

## **TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE NORD**

**COMMENTAIRES DE LA TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE NORD  
SUR L'EFFICACITÉ ET LA PERFORMANCE DE L'ARTM ET D'EXO**

**DÉPOSÉS DANS LE CADRE  
DES CONSULTATIONS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC  
SUR L'APPLICATION DE LA LOI SUR L'ARTM ET DE LA LOI SUR LE RTM**

**21 MAI 2021**

## **INTRODUCTION**

Dans le cadre de la consultation des municipalités sur l'évaluation de l'application de la loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et de la loi sur le RTM (RTM ou exo), la Table des préfets et élus de la couronne Nord (TPÉCN) a convenu de soumettre au ministère des Transports du Québec des commentaires présentant les positions communes des municipalités de la couronne Nord. Ces commentaires abordent plusieurs des thèmes inclus au sondage transmis aux municipalités faisant partie des territoires d'exo et de l'ARTM, et traitent des éléments suivants :

1. L'évaluation de la qualité des services de transport collectif offerts sur le territoire de la couronne Nord.
2. L'adéquation des réseaux de transport collectif par rapport aux besoins des usagers et aux spécificités propres à la situation géographique de la couronne Nord.
3. Le plan stratégique de développement des transports collectifs (PSD) de l'ARTM.
4. La refonte tarifaire de l'ARTM.
5. Le cadre financier du transport collectif.
6. Le processus budgétaire de l'ARTM.
7. L'évaluation de la performance d'exo.
8. La désignation des membres du conseil d'exo par les municipalités locales de la couronne Nord.
9. Les municipalités du territoire péri-métropolitain.
10. La démarche de consultation.

## **COMMENTAIRES DE LA TPÉCN**

### **1. L'évaluation de la qualité des services de transport collectif offerts sur le territoire de la couronne Nord**

De manière générale, deux événements contextuels majeurs doivent être pris en compte dans l'évaluation de la qualité des services de transport collectif offerts sur le territoire de la couronne Nord :

1. Les impacts de la Covid-19 et l'adoption par le gouvernement du décret (177-2020) déclarant l'état d'urgence sanitaire sur tout le territoire québécois pour faire face à la pandémie de la Covid-19;
2. Les impacts des travaux d'aménagement du REM sur les lignes de Deux-Montagnes et de Mascouche, soit deux des trois lignes de trains de banlieue desservant la couronne Nord.

Dans le contexte de la pandémie de la Covid-19, le gouvernement du Québec adoptait, le 13 mars 2020, des mesures d'urgence sanitaire ayant entre autres pour effet d'identifier le maintien des services de transport en commun à titre de services essentiels. Les diverses mesures qui ont été prises par le gouvernement du Québec dans la gestion de la pandémie du Covid-19 ont eu des impacts majeurs sur l'utilisation, le financement et l'offre de services des réseaux de transports collectifs de la région métropolitaine.

Au niveau de l'utilisation des services, les impacts des mesures de confinement ont été sans précédent sur l'achalandage des transports collectifs :

- En date du mois de mars 2021, l'achalandage global des services de transport collectif équivaut à 37 % de l'achalandage du mois de mars 2019;
- En particulier, le train de banlieue est le mode le plus affecté avec un achalandage de 13 % en mars 2021 par rapport à mars 2019;
- L'achalandage du métro est à 33 % par rapport à mars 2019;
- L'autobus est le mode qui a le meilleur taux d'achalandage dans le contexte (les données d'achalandage pour la couronne Nord ne sont cependant pas disponibles).

La reprise permettant d'atteindre le niveau d'achalandage pré-pandémie sera longue et prendra plusieurs années. Les dernières estimations de l'ARTM sont à l'effet que la reprise de l'achalandage atteindra globalement, en décembre 2022, 84 % de l'achalandage qui prévalait en 2019.

