

Mémoire sur le projet de loi no 76

**Loi modifiant l'organisation et la
gouvernance du Transport collectif
dans la région métropolitaine de Montréal**

Commission des transports
et de l'environnement

26 novembre 2015

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	2
PRÉOCCUPATIONS ET ENJEUX	6
CONCLUSION	11

INTRODUCTION

DE CETTE VAGUE
DE CHANGEMENTS
DEMANDÉS ÉMERGE
ÉGALEMENT LE BESOIN
D'UN **FINANCEMENT**
STABLE ET RÉCURRENT
POUR LE RÉSEAU DE
TRANSPORT COLLECTIF.

La grande région métropolitaine de Montréal est aux prises avec plusieurs enjeux et défis majeurs liés à la gestion du transport collectif. Depuis plusieurs années, la structure complexe du système et le nombre trop élevé d'intervenants ont été soulevés et une certaine mobilisation s'est mise en place afin de faire valoir l'importance d'une refonte de l'organisation du transport collectif.

Avec raison, le transport collectif dans la grande région métropolitaine est un pilier en matière de développement économique et social. En plus de participer à diminuer les émissions de gaz à effet de serre, il contribue à faciliter les déplacements dans la grande région métropolitaine tout en créant des emplois.

Travailleurs, étudiants, jeunes familles; la demande en transport collectif est importante et les besoins dépassent les frontières municipales. Si l'automobile permet de traverser les limites territoriales sans broncher, il en est autrement pour le transport collectif. Les usagers se butent en effet à une quinzaine d'autorités différentes, de services divers et de site web.

Les besoins sont importants, notamment envers une nouvelle structure qui facilitera la planification, l'intégration des services et le fonctionnement du réseau de transport collectif de la région métropolitaine. De fait, il y a nécessité de simplifier et d'unifier un réseau qui comporte plus de 500 titres tarifaires. Il en va de l'efficacité de ce réseau et de l'optimisation de son intermodalité.

De cette vague de changements demandés émerge également le besoin d'un financement stable et récurrent pour le réseau de transport collectif. Afin de poursuivre cette grande mission de planification avec rigueur et efficacité, cette stabilité doit également se traduire par une continuité dans le développement des grands projets de transport collectif. Au-delà des changements politiques, il est plus que jamais nécessaire de se doter d'une vision pérenne, plaçant l'utilisateur au-dessus de la structure.

Dans ce contexte bien précis, il est devenu impératif d'opérer une refonte majeure dans le transport collectif de la grande région montréalaise, et ce, dans le but d'en alléger la gouvernance et d'offrir aux citoyens un service intégré et des tarifs simplifiés. Il faut accroître l'achalandage du transport collectif pour des raisons économiques et environnementales, sans perdre l'objectif de respecter la capacité de payer des citoyens et tout en démontrant une gestion optimale et efficace des deniers publics, tant au niveau de l'opération des services qu'au niveau des investissements dans les projets.

C'est dans cette perspective que nous comprenons que le ministre des Transports du Québec, M. Robert Poëti, a présenté le projet de loi no 76, *Loi modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal*, le 12 novembre dernier à l'Assemblée nationale. Ce projet de loi propose des changements dans l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal et institue, par l'édition de deux nouvelles lois, l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et le Réseau de transport métropolitain (RTM).

D'entrée de jeu, la Ville de Longueuil et son agglomération tiennent à saluer l'ouverture et l'initiative du gouvernement à s'engager dans cette refonte. L'agglomération de Longueuil est interpellée à bien des égards par le projet de loi no 76. C'est donc avec intérêt que nous présentons ce mémoire dans le cadre des consultations particulières et auditions publiques de la Commission des transports et de l'environnement sur le projet de loi no 76. Nous apprécions l'opportunité qui nous est offerte d'enrichir le débat et de présenter notre appui, notre vision locale et nos préoccupations liées à ce projet de loi.

**IL FAUT ACCROÎTRE
L'ACHALANDAGE
DU TRANSPORT
COLLECTIF POUR DES
RAISONS ÉCONOMIQUES
ET ENVIRONNEMENTALES,
SANS PERDRE L'OBJECTIF
DE RESPECTER LA
CAPACITÉ DE PAYER
DES CITOYENS**

INTRODUCTION

PORTRAIT DE L'AGGLOMÉRATION

L'agglomération de Longueuil est un territoire à la fois jeune et expérimenté où plus de 350 ans d'histoire se combinent à un potentiel exceptionnel. Longueuil est la ville centre d'une agglomération qui comprend les villes de Boucherville, Brossard, Saint-Lambert et Saint-Bruno-de-Montarville. L'agglomération de Longueuil est la plus peuplée du Québec après Montréal et Québec avec ses 410 000 habitants. Elle est aussi membre de la Communauté métropolitaine de Montréal et fait partie de la région administrative de la Montérégie.

