectif

À Saint-Bruno-de-Montarville, la population active est estimée à 13 790 personnes et plus du quart d’entre elles travaillent sur place. Les autres se déplacent majoritairement vers Montréal bien qu’un nombre de plus en plus grand travaillent dans d’autres villes de la Rive-Sud. La plus grande part des usagers du transport en commun sont des étudiants pour 58 % du total⁶. Des villes de l’agglomération de Longueuil, c’est à Saint-Bruno où il y a le plus grand nombre d’autos par ménage (1,74) et, en corollaire, c’est à Saint-Bruno où la part modale du transport collectif en pointe du matin est la plus faible (15,4 %). Nous avons donc, et sans jeu de mots, du chemin à faire pour modifier les comportements de nos concitoyens.

| PORTRAIT DE LA POPULATION | Superficie en km2 | Poulation 2014 | Persones par ménage | Âge moyen | Auto par ménage | Part modale TC en pointe du matin |
|---------------------------|-------------------|----------------|---------------------|-------------|-----------------|-----------------------------------|
| Boucherville | 81.1 | 41 166 | 2.47 | 41.8 | 1.66 | 16.6% |
| Brossard | 52.2 | 84 813 | 2.50 | 40.3 | 1.52 | 27.6% |
| Longueuil | 122.9 | 240 954 | 2.22 | 40.3 | 1.36 | 23.8% |
| Saint-Bruno | 43.3 | 26 851 | 2.54 | 40.9 | 1.74 | 15.4% |
| Saint-Lambert | 10.1 | 21 894 | 2.07 | 45.4 | 1.27 | 30.4% |
| Territoire agglo | 309.6 | 415 978 | 2.31 | 40.7 | 1.43 | 23.5% |

Source : Ville de Longueuil pour la superficie, Gazette officielle du Québec pour la population
 Enquête Origine-Destination 2013 pour les autres données
 Renseignements tirés du Rapport annuel 2014 du RTL

Selon l’Enquête Origine-Destination de 2013, à peine 2,4 % des utilisateurs du Réseau de transport de l’agglomération de Longueuil (RTL) provenaient de Saint-Bruno alors que la quote-part de Saint-Bruno comptait pour 8,6 % des quotes-parts versées par les villes de l’agglomération de Longueuil au RTL (6,5 millions de \$ sur 75,7 millions de \$).

⁶ Rapport annuel 2014 du Réseau de transport de Longueuil

| PORTRAIT DE LA CLIENTÈLE | Lieu de résidence | Groupe d'âge | | | | Statut | | |
|--------------------------|-------------------|--------------|--------------|--------------|-------------|--------------|--------------|-------------|
| | | 5-17 ans | 18-25 ans | 26-64 ans | 65 ans et + | travailleur | étudiant | autre |
| Boucherville | 7.1% | 10.6% | 34.9% | 50.7% | 3.8% | 53.2% | 44.2% | 2.6% |
| Brossard | 23.1% | 12.2% | 25.4% | 57.4% | 5.0% | 56.6% | 36.7% | 6.6% |
| Longueuil | 53.2% | 13.3% | 28.1% | 54.4% | 4.3% | 54.2% | 38.8% | 7.0% |
| Saint-Bruno | 2.4% | 17.2% | 41.0% | 40.2% | 1.6% | 42.0% | 58.0% | 0.0% |
| Saint-Lambert | 4.8% | 19.5% | 25.0% | 48.3% | 7.1% | 49.4% | 41.1% | 9.5% |
| Mtl et autres mun. | 9.4% | 11.7% | 26.6% | 58.8% | 2.9% | 59.6% | 36.6% | 3.8% |
| Territoire agglo | 100.0% | 13.1% | 28.0% | 54.6% | 4.3% | 54.7% | 39.1% | 6.3% |

Source :

Enquête Origine-Destination 2013 pour les autres données - Renseignements tirés du Rapport annuel 2014 du RTL

Qui plus est, les statistiques d'achalandage pour les mois d'octobre 2013, d'octobre 2014 et d'octobre 2015 montrent une baisse de 12,3 % (ou 8,1 % en terme de jour moyen) entre octobre 2013 et octobre 2015 (baisse qui a varié de 10,0 % à 28,7 % selon le moment de la journée). Ces statistiques nous ont été fournies par le RTL et elles proviennent des données de validation des cartes à puce et des boîtes de perception. À n'en point douter, nous n'allons pas dans la bonne direction, cela dit encore une fois sans jeu de mots!