Au niveau de l'offre de service, l'octroi de l'aide financière d'urgence du gouvernement du Québec liée à la pandémie de la Covid-19 doit s'accompagner d'une révision à la baisse des dépenses des organismes publics de transport en commun (OPTC). À cet effet, un *Plan d'optimisation des organismes publics de transport en commun* a été élaboré, tel que demandé par le gouvernement du Québec. Ce plan prévoit un gel et même dans plusieurs cas une diminution de l'offre de

## CONSULTATIONS SUR L'EFFICACITÉ ET LA PERFORMANCE DE L'ARTM ET D'EXO COMMENTAIRES DE LA TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE NORD

---

services des OPTC par rapport au niveau de service offert en 2019. Dans le cas d'exo, les ajustements sur l'offre de services des autobus et des trains sont importants :

- Au niveau des services d'autobus, ces ajustements représentent, par rapport au service offert en 2019, une variation de - 3,3 % pour les années 2020 et 2021;
- Au niveau des services des trains de banlieue, ces ajustements représentent, par rapport au service offert en 2019, une variation de - 20 % pour les années 2020 et 2021. Ces proportions excluent les impacts des travaux du REM sur la Ligne de Deux-Montagnes et la Ligne de Mascouche.

Au contexte des impacts de la Covid-19, il faut ajouter les impacts majeurs qu'ont eus les travaux du REM sur l'offre de services de la Ligne de Deux-Montagnes et de la Ligne de Mascouche, deux des trois lignes de trains desservant la couronne Nord :

- Ligne Deux-Montagnes :
  - o Printemps 2018 : Interruption du service les fins de semaine;
  - o Été 2018 : réorganisation de l'horaire du service : retrait de deux départs le matin et d'un départ le soir (uniquement à partir ou à destination des gares sur l'île de Montréal);
  - o Printemps 2020 : fermeture du tunnel sous le Mont-Royal conduisant à l'interruption du service entre la gare Du Ruisseau et la Gare Centrale;
  - o Décembre 2020 : Fermeture complète pour trois ans du service de la ligne de Deux-Montagnes.
- Ligne de Mascouche :
  - o Janvier 2020 : fermeture du tunnel sous le Mont-Royal conduisant à l'arrêt du service à la station de métro Sauvé;
  - o Été 2020 : Mise en place d'un service temporaire vers la Gare Centrale (2 départs en période de pointe am) avec un temps parcours de la gare Mascouche jusqu'au centre-ville de 1 h 45.

En fait, depuis le début de l'année 2020, ce sont principalement les impacts combinés des mesures sanitaires prises par le gouvernement du Québec dans le contexte de la pandémie de la Covid-19 et les impacts des travaux du REM de la CDPQ Infra qui ont dicté les niveaux d'offre de services des autobus et des trains de banlieue sur le territoire de la couronne Nord.

Enfin, au niveau du financement, la pandémie de la COVID-19 a affecté de manière très importante l'équilibre financier des services de transport collectif de la région métropolitaine :

- Baisse majeure des revenus tarifaires;
- Baisse des contributions des automobilistes (revenus de la taxe sur l'essence);
- Coûts additionnels aux OPTC dus à l'application de mesures sanitaires.

## CONSULTATIONS SUR L'EFFICACITÉ ET LA PERFORMANCE DE L'ARTM ET D'EXO COMMENTAIRES DE LA TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE NORD

---

Ces impacts ont conduit, entre autres à :

- L'adoption en octobre 2020 par l'ARTM, approuvée par la CMM, d'une dérogation temporaire à la Politique de financement de l'ARTM afin de maintenir les contributions municipales au niveau de celles prévues au Budget 2020 de l'ARTM et indexées de 2 % pour chacune des années 2021 et 2022;
- L'octroi d'une aide exceptionnelle du gouvernement du Québec qui a permis de couvrir une portion importante de ces pertes financières dues à la Covid-19.

Malgré les efforts substantiels de la région métropolitaine et du gouvernement du Québec, les dernières prévisions de l'ARTM sur le cadre financier 2021-2023 du transport collectif dans la région de Montréal, en date du mois d'avril 2021, indiquent un déficit cumulé de plus de 355 M\$ pour cette période.

