



Municipalité Régionale de Comté de
VAUDREUIL-SOULANGES

Mémoire sur le financement du transport en commun
dans le cadre de la consultation publique de la
commission de transport de la Communauté
métropolitaine de Montréal (CMM)

Le 19 avril 2012

Mémoire de la MRC de Vaudreuil-Soulanges sur le financement du transport en commun dans le Grand Montréal

Présentation de l'organisme

La Municipalité régionale de comté (MRC) fut créée en 1982 par le regroupement des municipalités de Comtés de Vaudreuil et de Soulanges. Compris dans la région administrative de la Montérégie, le territoire de la MRC de Vaudreuil-Soulanges est plus vaste que ceux de l'île de Montréal et de Laval réunis avec 855 km². Bordé au nord par la rivière des Outaouais et ceinturé à l'est et au sud par le fleuve Saint-Laurent, le territoire de la MRC Vaudreuil-Soulanges constitue la porte d'entrée ouest de la CMM. Situé à moins de 30 minutes du centre de l'agglomération métropolitaine, le territoire de la MRC assure le lien entre le territoire de la CMM et celui de la province de l'Ontario. La position géographique stratégique qu'occupe la MRC de Vaudreuil-Soulanges est indéniable.

En forte croissance démographique depuis plus de 25 ans, la population de la MRC a plus que doublé depuis sa création pour atteindre, en 2011, au-delà de 135 000 habitants. L'ensemble de cette population est réparti au sein de 23 municipalités dont 11 sont intégrées au territoire de la CMM. L'Institut de la statistique du Québec prévoit une population approximative de 186 000 habitants sur le territoire de la MRC de Vaudreuil-Soulanges à l'horizon de 2031, ce qui signifie une augmentation de près de 38 % sur 20 ans.

La forte croissance démographique qui caractérise la région de Vaudreuil-Soulanges depuis sa création a modifié, au fil du temps, sa dynamique régionale. Elle fut, en effet, appelée à adapter son territoire de manière à offrir à sa population croissante un milieu de vie toujours plus dynamique et propice à l'épanouissement collectif.

La MRC de Vaudreuil-Soulanges amorce un virage important en ce qui concerne son développement et l'organisation de son territoire. Plusieurs projets structurants sont à l'étude et s'inscrivent dans la dynamique métropolitaine. Les projets de développement axés sur l'exploitation du positionnement géographique de la MRC ainsi que sa forte croissance

démographique appelée à se maintenir font de **la mobilité des biens et des personnes un enjeu déterminant pour le développement de la MRC de Vaudreuil-Soulanges au sein de la région métropolitaine.**

La MRC de Vaudreuil-Soulanges se considère particulièrement concernée par la question du financement du transport en commun sur le territoire du Grand Montréal. Nous sommes, en effet, conscients de l'impact que peut avoir le développement et l'organisation de ce mode de transport sur l'ensemble de la mobilité à l'échelle de la métropole, mais également à celle de notre propre territoire. Convaincus que l'organisation du territoire métropolitain doit être ancrée dans une démarche rigoureuse de développement intégré et durable, nous désirons faire entendre à la CMM nos interrogations à l'égard de la planification du transport collectif actuellement proposée ainsi que notre position à l'égard des mesures à appliquer et des moyens à prendre afin d'assurer la faisabilité financière de l'ensemble des projets présentement estimés à près de 23 G\$.

Au-delà des questions de financement, celle de la mobilité

La mobilité est au cœur des processus qui ont permis l'évolution et la transformation des territoires et des villes. Ce sont principalement les gains en termes de capacité et de rapidité de déplacement effectués au fil du temps et des avancées technologiques qui ont permis aux villes de se développer sous leur forme actuelle. En effet, sans une mobilité accrue, ni l'ampleur géographique de nos villes et de nos agglomérations urbaines contemporaines, ni leur densité en termes de population ne seraient viables. Il est aujourd'hui techniquement possible de franchir de grandes distances pour les besoins quotidiens de travail et de consommation de biens et de services. Considérant la densité de population qu'abritent les métropoles, il est évident que ces dernières sont depuis longtemps dépendantes d'un approvisionnement provenant de l'extérieur. Cette évolution de la mobilité est un élément fondamental dans la capacité de survie des agglomérations actuelles et de l'équilibre territorial.