Statistiques d'achalandage mensuel comparatif - octobre

Lignes d'autobus du RTL desservant la ville de Saint-Bruno-de-Montarville

| Ligne | 4h00-6h00 | 6h00 - 9h00 | 9h00-15h30 | 15h30-18h30 | 18h30-3h59 | Total mois | Jour moyen |
|------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|
| Octobre 2013 | 762 | 17 137 | 9 929 | 15 776 | 4 890 | 48 494 | 2 204 |
| Octobre 2014 | 693 | 16 395 | 9 259 | 14 611 | 4 390 | 45 347 | 2 061 |
| Octobre 2015 | 543 | 15 418 | 8 304 | 14 157 | 4 109 | 42 530 | 2 025 |
| Variation | 28.7% | 10.0% | 16.4% | 10.3% | 16.0% | 12.3% | 8.1% |

Source : Réseau de transport de Longueuil

c. Localisation de la gare

La ville est desservie par le service de train de banlieue de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), dont la voie ferrée longe la route 116. La gare est enclavée à l'ouest de l'autoroute 30 et est, de ce fait, peu à même de susciter la formation d'un quartier de type transit-oriented development (TOD). La ligne Montréal — Mont-Saint-Hilaire circule essentiellement en heure de pointe, offrant sept passages journaliers par direction depuis la gare de Saint-Bruno.

Cette gare n'entretient aucun lien avec le centre-ville de Saint-Bruno et les quartiers résidentiels en raison de sa localisation à la limite ouest de la ville. Pour y accéder, les Montarvillois doivent traverser la zone industrielle et franchir l'autoroute 30. À titre indicatif, la gare est située à 2,6 kilomètres du Centre Marcel-Dulude, pourtant lui-même localisé à 1,5 kilomètre du centre-ville. L'enjeu de la localisation de la gare a été soulevé à plusieurs reprises dans le cadre de la consultation sur la vision stratégique qui a été menée au cours de la dernière année.

La Ville évalue actuellement la possibilité de déplacer cette gare plus à l'est, sur un site qui serait nettement plus approprié pour les marcheurs et les cyclistes, tout en facilitant la desserte par transport collectif et l'accès pour les automobilistes. Sans compter que ce site fait face au futur écoquartier qui, à terme, devrait compter plus de 3 000 unités d'habitations. Une étude est en cours grâce à une subvention de la Communauté métropolitaine de Montréal. Un tel déplacement ne portera tous ses fruits que si le transport collectif à l'intérieur de Saint-Bruno est repensé entièrement.

Le déménagement de la gare permettrait ainsi plus facilement le rabattement des autobus aux heures de pointe et encouragera un plus grand nombre de citoyens à opter pour le train, puisque les distances seront plus courtes et les trajets moins longs.

Notre vision et notre engagement environnemental

a. Trois niveaux de desserte

Desserte intramunicipale

Nous souhaitons que les citoyens de Saint-Bruno aient accès à des autobus qui les transportent jusqu'aux différents points de service de la ville, tels que le centre-ville, la gare ou le Parc national. Ils seraient ainsi certainement plus nombreux à encourager l'économie locale. De plus, une meilleure desserte des axes principaux profiterait aux personnes âgées, dont la mobilité devient de plus en plus difficile, surtout en période hivernale.

Par ailleurs, la structure de financement du matériel roulant ne permet pas aux sociétés de se doter de plus petits autobus, mieux adaptés aux réalités des communautés comme la nôtre. Nous déplorons cette situation. Nous croyons que le déploiement d'un réseau de transport collectif doit se faire à géométrie variable afin de tenir compte des réalités de chacun.

Desserte intermunicipale

Comme décrit au point 2.1, notre situation géographique et notre appartenance au RTL mènent à des aberrations qui découragent l'utilisation du transport collectif.

Dans notre optique, les citoyens devraient avoir accès à un service de transport collectif leur permettant de se rendre facilement et rapidement sur le territoire des villes voisines, et ce, au même coût que celui défrayé par les usagers habitant le territoire visité.