### **2. L'adéquation des réseaux de transport collectif par rapport aux besoins des usagers et aux spécificités propres à la situation géographique de la couronne Nord**

Dans le cadre des consultations de l'ARTM sur le projet de Plan stratégique de développement du transport collectif (PSD), la TPÉCN, avec l'appui unanime des 20 municipalités de la couronne Nord, a adopté un mémoire qui présente un état complet de situation et des besoins spécifiques de notre secteur en matière de mobilité. Dans ce mémoire, la TPÉCN exprime fermement que sa priorité est d'offrir à l'ensemble de ses résidents actuels et futurs un réseau de transport collectif structurant en termes d'aménagement et de développement économique du territoire, et performant en termes de fréquence, de rapidité, d'amplitude, de sécurité et de fiabilité. Pour la TPÉCN, son territoire tout entier doit être facilement et efficacement accessible à l'ensemble de sa population. Il doit également l'être avec la même efficacité et qualité que pour les résidents des quatre autres secteurs du Grand Montréal. L'équité dans les services est la valeur qui doit primer pour l'ensemble du réseau de transport collectif.

Le PSD adopté par l'ARTM considèrera dans sa mise en œuvre les projets structurants identifiés au mémoire de la TPÉCN et est donc appuyé par les municipalités de la couronne Nord. Le défi à venir pour l'ensemble de la région métropolitaine sera de mettre en place les conditions permettant la mise en œuvre des projets et l'atteinte des objectifs du PSD.

Au niveau du déploiement de l'offre de services sur le territoire de la couronne Nord, la loi sur l'ARTM indique que l'ARTM établit l'offre de transport et conclut des ententes annuelles avec chaque OPTC sur les services de transport collectif que l'organisme doit lui fournir. Les élus municipaux constatent que cette structure de gouvernance a eu pour effet « d'éloigner » les municipalités de la prise de décision quant à l'offre de services de transport collectif desservant la couronne Nord. Nous constatons aussi que la mise en place d'exo et de l'ARTM a eu pour conséquence que les municipalités n'ont plus d'expertise en transport en collectif puisque cette expertise était détenue par les conseils intermunicipaux de transport (CIT) qui entretenaient d'étroites relations avec les municipalités et les élus qui siégeaient à leurs conseils

## CONSULTATIONS SUR L'EFFICACITÉ ET LA PERFORMANCE DE L'ARTM ET D'EXO COMMENTAIRES DE LA TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE NORD

---

d'administration. Dans ce contexte, la TPÉCN est d'avis que des processus de communication doivent être mis en place permettant un meilleur accompagnement des municipalités et des élus ne siégeant pas aux instances d'exo et afin que ces municipalités puissent faire connaître leurs enjeux et leurs besoins locaux en matière d'offre de services de transport collectif. Tel qu'exprimé par les élus municipaux lors de la mise en place de la nouvelle gouvernance, la planification des transports collectifs est structurante du développement territorial et est essentielle à l'atteinte des objectifs de développement et de densification du territoire des MRC et des municipalités de la couronne Nord.

### 3. Le plan stratégique de développement des transports collectifs (PSD) de l'ARTM

En créant l'ARTM, le gouvernement du Québec a voulu donner à une instance métropolitaine la responsabilité exclusive de planifier, de coordonner et de financer tous les services de transport collectif avec les organismes de transport opérateurs, de la région de Montréal. Trois grands objectifs étaient visés par le gouvernement par ce nouveau modèle de gouvernance :

1. Une simplification des structures par la réduction du nombre d'intervenants en transport collectif de 16 à 5;
2. La mise en place d'une planification métropolitaine cohérente par la création de l'ARTM, responsable de la planification, de l'organisation et du financement des services de transport collectif sur l'ensemble du territoire métropolitain;
3. La mise en place de quatre (4) organismes publics de transport en commun (OPTC) responsables de l'exploitation des transports collectifs dans la région de Montréal : la STM, la STL, le RTL et exo.

Par ailleurs, avec l'objectif d'assurer la mise en place d'un nouveau modèle d'affaires pour la réalisation de grands projets d'infrastructures, le gouvernement du Québec et la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) concluaient, en janvier 2015, une entente prévoyant la réalisation d'infrastructures publiques par la CDPQ. La *Loi sur les transports* a été modifiée pour donner au gouvernement le pouvoir de décider de la réalisation d'infrastructures de transport collectif et d'en confier la réalisation à la CDPQ. Les principaux pouvoirs définis par la loi comprennent :

- Le pouvoir du gouvernement de définir les besoins à combler et les objectifs d'intérêt public à satisfaire par une nouvelle infrastructure;
- Le pouvoir du gouvernement de conclure une entente avec la CDPQ pour faire réaliser et gérer une infrastructure;
- L'autonomie de la CDPQ de s'associer à un projet selon qu'il comporte, ou pas, un rendement satisfaisant;
- La pleine autorité de la CDPQ sur un projet qui a fait l'objet d'une entente, ce qui inclut la réalisation des travaux, la propriété de l'infrastructure et l'établissement d'une tarification pour son utilisation.