La circulation des biens et des personnes est principalement articulée sous la forme de réseaux. Cette organisation a pour effet de concentrer dans un espace restreint l'ensemble des

déplacements, le rendant ainsi particulièrement sensible à une augmentation d'achalandage. Lorsqu'on comprend l'aspect fondamental de la mobilité des personnes et des biens dans la dynamique territoriale, on peut se figurer aisément toute la conséquence d'un problème de mobilité sur le développement des villes et des territoires. La congestion routière est un véritable fléau pour la région métropolitaine, occasionnant plus de 1,5 milliard de \$ par année en pertes économiques. Il est clair que pour préserver ses acquis et poursuivre son développement, la Communauté métropolitaine se doit de remédier à cette situation. C'est entre autres le constat fait par la CMM à travers son intention d'améliorer la compétitivité et l'attractivité de l'agglomération montréalaise.

Le soulagement de l'engorgement du réseau de transport actuel est l'une des grandes motivations pour la mise en marche rapide de projets ambitieux en transport collectif à l'échelle de la métropole. D'autres objectifs, notamment environnementaux, viennent appuyer la pertinence d'une intervention majeure dans le développement du transport en commun. Cependant, au-delà de ces considérations, il est essentiel de ramener l'ensemble des interventions à l'enjeu fondamental que représente la mobilité pour l'avenir du territoire métropolitain. Le développement du transport en commun n'est pas une finalité en soi, mais plutôt une composante de cette mobilité globale et durable des personnes et des biens à l'échelle de la région métropolitaine.

Le transport collectif comme élément de solution

On ne peut nier la tendance lourde à la croissance démographique de la région métropolitaine qui, en plus du phénomène interne de migration des populations des régions québécoises vers la métropole, constitue la terre d'accueil de la majorité de la population immigrante. Les projections de croissance économique et démographique de la région métropolitaine posent le défi de la gestion de cette croissance anticipée susceptible d'avoir un impact majeur sur l'achalandage de l'ensemble du réseau de transport métropolitain. À plusieurs égards, le réseau actuel montre des signes de saturation. La pression supplémentaire qu'occasionne la croissance de la métropole et le besoin de mobilité qu'elle génère nous mènent à interroger notre stratégie actuelle d'organisation du territoire et à réviser celle concernant l'organisation du transport. **La MRC de Vaudreuil-**

Soulanges croit qu'il est pertinent et hautement justifié de miser sur le transport collectif pour assurer une mobilité durable à l'échelle du territoire métropolitain et ainsi favoriser son attractivité et sa compétitivité.

Un réseau routier vaste et relativement bien structuré sillonne le territoire du Grand Montréal. Ce réseau développé massivement entre 1959 et 1975 constitue la base de la mobilité métropolitaine. Nous avons ainsi fait collectivement le choix du transport routier pour combler les besoins des collectivités en transport des personnes, des biens et des marchandises. Les tramways ont été démantelés pour laisser place au développement d'un réseau d'autobus et le prix d'acquisition de l'automobile s'est fortement démocratisé permettant aux familles de posséder un et même plusieurs véhicules. Le transport par camionnage s'est fortement développé devenant ainsi le mode le plus important de transport des marchandises en Amérique du Nord.

L'augmentation constante de l'achalandage sur le réseau routier métropolitain nécessite des interventions pour conserver un niveau de fluidité convenable. L'expérience nous a démontré que les investissements visant à améliorer la capacité d'accueil du réseau routier ont un effet très limité dans le temps. En effet, il semble clair que toute augmentation de sa capacité d'accueil sera rapidement comblée par un flot de véhicules supplémentaires qui le ramènera rapidement à un niveau équivalant de surcharge. Bien qu'essentiels, les travaux destinés à augmenter la capacité du réseau routier ne constituent pas, à moyen et long terme, une solution unique et durable. **La solution résiderait plutôt dans l'art de conjuguer efficacement les efforts de développement du réseau routier à ceux visant le développement du transport en commun.** Cette approche a comme objectif une utilisation plus judicieuse et optimale des infrastructures mises en place. **En ce sens, la MRC de Vaudreuil-Soulanges estime que l'amélioration de la fluidité du réseau de transport métropolitain passe par la mise en place de projets intégrés et cohérents de transport routier et collectif.** C'est pour cela que la MRC de Vaudreuil-Soulanges demandait à la CMM dans son mémoire sur le PMAD «d'identifier le parachèvement de l'autoroute 20 à Vaudreuil-Dorion et sur l'île Perrot comme faisant partie des priorités d'intervention du PMAD **dans une perspective intégrée avec le transport en commun, afin notamment d'assurer les déplacements à vocation économique soutenant les échanges avec l'extérieur du Québec, de réduire les retards**

occasionnés par la congestion récurrente et d'optimiser l'utilisation du transport en commun». Tout projet d'autoroute doit prendre en considération le transport en commun dès sa conception.