Desserte vers Longueuil et Montréal

Une grande part de nos citoyens travaille à Montréal. Ils sont nombreux à s'y rendre en transport collectif en empruntant les services existant. Leur nombre décroît cependant d'année en année. Nous croyons qu'ils devraient pouvoir profiter de cette offre au même coût que les autres citoyens de l'agglomération (TRAM 4 versus TRAM 5).

b. Lutte aux GES et électrification des transports

Les divers modes de transport produisent 46 % des émissions de GES de l'agglomération⁷. Nous croyons qu'une meilleure offre en transport collectif permettrait aux résidents de Saint-Bruno-de-Montarville de contribuer à l'atteinte de cet objectif de réduction des GES. Qui plus est, nous croyons que l'électrification des transports permettra aux collectivités d'atteindre plus rapidement les cibles de réduction auxquelles le Québec s'est astreint. Mais l'électrification ne doit pas se limiter aux véhicules individuels. Elle doit également s'appliquer au parc d'autobus. Bien qu'intéressant, le projet d'autobus électriques de NovaBus qui sera lancé à Montréal au cours de l'année est insuffisant. Il faut multiplier ce nombre d'initiatives à l'échelle du Québec. Des technologies ayant déjà fait leurs preuves dans des climats comparables aux nôtres sont déjà disponibles. Nous faisons référence ici aux autobus de TerraNostra qui sont bien établis en banlieue de Boston et dans la région canadienne de Kingston, en Ontario.

Nous adhérons à l'objectif ambitieux de faire en sorte que 30 % des déplacements à l'échelle de la CMM en pointe du matin soient effectués en transport en commun en 2021 comme stipulé au PMAD⁸. Mais pour ce faire, de grands coups de balai seront nécessaires. Et le financement public devra suivre.

c. Mobilité active

En février dernier, aux termes d'exercices de consultations publiques rigoureux et accompagnés par l'Institut du Nouveau Monde et l'organisme Vivre en ville, le conseil municipal de Saint-Bruno-de-Montarville a adopté une Vision stratégique pour préparer le développement de notre communauté au cours de vingt prochaines années. Les citoyens consultés ont apporté une attention particulière à la mobilité des personnes en « proposant des réseaux de transport sécuritaires et efficaces qui encouragent les citoyens à modifier leurs habitudes de déplacements en faveur des transports collectifs et actifs »⁹. Nous y voyons là la confirmation de la volonté citoyenne de se doter d'une offre en transport collectif répondant à leurs besoins.

⁷ Pour une agglomération mobile et durable, Plan de mobilité et de transport de l'agglomération de Longueuil, 2013

⁸ Plan métropolitain d'aménagement et de développement, Communauté métropolitaine de Montréal,

⁹ Imaginons Saint-Bruno-de-Montarville, Vision stratégique 2035, *Imaginons une collectivité viable*, 2015

Nos préoccupations en regard du projet de loi no 76

Les défis et les enjeux liés à la gestion du transport collectif sont nombreux. Le réseau doit être plus efficace et plus adapté aux réalités des usagers, tout le monde en convient. Nous avons cependant plusieurs préoccupations en regard de ce projet de loi, particulièrement sous les angles de son déploiement et de son opérationnalisation, à travers les trois éléments que sont la flexibilité, la gouvernance et le financement.

a. Les prémisses et les visées

Il est dit dans les notes explicatives et à l'article 1 de la partie 1 du projet de loi que les changements dans l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal se traduiront par un partage des compétences entre, d'une part, la planification des services qui relèvera de l'Autorité régionale du transport métropolitain et, d'autre part, l'exploitation de ces services qui sera du ressort du Réseau de transport métropolitain. Les objectifs qui président à ces modifications sont présentés à l'article 2 de la partie 1 du projet de loi et ils se lisent comme suit :

- Définir une vision cohérente et à long terme des services de transport collectif.
- Assurer une planification adéquate et optimale de ces services en les coordonnant et en favorisant les meilleures pratiques en cette matière afin d'accroître l'efficacité et l'efficacé des différents réseaux de transport
- Favoriser et simplifier l'accès aux différents services pour les usagers, incluant ceux à mobilité réduite, en misant sur l'intermodalité et en assurant l'intégration tarifaire;
- Faciliter la collaboration et la cohésion entre les différents intervenants en matière de transport collectif et les municipalités locales.

En quoi cette réforme en profondeur permettra-t-elle de mieux tenir compte des besoins spécifiques et particuliers des différentes municipalités qui composent la communauté métropolitaine de Montréal? En quoi la nouvelle Autorité régionale du transport métropolitain sera-t-elle davantage à l'écoute des besoins des citoyens? La centralisation n'est aucunement garante d'une meilleure planification, car elle est souvent source de rigidité et d'approche « mur à mur ». Ne souffrons-nous pas déjà d'une « surplanification » qui, chez nous, s'est traduite par l'installation d'une gare en plein champ?