## CONSULTATIONS SUR L'EFFICACITÉ ET LA PERFORMANCE DE L'ARTM ET D'EXO COMMENTAIRES DE LA TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE NORD

---

Lors de l'analyse du projet de loi 137 concernant le Réseau électrique métropolitain, en juin 2017, l'une des principales interrogations portait sur l'interaction de cette loi avec la nouvelle Autorité régionale de transport métropolitain, à laquelle ne seront pas assujettis les projets du REM menés par CDPQ Infra. On y soulevait l'incohérence par rapport à l'objectif même de la loi 76 sur la gouvernance du transport collectif dans le Grand Montréal qui visait à créer une seule entité métropolitaine responsable de la planification, de l'organisation et du financement des services de transport collectif sur le territoire de la CMM. Le même enjeu a été soulevé récemment lors des consultations publiques sur le projet de PSD de l'ARTM.

Avec les pouvoirs qui lui sont conférés, la CDPQ Infra décide des tracés des projets qu'elle veut développer, ce qui a pour effet de conditionner l'aménagement urbain, les lieux de développements immobiliers, la planification intégrée des services de transport collectif et de transport actif avec les autres transporteurs, les rabattements sur les gares et stations, l'intégration des horaires de service, la promotion, les services intégrés à la clientèle métropolitaine, l'information aux citoyens et usagers, etc.

Sur le plan financier, le modèle économique du REM de la CDPQ Infra est basé sur l'achalandage. Pour assurer sa rentabilité, la Caisse s'est assurée dans les ententes d'obtenir de vastes territoires de monopole dans toute la région métropolitaine et des zones de rabattement pour amener la clientèle aux stations du REM. Ce modèle n'est pas sans impact sur l'organisation et le financement des transports collectifs dans la région de Montréal :

- La révision des réseaux d'autobus des OPTC de la région métropolitaine avec pour objectif principal « d'alimenter » le réseau du REM. Ceci confère à la CDPQ Infra un statut particulier comparativement aux OPTC de la région de Montréal.
- Le transfert au REM d'une part des revenus tarifaires revenant aux services existants, ce qui augmentera le déficit des services existants financé par les contributions municipales.

Dans ce contexte, force est de constater que la CDPQ Infra exerce ses pouvoirs en parallèle à ceux de l'ARTM et des OPTC qui ont pourtant été constitués expressément pour organiser les services de transport collectif et en planifier le développement. Une meilleure coordination serait souhaitable et requise. La planification de mode structurant tel que le REM doit s'inscrire dans le cadre de la planification métropolitaine des transports collectifs assurée par l'ARTM afin que les opportunités de développement de réseaux structurants tel que le REM prennent également en compte les impacts de ces projets sur les réseaux existants et sur le cadre financier de l'ARTM et non l'inverse.

#### **4. La refonte tarifaire de l'ARTM**

Il y a consensus sur la couronne Nord quant à la nécessité de moderniser et d'harmoniser la tarification métropolitaine du transport collectif et d'en simplifier les modalités d'application. La couronne Nord présente certes le potentiel le plus grand d'accroissement en termes de transfert modal de l'auto vers le transport collectif, il est donc essentiel que le projet de refonte tarifaire

## CONSULTATIONS SUR L'EFFICACITÉ ET LA PERFORMANCE DE L'ARTM ET D'EXO COMMENTAIRES DE LA TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE NORD

---

de l'ARTM soit incitatif à l'utilisation des transports collectifs, tout en étant équitable pour nos usagers et nos municipalités.

Pour la couronne Nord, le principal enjeu est celui de l'équité entre les utilisateurs. Le projet tel qu'adopté accentue malheureusement les inégalités entre les couronnes et les secteurs centraux de la région métropolitaine. Il est difficile de justifier une tarification plus élevée pour circuler seulement sur la couronne Nord comparativement à Laval, à l'Agglomération de Montréal ou sur le territoire de l'Agglomération de Longueuil. Le tarif interne sur la couronne Nord devrait mieux tenir compte du niveau de service offert.