Grâce à ses atouts de taille, l'agglomération de Longueuil possède un très fort potentiel de développement économique. Ainsi, son emplacement est tout à fait exceptionnel : l'agglomération est située à la fois en rive du fleuve Saint-Laurent, au cœur de la région métropolitaine et à proximité du centre-ville de Montréal. De plus, elle se trouve à la croisée d'autoroutes qui mènent aux États-Unis et dans l'est du Canada.

On retrouve également de nombreuses institutions d'enseignement de haut savoir à, dont :

- 6 établissements universitaires;
- 3 cégeps;
- 4 écoles de formation professionnelle.

L'agglomération de Longueuil peut compter sur le Réseau de transport de Longueuil (RTL), troisième société de transport en importance au Québec, pour desservir sa population sur le territoire des cinq villes de son agglomération.

Le RTL comprend un réseau de 793 kilomètres et son offre de service se structure principalement autour de la desserte du terminus Longueuil, du terminus Panama à Brossard et du centre-ville de Montréal. Cela représente un réseau de 98 lignes d'autobus. Ainsi, c'est en moyenne plus de 100 000 déplacements par jour ouvrable qu'effectue le RTL.

Guidé par sa mission première qui est de contribuer au mieux-être de la population de l'agglomération de Longueuil, le RTL offre aussi un service de transport adapté à près de 4 000 personnes. Ce service de transport adapté est offert aux personnes qui ont une limitation fonctionnelle significative et persistante.

Très impliqué auprès de la population grâce à ses 1 100 employés, le RTL agit à titre de gestionnaire de mobilité, et s'assure de répondre aux différents besoins de déplacements, en plus de comprendre la demande de transport afin d'élaborer les solutions les plus pertinentes pour sa population.

La structure de gouvernance du transport collectif du Grand Montréal se doit d'être modernisée dans les meilleurs délais afin d'assurer une représentativité conforme des élus de la région, de faciliter la planification à long terme et de simplifier l'offre de service pour les usagers. Le projet de loi no 76 nous permettra de regrouper nos efforts de planification sous l'égide d'un seul plan régional.

Cependant, ce nouveau partage de compétences et ce transfert de la gestion locale à la gestion métropolitaine comportent de grands enjeux. Nous avons d'ailleurs plusieurs préoccupations sur le déploiement et l'opérationnalisation de ce projet de loi notamment dans deux secteurs clés : la gouvernance et le financement.

LE RTL : UN RÉSEAU
DE 793 KILOMÈTRES ET
98 LIGNES D'AUTOBUS.

UNE MOYENNE
DE PLUS DE **100 000**
DÉPLACEMENTS
PAR JOUR OUVRABLE.

PRÉOCCUPATIONS ET ENJEUX

GOUVERNANCE

Ce nouveau projet de loi rend les municipalités qui sont garantes de l'ARTM et du RTM également imputables des responsabilités qui incombent actuellement à une société d'État sous l'égide du gouvernement du Québec.

- **L'agglomération de Longueuil demande au gouvernement de modifier le projet de loi afin que la CMM approuve le budget annuellement de l'ARTM ainsi que la grille tarifaire pour être en mesure d'en établir les impacts et de respecter la capacité de payer des municipalités.**

Personne n'est mieux positionné que les autorités locales et la société de transport locale pour identifier les besoins des usagers et réagir rapidement aux préoccupations de la clientèle.

- **L'agglomération de Longueuil demande au gouvernement que la planification opérationnelle des réseaux de transport collectif demeure au sein des Organismes publics de transport en commun (OPTC) et qu'ils puissent intervenir sur les circuits, le service, les véhicules et les équipements, dans le respect des politiques métropolitaines sans avoir à obtenir l'autorisation de l'ARTM ou de la CMM.**
- **Le gouvernement doit permettre aux OPTC de contribuer avec l'ARTM à l'élaboration et à la mise en œuvre des solutions les plus efficaces en matière de recueil des besoins et d'actions de gestion de la demande.**
- **Le gouvernement doit laisser une marge de manœuvre aux OPTC pour développer des ententes de services spécifiques avec les villes de son territoire dans le but de répondre aux besoins ponctuels de sa clientèle (65 ans et +, ligne dédiée, abribus, etc.)**

Le projet de loi prévoit des compétences à l'ARTM qui auront préséance sur les municipalités, comme dans le cas du Réseau artériel métropolitain (RAM). En effet, l'ARTM pourra établir les normes de circulation, les mesures préférentielles concernant l'usage de corridors routiers et la restriction de circulation lourde.

- **L'agglomération de Longueuil demande au gouvernement que la compétence du RAM soit maintenue à la CMM selon les dispositions actuelles de la Loi.**

Le comité de transition remplira un rôle crucial à un moment charnière. Il aura la pleine responsabilité de secteurs névralgiques tels que la mise en place de l'ARTM et du RTM, la première politique de financement, l'an 1 du budget, le transfert des actifs-passifs, etc.