Dans cette volonté bien affichée de soulager l'actuel réseau de transport métropolitain et de trouver des solutions viables et durables à l'amélioration de sa fluidité, on ne peut passer sous silence l'impact des choix effectués à l'égard de l'organisation territoriale et du modèle de développement privilégié. À cet égard, la MRC de Vaudreuil-Soulanges tient à rappeler à la CMM toute la pertinence d'adopter à l'échelle de la région métropolitaine **un véritable modèle de développement territorial polycentrique basé sur une distribution géographique des pôles d'activités**. Ce modèle de développement permet de limiter à la source les déplacements de la population métropolitaine compte tenu de l'effet de rétention que provoque le lieu d'emploi sur la main d'œuvre qui cherche souvent à s'installer à proximité. Les investissements que prévoit la CMM pour développer le réseau de transport en commun à l'échelle de la région métropolitaine sont destinés à agir sur l'offre de transport. **La MRC de Vaudreuil-Soulanges désire souligner l'importance d'agir sur les besoins en mobilité par une organisation territoriale stratégique et cohérente.**

Nous interrogeons le fait que la CMM semble croire à un ralentissement de croissance et de développement des couronnes au cours des 20 prochaines années et nous déplorons toute stratégie de développement territorial qui minimise l'effet structurant pour la CMM de secteurs dynamiques et prospères. Il en va de l'intérêt économique de l'ensemble de la communauté métropolitaine et du respect du droit à des milieux dynamiques et favorables à l'épanouissement pour chacune des collectivités qui la compose.

Des investissements substantiels bien arrimés aux besoins des collectivités

La MRC de Vaudreuil-Soulanges reconnaît l'importance d'investir massivement dans le développement du transport collectif à l'échelle de la région métropolitaine. Le retard qu'accuse la région métropolitaine à l'égard de son réseau de transport en commun est indéniable. **Cependant, il est essentiel qu'un investissement de l'ampleur de 23 G\$ dans un secteur d'activités aussi névralgique que le transport en commun soit ancré dans une démarche d'une**

grande rigueur en termes de cohérence, de planification et de développement intégré, avant même de parler de financement.

La MRC de Vaudreuil-Soulanges a déjà manifesté sa déception et son insatisfaction lors des consultations publiques tenues à l'égard du plan métropolitain d'aménagement et de développement, concernant la faible intégration des projets de développement de la MRC à la planification métropolitaine. Malgré cela, la MRC continue de croire au bien-fondé de ses projets pour le dynamisme métropolitain et tient à souligner la nécessité de les intégrer aux efforts actuels de développement du transport collectif de la région métropolitaine.

Le pôle institutionnel

Un important projet de développement est présentement en cours sur le territoire de la MRC de Vaudreuil-Soulanges. Il s'agit du développement d'un pôle institutionnel régional structuré autour de l'implantation d'un hôpital. Situé à un emplacement stratégique permettant de desservir au mieux l'ensemble de la population de Vaudreuil-Soulanges, ce site bénéficiera de la proximité des grands axes routiers et d'une gare alliée à un SRB. **La desserte de ce pôle par le réseau métropolitain de transport en commun constitue donc un enjeu de développement important.** Conçu sous le principe du TOD (transit-oriented-development), le projet est actuellement en planification par la MRC et les nombreux partenaires concernés (ministères, organismes, municipalités, etc.). Appelé à combler plusieurs lacunes régionales en services et équipements publics, notamment en santé et éducation, le pôle institutionnel développé sous forme de TOD permettra également d'apporter une autonomie dans les déplacements d'une population croissante d'ainés et de jeunes (favorisant ainsi la rétention de ces derniers sur le territoire régional).

Élément important des nouvelles approches en aménagement du territoire et en urbanisme, le TOD est ancré aux principes du développement durable et favorise une utilisation plus judicieuse du sol urbain. Les principes d'aménagement du TOD impliquent la présence structurante d'une infrastructure majeure de transport collectif. Se traduisant essentiellement par un mélange compact et plurifonctionnel d'usages urbains (densité et mixité), le TOD favorise généralement

l'activité piétonne, la convivialité, la sécurité, la protection de l'environnement et l'utilisation rationnelle et optimale des ressources.