Également, la révision de la tarification du transport collectif ne doit pas accentuer des transferts de facture dans le champ de l'impôt foncier. Les impacts financiers du projet sur les déficits d'opération des services assumés par les contributions municipales ne nous ont pas été présentés. Tout comme les impacts de l'arrivée du REM ne sont pas encore quantifiés. Bien que l'ARTM mentionne que la refonte tarifaire génèrera des revenus constants sur le territoire métropolitain, la TPÉCN est préoccupée par les impacts sur les contributions des municipalités de la couronne Nord. Cela représente un enjeu majeur pour les municipalités et pour le développement des services nécessaires sur notre territoire.

Bien que nous souhaitons tous aller de l'avant avec une modernisation de la tarification métropolitaine, nous nous questionnons fortement quant à sa mise en œuvre, sans connaître les tenants et aboutissants du projet pour nos finances municipales. Nous ne pouvons pas non plus faire fi du contexte actuel de pandémie ni de ses impacts sur nos municipalités. La mise en œuvre de ce projet devra prendre le temps nécessaire afin d'apporter les ajustements permettant une transition plus souple.

### **5. Le cadre financier du transport collectif**

Lors de la mise en place de l'AMT, en décembre 1995, de nouvelles sources de financement dédiées à la mission du nouvel organisme ont également été mises en place par le gouvernement (une taxe de 0,015 \$ du litre d'essence sur territoire de l'AMT et une contribution de 1 ¢ par 100 \$ de la richesse foncière uniformisée des municipalités qui faisaient partie du territoire de l'AMT). Ces nouvelles sources de financement ont contribué au développement du transport collectif métropolitain.

En 2017, la mise en place de l'ARTM n'a pas été accompagnée d'une diversification des sources de revenus. Seule une aide à la transition de 399 M\$ sur quatre ans (2018 – 2021) a été consentie par le gouvernement. Or, dès les premières années de l'entrée en vigueur de la réforme sur la gouvernance, l'ARTM, de même que la CMM faisaient le constat que :

- Les coûts d'exploitation augmentent plus rapidement que l'indice du coût à la consommation;



## CONSULTATIONS SUR L'EFFICACITÉ ET LA PERFORMANCE DE L'ARTM ET D'EXO COMMENTAIRES DE LA TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE NORD

---

- Les besoins en développement des services qui seront requis à l'atteinte des objectifs de la Politique de mobilité durable du gouvernement et du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la CMM, nécessiteront de nouvelles sources de financement.

Tel que mentionné dans son mémoire sur le projet de PSD, la TPÉCN s'associe également à la volonté de l'ARTM et de la CMM de convenir avec les gouvernements du Québec et d'Ottawa d'un pacte fiscal assurant la pérennité d'un financement ferme à long terme (10 ans) et permettant :

- D'assurer la qualité du réseau existant (maintien de l'actif);
- De mettre à niveau de manière équitable l'offre de services dans chacun des cinq secteurs de la CMM;
- De déployer un réseau et un service plus performant sans cesse en quête des meilleurs technologies et équipements.

Ce pacte fiscal devra englober à la fois le financement des immobilisations et de l'exploitation. De plus, il doit être un incitatif au développement des transports collectifs sur l'ensemble des secteurs de la CMM. Nous considérons que l'implication financière des municipalités a atteint sa limite et qu'il n'est plus possible d'alourdir la charge financière de celles-ci sans affecter directement les résidents dans leur capacité financière propre. Afin de se donner les moyens d'atteindre les objectifs gouvernementaux et régionaux, et de favoriser une mobilité plus durable dans le cadre de la lutte aux changements climatiques, le gouvernement doit contribuer davantage au financement des transports collectifs.

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

### **6. Le processus budgétaire de l'ARTM**

Au niveau du processus budgétaire, un effort important a été consacré, au cours des dernières années, par les élus municipaux de la couronne Nord à la compréhension du modèle financier découlant de l'application de la Politique de financement de l'ARTM et de ses impacts sur les contributions municipales. Malgré les explications fournies, nous constatons que, d'une année à l'autre, la mécanique de ce modèle produit des résultats imprévisibles et injustifiables quant aux déficits résiduels des services de transport collectifs assumés par les municipalités. De même, nous constatons, d'un exercice budgétaire à l'autre, que des municipalités peuvent subir des hausses majeures de leurs contributions. Ce constat s'applique également lors de la facturation au réel par rapport aux factures provisoires basées sur les données budgétées.