- **L'agglomération de Longueuil demande au gouvernement que la CMM soit mieux représentée au comité de transition.**
- **Le gouvernement doit aussi proposer des mécanismes plus formels et un encadrement plus précis du comité de transition par les élus de la CMM, afin qu'ils lui soient imputables de ses responsabilités, dont notamment pour le budget et la politique tarifaire qui devraient être approuvés par la CMM.**

PRÉOCCUPATIONS ET ENJEUX

FINANCEMENT

Le transfert des actifs de l'AMT soulève plusieurs inquiétudes. Les immobilisations corporelles de l'AMT s'élèvent à 2,461 G\$. De ce nombre, 1,961 G\$ sont inscrits à titre de dette à long terme. C'est donc 80 % des actifs de l'AMT qui demeurent en financement à long terme et qui deviennent à la charge de l'ART et du RTM.

À cela, s'ajoute un passif environnemental de 9,3 M\$ et aussi un passif de maintien d'actifs, de montant inconnu, mais de taille certes importante, car l'AMT dispose de nombreux équipements (gares, locomotives, stationnements, centres d'entretien, réseau ferroviaire).

L'agglomération de Longueuil demande au gouvernement que le comité de transition effectue avant le transfert :

- **Un audit des trains et des équipements métropolitains pour mesurer le déficit d'entretien qui doit être comblé par une bonification des programmes d'aides gouvernementaux au transport collectif;**
- **Une modélisation financière pour évaluer les impacts financiers de la réforme pour chaque municipalité.**
- **Le gouvernement doit s'engager à ce que la dette à long terme actuelle de l'AMT ou de tout autre passif de source gouvernementale soit garantie par le gouvernement.**
- **Nous demandons également au gouvernement que le projet de loi soit accompagné d'un programme de financement du transport collectif afin de financer et compenser les transferts de responsabilités vers les municipalités.**

Le projet de loi n'aborde pas spécifiquement le cadre financier du transport en commun et s'en remet au comité de transition pour définir de nombreux éléments cruciaux tels que la 1^{re} politique de financement de l'ARTM, le transfert des actifs et des passifs, le premier budget, la gestion des employés de l'AMT et de l'OPTC qui seront transférés, etc.

- **L'agglomération de Longueuil réitère sa demande au gouvernement que la CMM soit représentée en plus grand nombre sur le comité de transition.**

Chaque territoire et municipalité dispose d'un historique propre, d'une réalité démographique, de contraintes et de moyens qui varient. Les budgets et leurs priorités y sont développés selon cette réalité.

- **L'agglomération de Longueuil demande au gouvernement de prévoir dans la loi un mécanisme d'arbitrage en cas de conflits dans la résolution d'entente entre les OPTC et l'ARTM qui va respecter la capacité de payer et les particularités entre les territoires.**

PRÉOCCUPATIONS ET ENJEUX

Le projet de loi stipule que le dossier de prolongement de la ligne bleue sera confié à la Société de Transport de Montréal (STM) alors que le dossier d'opportunité, le financement et le mode de réalisation n'ont pas été acceptés par le gouvernement du Québec, comme le prévoit la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique, contrairement au SRB du boulevard Pie-IX qui lui demeure au niveau de l'ARTM, malgré le fait que son dossier d'opportunité a déjà reçu l'accord du gouvernement du Québec. De tels projets génèrent des coûts d'exploitation importants.

- **L'agglomération de Longueuil demande au gouvernement que tous les projets qui sont en planification et qui ne sont pas en construction demeurent à l'ARTM jusqu'à ce que leur financement (PPP, traditionnel ou autre) soit confirmé.**
- **Le gouvernement doit confier dans un premier temps les prolongements hors de l'île de Montréal à l'ARTM, comme celui de la ligne jaune du métro.**

Le projet de loi no 76 aborde peu les deux grands projets de transports de la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) – le système léger sur rail du nouveau pont Champlain et le système de transport collectif pour l'Ouest-de-l'Île de Montréal, incluant la desserte de l'aéroport Trudeau à Dorval – envers lesquels la CDPQ reste maître d'œuvre.

- **L'agglomération de Longueuil demande au gouvernement de prévoir dans le projet de loi un mécanisme d'harmonisation entre l'ARTM, les OPTC et la CDPQ en lien avec la tarification, l'aménagement des terminus d'autobus et le rabattement des services d'autobus.**

CONCLUSION

À la lumière des recommandations formulées, l'agglomération de Longueuil tient à réitérer son appui au projet de loi no 76. Nous saluons à nouveau votre ouverture et votre initiative envers la modification de l'organisation et de la gouvernance du réseau de transport collectif de la grande région métropolitaine. Les enjeux sont nombreux et les intervenants sont mobilisés afin d'en faire une démarche fructueuse.

L'enjeu d'accroître la mobilité par des moyens durables est crucial pour les prochaines années. Les besoins sont très importants et, au-delà d'en assurer une meilleure gouvernance, il faut régler la question du financement du transport en commun dont nous sommes toujours en attente.

Soyons responsables en apportant au projet de loi les améliorations qui lui permettront de faire école en matière de saine gouvernance, de gestion et de représentativité, mais surtout priorisons les investissements dans un système de transport en commun qui en manque.