L'hôpital régional du pôle institutionnel de même que l'ensemble des services en éducation et en santé regroupés sur le site seront instigateurs d'un achalandage important par une clientèle diversifiée. L'hôpital permettra la création de 3 000 nouveaux emplois et les services du CSSS (incluant l'hôpital) généreront à eux seuls pas moins de 8 500 déplacements quotidiens. Leur impact sur le tissu routier actuel serait grandement minimisé par l'implantation d'un service en commun efficace et fréquent au départ et à destination du pôle institutionnel. L'utilisation optimale des zones urbanisées par une densité élevée de l'occupation du sol est également une approche qui s'impose. L'ampleur et la densité du pôle, de même que la nature publique d'une forte proportion des activités et des services qui y seront dispensés, justifient une desserte optimale du pôle en transport collectif. Le nouveau pôle institutionnel de la MRC de Vaudreuil-Soulanges génèrera un besoin en déplacement tant à l'échelle locale, régionale que métropolitaine puisqu'on peut considérer que davantage de déplacements se feront de l'île de Montréal vers Vaudreuil-Soulanges

Dans l'optique d'un développement équitable et intégré de la communauté métropolitaine, la **MRC de Vaudreuil-Soulanges considère que l'intégration du pôle institutionnel au réseau de transport collectif métropolitain est absolument incontournable.** Pour ce faire, la MRC privilégie la mise en place d'un service de type SRB (service rapide par autobus), qui permettra à courte échéance et à un coût raisonnable, une desserte adéquate du pôle en transport collectif. La MRC de Vaudreuil-Soulanges tient à souligner l'importance du rabattement de ce lien SRB à la gare de Vaudreuil. Elle rappelle aussi qu'actuellement le train de banlieue desservant Vaudreuil-Soulanges ne possède pas de voies ferrées dédiées et est donc tributaire des orientations et des incidents du CP.

L'axe de transport des marchandises Ontario-Québec

La MRC de Vaudreuil-Soulanges a pour ambition d'exploiter au maximum les opportunités économiques qu'offre sa localisation géographique. Elle travaille présentement à consolider son

créneau d'activités logistiques. Traversé par les autoroutes 20, 40 et bientôt 30, et par des voies ferroviaires du Canadien Pacifique (CP) et du Canadien National (CN), le territoire de la MRC est présentement incontournable. C'est la porte d'entrée du corridor de commerce Québec-Ontario. La MRC constitue un passage obligé pour le transport des marchandises entre l'est et l'ouest du Canada.

Le contexte de mondialisation ainsi que l'évolution du commerce extérieur du Québec par la libéralisation des échanges ont impliqué un accroissement des mouvements de marchandises, notamment en regard de l'axe nord-sud, entre le Canada et les États-Unis. Le ministère des Transports du Québec insistait, en 2000, sur le rôle de plaque tournante que joue la métropole à l'égard du transport des marchandises par le réseau routier, ferroviaire ainsi que par voie maritime et aérienne¹. Dans ce contexte, l'importante présence sur le territoire de la MRC de compagnies affectées ou liées au transport des marchandises de même que la présence d'équipements et d'aménagements destinés à cette activité n'a rien de surprenant. La MRC entend, dans les prochaines années, travailler à renforcer la présence de ce créneau d'activités sur son territoire et participer activement à la consolidation de l'axe de transport commercial de l'autoroute 20.

Le succès de ce projet est tributaire des efforts de la MRC à stimuler l'implantation des entreprises liées à la logistique, mais également de la fluidité et de l'attractivité du réseau autoroutier qui la traverse. La MRC de Vaudreuil-Soulanges considère de responsabilité et d'intérêt métropolitain le développement de ce créneau d'activités au sein de la MRC. Par conséquent, elle invite la CMM à prendre en compte, dans sa planification de la mobilité métropolitaine, les activités liées au transport des marchandises dans la MRC de Vaudreuil-Soulanges. **Elle l'invite également à mesurer l'incidence des mesures destinées au financement de transport collectif métropolitain sur le transport des marchandises. Les effets potentiels des différentes sources de financement sont absents du document de consultation préparée par la Commission du transport de la CMM, alors qu'il s'agit d'un élément d'information essentiel.**

¹ Ministère des Transports. (2000). Plan de gestion des déplacements Région métropolitaine de Montréal, Pour une décongestion durable, dans Mémoire à la communauté métropolitaine de Montréal relatif au projet de plan métropolitain d'aménagement et de développement, 2011, p.19.