Nous prenons acte que l'aide financière à la transition, accordée par le gouvernement du Québec, a permis d'atténuer ces impacts pour les municipalités. Cependant, bien que le modèle nous semble plus robuste au niveau des cinq secteurs du territoire métropolitain, la prévisibilité financière au niveau des municipalités de la couronne Nord fait grandement défaut. Une plus grande transparence dans la diffusion des résultats de l'application de la Politique de financement quant à l'affectation des dépenses et des revenus selon les modes (autobus, TA, métro, trains et REM) et les territoires (secteurs et municipalités) aiderait à avoir une meilleure compréhension de la facturation transmise aux municipalités.

Pour les élus municipaux de la couronne Nord, la compréhension de la facturation des services de transport en commun a été l'enjeu principal suite à l'entrée en vigueur de la nouvelle gouvernance et a contribué à une perte de crédibilité envers le processus budgétaire de l'ARTM. Des solutions doivent être apportées afin d'avoir aussi une meilleure compréhension et une meilleure prévisibilité des contributions des municipalités de la couronne Nord eu égard aux services de transport collectif qui leur sont rendus.

## **7. L'évaluation de la performance d'exo**

Avec l'entrée en vigueur de la loi 76, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et douze (12) conseils intermunicipaux de transport (CIT) ont été dissous. C'est le comité de transition qui fut chargé de la mise en place des nouvelles organisations : l'ARTM et le RTM (exo). Pour ce faire, le comité de transition a procédé, entre autres à :

- La conception des structures organisationnelles de l'ARTM et d'exo;
- La dotation des postes des dirigeants et des officiers des nouvelles organisations;
- Le plan d'intégration des employés des anciennes organisations (AMT et CIT) vers les nouvelles entités (ARTM et exo);
- Le plan de transition des employés de l'AMT et des CIT vers l'ARTM et exo;
- La mise en place des conditions permettant la nomination des membres du conseil d'administration de l'ARTM et d'exo;
- L'élaboration des premiers budgets de l'ARTM et d'exo;
- Le transfert des actifs et des passifs des anciennes organisations aux nouvelles entités;
- L'élaboration de la première politique de financement du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal.

Une grande partie des tâches et responsabilités du comité de transition a donc été de pourvoir à l'implantation de l'ARTM et d'exo afin d'assurer la prise en charge par ces nouvelles organisations des responsabilités qui incombaient auparavant à l'AMT et aux douze CIT. Le transfert des employés de l'AMT et des CIT vers l'ARTM et exo s'est fait de mai à juin 2017 pour une entrée officielle en opération des deux nouveaux organismes le 1<sup>er</sup> juin 2017.

## CONSULTATIONS SUR L'EFFICACITÉ ET LA PERFORMANCE DE L'ARTM ET D'EXO COMMENTAIRES DE LA TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE NORD

---

Comparativement aux autres OPTC (STM, STL et RTL), exo est donc une jeune organisation issue du regroupement de douze CIT dont les services, les façons de faire et les cultures étaient forts différents. Tant sur le plan des ressources matérielles que financières, il est évident qu'exo ne partait pas sur le même pied que les autres OPTC de la région métropolitaine (STM, STL et RTL) qui, pour leur part, ont poursuivi leurs activités sans impacts sur leurs ressources matérielles et organisationnelles.

L'intégration des réseaux d'un si grand nombre d'organismes passe nécessairement par une harmonisation des méthodes et des outils de gestion qui prend du temps. C'est ce travail de transition qui a été le principal défi des premières années d'existence d'exo. Le même constat peut également être fait pour l'ARTM qui a consacré sa première année d'existence à la mise en place de l'organisation et à établir un cadre de collaboration avec les OPTC.

Au plan financier, il est à noter que le premier budget d'exploitation d'exo a été élaboré par le comité de transition sur la base d'une compilation des budgets 2015, 2016 et 2017 des anciens CIT et de l'AMT et ayant pour conséquence de ne pas avoir la vraie mesure des coûts par rapport aux services à développer sur le territoire de la couronne Nord. De même, la prévision des dépenses d'exo établie sur la base des anciens territoires des CIT a également servi de base à l'élaboration de la première politique de financement de l'ARTM pour le partage des contributions des municipalités des couronnes aux déficits des transports collectifs. Cette situation persiste toujours et crée de nombreuses incompréhensions dans les explications qui sont fournies aux municipalités dans le cadre des processus budgétaires annuels de l'ARTM.