Nous avons besoin d'être rassurés. Nous avons surtout et grandement besoin d'être écoutés afin que nos réalités individuelles se traduisent en actions efficaces et efficientes.

b. La gouvernance

Il est prévu (articles 44, 45 et 46 de la partie 2 du projet de loi) que le conseil d'administration de l'Autorité régionale du transport métropolitain soit composé de 15 membres et que les deux tiers de ceux-ci sont des administrateurs indépendants, dont le président du conseil. Sept de ces 12 membres indépendants sont nommés par le gouvernement, dont le président du conseil, et les trois autres par la Communauté métropolitaine de Montréal. Ne reste donc que cinq sièges pour les élus. En outre, tous les comités du conseil sont composés de membres indépendants. Pour sa part (article 24 de la partie III du projet de loi), dote le Réseau de transport métropolitain d'un conseil d'administration de 15 membres dont 10 sont des membres indépendants et au maximum cinq des élus.

Il y a là un sérieux déficit démocratique qui nie les principes sur lesquels repose l'accord de partenariat conclu récemment entre le gouvernement du Québec et l'Union des municipalités du Québec et qui couvre la période 2016-2019. Cet accord reconnaît la gouvernance de proximité et il contient un engagement à accroître l'autonomie municipale. Ce projet va tout à fait à l'encontre de ces principes, car il relègue ni plus ni moins les élus locaux à un rôle de spectateur. Il faut y voir un déficit évident de démocratie. Qui est le plus à même de connaître les besoins locaux, du fait d'un contact quotidien avec les citoyens, sinon les élus de ces localités!

Nous sommes les représentants dûment élus de nos populations respectives. À ce titre, nous avons le devoir de nous assurer que leurs besoins trouvent écho là où les décisions se prennent. En avons-nous le pouvoir avec les nouvelles structures qui seront mises en place et qui nous éloigneront encore plus des centres de décision à nos échelles respectives? À ce moment-ci, nous sommes franchement dubitatifs!

c. Le financement

L'article 71 de la partie II du projet de loi traite de politique de financement. À l'alinéa 8 de cet article, il est spécifié que « *la politique doit tenir compte des particularités respectives des territoires des municipalités locales desservies et viser l'atteinte de l'équité entre ces territoires.* » Que doit-on comprendre de cette notion d'équité?

Pour notre part, cette notion d'équité doit s'appuyer sur des règles claires d'écofiscalité et non pas tablée uniquement sur la richesse foncière, car les taxes foncières sont par définition des taxes régressives, ayant peu à voir avec les revenus des ménages et, partant avec leur capacité de payer.

À l'article 78 de cette même partie II, il est écrit que « *Les municipalités locales dont le territoire fait partie de celui de l'Autorité lui versent un montant représentant un centin par 100 \$ de leur richesse foncière uniformisée, au sens de l'article 261.1 de la Loi sur la fiscalité municipale (chapitre F-2.1), établie pour l'exercice de référence (article 78).* » Ce centin, bien anodin, se traduit pourtant pour Saint-Bruno par une facture d'environ 500 000 \$ annuellement.

S'agit-il d'un montant qui s'ajoutera à nos factures respectives pour le transport collectif ou sera-t-elle compensée en partie ou en totalité par une réduction de ce que l'on injecte déjà dans le transport collectif?

Quant au financement des activités du Réseau de transport métropolitain, nous en référons aux articles 51, 60 et 61 de la partie III du projet de loi.

- *Article 51 : Pour contribuer au financement de ses activités, le Réseau peut exiger des municipalités locales dont le territoire est compris dans le sien une contribution selon les modalités et conditions prévues à la politique de financement de l'Autorité régionale de transport métropolitain.*
- *Article 60 : Toute municipalité locale dont le territoire est compris dans celui du Réseau peut, aux fins de payer les sommes qu'elle doit au Réseau, imposer une taxe générale ou spéciale basée sur l'évaluation des immeubles imposables de son territoire.*
- *Article 61 : Dans le cas où une contribution est exigée d'une municipalité locale dont le territoire est compris dans celui d'une agglomération, cette contribution est réclamée à la municipalité centrale. Le paiement de cette contribution par la municipalité centrale constitue alors une dépense faite dans l'exercice d'une compétence d'agglomération aux fins de son financement.*

En ce qui concerne Saint-Bruno, qui fait partie de l'agglomération de Longueuil, la base de calcul restera-t-elle la même qu'actuellement? Qu'en sera-t-il pour les autres municipalités qui font partie d'une agglomération ou d'une municipalité régionale de comté? La base de calcul sera-t-elle uniforme pour toutes les villes de la CMM? Et comment intégrera-t-elle la notion d'équité inscrite à l'article 71 de la partie II?