Les besoins en déplacement de la collectivité

La forte croissance démographique de la MRC de Vaudreuil-Soulanges, son développement ainsi que celui ayant eu cours sur l'ensemble du territoire métropolitain ont fait évoluer les besoins en mobilité de la population. Les plus récentes enquêtes Origine-Destination (OD) effectuées par l'AMT ont révélé **le maintien d'une forte proportion des déplacements vers le centre de l'agglomération de même que le maintien de la tendance croissante aux déplacements pendulaires vers le nord-ouest de l'île de Montréal.** À cet égard, la MRC tient à souligner qu'aucun projet de transport en commun n'est envisagé afin de desservir cette clientèle de manière adéquate, à l'exception du projet de voie réservée sur l'A-40 pour laquelle des études sont prévues. Il est également important de constater la large part des déplacements internes des résidents de la MRC (plus de 57 %), de même que la tendance croissante de la MRC à attirer quotidiennement sur son territoire des personnes en provenance d'autres secteurs de la région métropolitaine. **À cet égard, la MRC tient à souligner la capacité de rétention de sa population sur son territoire ce qui, à la base, contribue à la diminution des déplacements à l'échelle de la métropole.** La MRC tient également à mentionner l'offre très faible de transport en commun dédiée à la clientèle croissante en provenance de l'île de Montréal.

Bien qu'une large part des déplacements ayant la MRC de Vaudreuil-Soulanges comme origine ou destination soit effectuée par le biais de l'automobile, la part modale accordée au transport en commun pour l'ensemble de ces déplacements est à la hausse. La proportion d'utilisation du transport en commun vers l'extérieur ou en direction de la MRC a pratiquement doublé de 1998 à 2008. La MRC de Vaudreuil-Soulanges voit en ces changements, le résultat des efforts destinés à améliorer l'offre de transport collectif dans la région. À ce sujet, soulignons les efforts de développement effectués par le CIT de la Presqu'île et de ses partenaires municipaux dans le but d'optimiser la présence des gares du train de l'ouest sur le territoire par un rabattement stratégique du transport local vers ces infrastructures. Par la réponse positive que reçoit l'ensemble du réseau mis en place, la MRC de Vaudreuil-Soulanges constate que sa population est encline à accroître son utilisation du transport en commun (selon l'AMT, les déplacements quotidiens ont augmenté de 30 % depuis 2005 pour atteindre 15 200). Elle croit également que cette croissance sera proportionnelle à la qualité de l'offre de transport collectif sur son territoire.

Considérant le contexte de croissance et de développement précédemment exposé, la MRC de Vaudreuil-Soulanges croit à l'importance d'intégrer les besoins en mobilité de la population de la MRC à la planification métropolitaine du transport en commun. Dans cette perspective, la MRC croit en la nécessité de rapidement compléter la restructuration de la ligne de train Montréal-Hudson ainsi qu'en celle de démarrer le projet d'une nouvelle gare intermodale à l'île Perrot capable de répondre plus adéquatement à la demande et à la sécurité. La MRC tient à souligner à la CMM que la densification et la structuration de la nouvelle gare sous la forme d'un TOD sont souhaitées par les instances municipales. Cependant, la capacité d'intéresser les investisseurs à ce projet est dépendante d'une confirmation de la volonté de l'AMT de réaliser la gare à brève échéance. Cette situation confirme, une fois de plus, l'impact hautement structurant du transport sur l'aménagement du territoire et, par conséquent, la nécessité de bien peser les implications des projets et des mesures sur l'organisation et le développement du territoire métropolitain.

La planification et le financement du transport collectif sont dépendants d'une réflexion plus globale sur la mobilité et l'organisation même du territoire métropolitain. À cet égard, la MRC de Vaudreuil-Soulanges aimerait rappeler à la CMM le caractère névralgique de l'axe de l'autoroute 20 (A-20) pour son territoire. Elle désire, par le fait même, souligner l'enjeu que représente son parachèvement pour l'organisation du territoire métropolitain, la mobilité métropolitaine des personnes et des marchandises, le développement du transport collectif métropolitain ainsi que le développement économique de la MRC Vaudreuil-Soulanges.