Enfin, le modèle d'affaires d'exo est également unique, issu de l'organisation des anciens CIT et de l'AMT. Le déploiement des services se fonde sur un modèle d'impartition :

- Les trains appartiennent à exo, mais leur exploitation et leur maintenance sont assurées par Bombardier Transport. Les voies ferrées et l'emprise ferroviaire de la ligne de Saint-Jérôme appartiennent en partie à exo et en partie au CP. Les voies ferrées et l'emprise ferroviaire de la ligne de Mascouche appartiennent en partie à exo et en majeure partie au CN.
- Les services d'autobus et de transport adapté sont assurés à 100 % par des transporteurs privés propriétaires de leurs véhicules.

Contrairement aux autres OPTC du territoire métropolitain, plusieurs des projets d'exo sont ralentis par des contrôles plus lourds et des règles rigides d'attribution de contrats. L'évaluation d'exo doit tenir compte de ces contraintes à sa performance et son efficacité et des solutions doivent être proposées pour les aplanir dans la mesure du possible.

### **8. La désignation des membres du conseil d'exo par les municipalités locales de la couronne Nord**

À l'instar des trois autres OPTC de la région métropolitaine de Montréal, soit la STM, la STL et le RTL, où les conseils municipaux ou d'agglomération désignent des membres parmi les élus siégeant à ces instances, la TPÉCN propose d'avoir un processus similaire de désignation par la

nomination d'un élu parmi les conseils de chacune des MRC de son territoire. Ce processus de nomination simplifierait grandement la procédure de nomination et éliminerait de facto plusieurs irritants du processus actuellement en vigueur dans la loi sur le RTM (présence obligatoire des maires lors des élections, processus lourd d'adoption de résolutions de chacun des conseils municipaux, incertitude quant à la bonne représentativité territoriale, etc.). De plus, cette proposition assurerait la désignation de membres élus ayant toute l'expérience requise dans le domaine municipal qui touche notamment les fonctions de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, de l'environnement, des finances et du transport en commun.

## **9. Les municipalités du territoire péri-métropolitain**

Un nombre significatif d'utilisateurs des services de transport collectif offerts par le OPTC provient du pourtour de son territoire. Cependant, les municipalités dans lesquelles ils résident ne contribuent pas ou peu au financement des services et, contrairement aux citoyens résidant sur le territoire de l'ARTM, ceux habitant le pourtour n'ont pas à payer la taxe sur l'essence ni le droit d'immatriculation. Ils ne sont pas visés non plus par le règlement concernant la taxe sur l'immatriculation adopté par la CMM en juin 2019. Les enjeux sont nombreux et concernent à la fois l'organisation et le financement des services de transport collectif.

Les ententes sur les services hors territoire sont négociées avec chaque municipalité individuellement. Cependant, l'organisation de l'offre de services aux municipalités hors territoire est établie par secteur. Le retrait d'une municipalité hors territoire peut ainsi remettre en question l'offre de services hors territoire et son financement pour l'ensemble du secteur. De plus, le cadre législatif actuel ne prévoit aucun pouvoir d'approbation par l'ARTM eu égard aux règlements d'organisation des services de transport collectif adoptés par les municipalités du territoire péri-métropolitain même s'ils comportent des liaisons avec le territoire de l'ARTM.

La prise en charge par les municipalités hors territoire de l'offre de services assurant la liaison avec le territoire métropolitain peut entraîner, dans certains cas, une duplication inefficace de l'offre de services dans les corridors traversés par les services hors territoire. Cette prise en charge peut aussi ajouter une correspondance entre les services hors territoire et les services offerts sur le territoire métropolitain avec, pour conséquence, une dégradation de la qualité des services offerts aux citoyens, notamment en termes d'intégration de l'information à la clientèle et des tarifs ainsi que de segmentation des services.