Nous sommes tout bonnement préoccupés par tout ce que laisse ou ne laisse pas entendre ce projet de loi.

Conclusion

Les principaux objectifs qui se dégagent de la proposition de gouvernance sont de simplifier les structures en réduisant le nombre d'intervenants, de disposer d'une planification métropolitaine cohérente pour l'ensemble des composantes du transport collectif et d'offrir aux usagers du transport collectif de la grande région métropolitaine de Montréal des services fréquents, confortables, fiables et efficaces. Il s'agit là d'objectifs fort louables auxquels nous ne pouvons que souscrire.

Nous sommes cependant inquiets face aux moyens envisagés pour atteindre ces objectifs. Quel sera notre rôle dans ce qui sera mis en place? Il semble bien minime, bien moindre en fait que le peu de pouvoir que nous avons présentement au sein du Réseau de transport de Longueuil. Pourtant, nous avons plus que jamais besoin de la latitude requise afin de répondre aux besoins de nos citoyens en matière de transport collectif, ce qui passe forcément par des approches novatrices, légères, flexibles et audacieuses.

À la clé, une offre mieux adaptée aux réalités des usagers ne saurait qu'être bénéfique dans la lutte aux changements climatiques. C'est ça le vrai défi qui doit tous nous interpeller dans un tel projet de loi.

Quelques incongruités vécues par les usagers de Saint-Bruno et ses entreprises

1. La plus grande école de ski de la province, Ski Saint-Bruno, n'est pas desservie en transport collectif. Les jeunes qui souhaitent s'y rendre en autobus doivent débarquer à 3 km, l'arrêt le plus proche et marcher le reste du trajet. Des autobus passent pourtant sur cet axe, mais ils appartiennent au Réseau de transport de Sainte-Julie. Comme il est interdit de prendre des passagers sur un territoire autre que celui prévu par la Loi, il n'est pas rare de voir des jeunes le long de l'axe routier, marchant avec leur planche sur l'épaule. La limite de vitesse sur cet axe est de 70 km/h et l'accotement est restreint en période hivernale.
2. Les usagers souhaitant se rendre à Sainte-Julie, la municipalité voisine à la nôtre, doivent transiter obligatoirement par Longueuil, rallongeant leurs parcours d'au moins une heure pour atteindre une destination qui au final n'est séparée que d'une dizaine de kilomètres de leur point de départ. Des autobus du réseau de transport de Sainte-Julie passent pourtant sur l'artère routière qui nous sépare, mais la gouvernance par cloisonnement des territoires – tel que précisé au point précédent – nous interdit d'offrir cette option à nos citoyens.
3. Les usagers du transport adapté vivant dans notre ville et dont les suivis médicaux relèvent de l'hôpital Honoré-Mercier à Saint-Hyacinthe vivent des problématiques particulièrement aberrantes. À cet effet, je vous invite à lire le mémoire de madame Brigitte Gener soumis à l'attention de la CTE. Est-il normal qu'un vieil homme malade doive changer de transporteur lorsqu'il arrive à la limite d'un territoire? Est-il normal qu'il doive s'absenter de chez lui pour plus de douze heures pour chaque traitement de dialyse – il en quatre par semaine – afin de se coordonner avec le prochain transport adapté?
4. Les étudiants de notre ville préfèrent souvent étudier au Cégep de Saint-Hyacinthe (40 km) alors qu'une autre institution se trouve beaucoup plus près : le Cégep Édouard-Montpetit (18 km). La raison invoquée est que l'offre en transport est plus fréquente pour se rendre à Saint-Hyacinthe et qu'elle permet d'arriver plus rapidement au point de destination...
5. Les détenteurs de la TRAM 5 doivent déboursier encore s'ils désirent se rendre à l'extérieur du territoire de l'agglomération, vers Beloeil ou Saint-Hyacinthe par exemple, puisque ces villes sont desservies par le CIT de la Vallée du Richelieu.

Les territoires qui nous bordent sont desservis par d'autres transporteurs, ce qui complique l'offre et mène à des aberrations qui découragent les usagers.