En complément aux ententes encadrant les services de transport collectif de l'ARTM qui desservent le territoire des municipalités péri-métropolitaines et leur financement, devraient s'ajouter les modalités relatives à la contribution financière des municipalités péri-métropolitaines pour l'utilisation des services que font leurs citoyens des services de transport collectif de la région. Le déficit de contribution des municipalités hors territoire aux coûts des services de transport collectif de la région utilisés par leurs citoyens est estimé à 15,7 M\$ annuellement. Ce déficit annuel des services de transport collectif est à la charge des

municipalités du territoire de l'ARTM et est réparti entre chacune en proportion de l'utilisation que font leurs citoyens de chacun de ces services.

La couronne Nord appuie donc les résolutions adoptées en janvier 2021 par l'ARTM et la CMM qui demandent au gouvernement de procéder à une modification de la Loi sur les transports afin d'assurer un arrimage optimal des services de transport collectif entre les territoires métropolitains et péri-métropolitains en accordant un pouvoir d'approbation à l'ARTM eu égard à tout règlement d'organisation d'une municipalité qui prévoit une liaison avec un point situé sur son territoire.

#### **10. La démarche de consultation**

La mise en place de la nouvelle gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal a été marquée par la mise en place de deux nouvelles organisations. Bien que nous prenons acte des dispositions des lois sur l'ARTM et du RTM qui indiquent que le ministre des Transports doit, au plus tard cinq ans après leurs entrées en vigueur, faire rapport au gouvernement sur l'application des lois, la TPÉCN se questionne sur le moment de faire cette évaluation dans un contexte où depuis le mois de mars 2020, tous les services de transport collectif ont été grandement impactés par la pandémie du Covid-19.

Enfin, beaucoup d'efforts ont été consacrés à la mise en place des nouvelles organisations dont les élus municipaux sont imputables envers leurs citoyens. Dans le cadre de cette importante démarche de consultation, la TPÉCN est d'avis qu'il aurait été de mise d'informer officiellement l'ensemble des maires / mairesses de la couronne Nord de la démarche de consultation et de leur offrir l'occasion d'être consulté.

**CONSULTATIONS SUR L'EFFICACITÉ ET LA PERFORMANCE DE L'ARTM ET D'EXO**  
**COMMENTAIRES DE LA TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE NORD**

---

**PRÉSENTATION DE LA TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE NORD**

La table des préfets et élus de la couronne Nord (TPÉCN) est une assemblée de cinq municipalités régionales de comté (MRC), de vingt villes et municipalités, représentant 616 000 habitants en 2021. Les buts de cette Table sont d'étudier, d'échanger, d'harmoniser leurs prises de position et leurs interventions auprès de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), de l'ARTM, d'exo, ainsi que d'autres organismes métropolitains et gouvernementaux dans les principaux champs de compétence suivants : l'aménagement du territoire, le transport, l'environnement, le développement économique et le logement social. Ses membres sont :

- Mme Chantal Deschamps, mairesse de Repentigny, préfète de la MRC de L'Assomption, membre du comité exécutif et du Conseil de la CMM, membre du conseil d'administration de l'ARTM et présidente de la TPÉCN;
- Mme Marlene Cordato, mairesse de Boisbriand et membre du conseil d'administration d'exo;
- Mme Sylvie Surprenant, mairesse de Sainte-Thérèse et membre du conseil d'administration de Montréal International;
- M. Patrick Charbonneau, maire suppléant de Mirabel;
- M. Pierre Charron, maire de Saint-Eustache, membre du Conseil de la CMM, vice-président de la commission de l'aménagement de la CMM et président du comité consultatif agricole de la CMM;
- M. Normand Grenier, maire de Charlemagne et membre du conseil d'administration d'exo;
- M. Denis Martin, maire de Deux-Montagnes, préfet de la MRC de Deux-Montagnes et président de la commission du transport de la CMM;
- M. Richard Perreault, maire de Blainville, préfet de la MRC de Thérèse-De Blainville, membre du Conseil de la CMM et vice-président de la commission du développement économique, des équipements métropolitains et des finances de la CMM;
- M. Marc-André Plante, maire de Terrebonne, membre du conseil d'administration d'exo et membre de la commission du logement social de la CMM;
- M. Guillaume Tremblay, maire de Mascouche, préfet de la MRC Les Moulins, membre du Conseil de la CMM et membre de la commission de l'environnement de la CMM.