Le tronçon de l'A-20 visé par le parachèvement fait partie intégrante de l'axe commercial de transport Ontario-Québec et de celui entre le Québec et les États-Unis. Il constitue un accès direct à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau ainsi qu'au port de Montréal. Le parachèvement de ce tronçon est également important pour la portée du prolongement de l'autoroute 30. L'aménagement du tronçon à compléter influe, pour sa part, sur le développement stratégique du réseau de transport collectif métropolitain. **Aujourd'hui, la planification de l'intégration de voies dédiées au transport collectif sur le nouveau tronçon de l'A-20 est un enjeu majeur de développement du transport collectif dans ce secteur de la région métropolitaine.** La planification du rabattement du transport collectif local et régional par la coordination de voies d'accès est également fondamentale. Il en va de même de l'arrimage à ce réseau de la nouvelle gare intermodale de l'île

Perrot et du développement stratégique de stationnements incitatifs, de voies cyclables et de parcours piétonniers.

Parce que la MRC de Vaudreuil-Soulanges considère fermement que la planification du transport collectif doit être intégrée à une réflexion beaucoup plus large au sujet de la mobilité et de l'organisation du territoire ; parce que la MRC croit que les investissements en transport collectif et ceux visant à améliorer l'organisation et la desserte du réseau routier sont complémentaires, la MRC de Vaudreuil-Soulanges estime nécessaire :

- ***d'intégrer, par le biais d'un SRB, son futur pôle institutionnel au réseau métropolitain de transport en commun ;***
- ***de démarrer rapidement le projet de la nouvelle gare intermodale sous le modèle du TOD à l'île Perrot ;***
- ***d'entamer, dans les plus brefs délais, le parachèvement de l'A-20 et d'y intégrer dès l'étape de conception, des modalités favorisant le transport collectif ;***
- ***de construire des voies ferrées dédiées au train de banlieue et d'augmenter l'offre en provenance de l'île de Montréal ;***
- ***de mettre en place la voie réservée sur l'A-40 qui relie le métro Côte-Vertu à la gare de Vaudreuil.***

La MRC de Vaudreuil-Soulanges tient également à rappeler les bienfaits d'un modèle d'organisation du territoire polycentrique sur les besoins métropolitains en mobilité. Par conséquent, elle encourage la CMM à structurer, par une offre adéquate en transport en commun, les déplacements du centre de la métropole vers les autres secteurs de la CMM, de même que ceux des secteurs vers les pôles d'activités excentrés. Selon nous, cette stratégie d'organisation du territoire est tout aussi complémentaire aux efforts engagés envers le développement du transport collectif que ceux concernant l'amélioration du réseau routier. Par son support à ce modèle de développement, la MRC Vaudreuil-Soulanges évoque clairement l'importance qu'elle accorde à la planification et au développement intégré de la métropole.

L'importance d'une gouvernance saine et rigoureuse

Une planification judicieuse du transport collectif est tributaire d'une gouvernance adaptée au contexte politique des enjeux métropolitains. Les structures actuelles nuisent à la collaboration et à la mise en commun de l'ensemble des acteurs concernés. On ne peut que constater la difficulté qu'éprouve l'échelon métropolitain à se coordonner et à se concerter. **Ces difficultés sont tout aussi présentes en ce qui concerne l'organisation et la planification du transport collectif.**

Caractérisée par une multiplicité d'acteurs et de décideurs, l'actuelle gouvernance n'est en effet ni propice à la rationalisation des projets de développement, ni à celle de leur déploiement harmonieux sous l'égide d'une vision intégrée du développement métropolitain. Traiter de financement sans parler de gouvernance reviendrait, comme le dit l'adage, à mettre la charrue devant les bœufs. **La gouvernance actuelle mine le développement du transport collectif à l'échelle du Grand Montréal et l'état de situation nécessite une révision majeure de la gouvernance métropolitaine en matière de transport collectif.** Il y a actuellement, dans le territoire de la CMM, autant de plans de transport qu'il y a d'intervenants dans le domaine.

Pour la MRC de Vaudreuil-Soulanges, l'absence d'une priorisation des projets de transport commun proposés par le PMAD témoigne de la faiblesse actuelle de la gouvernance en matière de transport collectif et de son incapacité à imposer la rigueur que requièrent des investissements d'une telle ampleur. Plus de 23 G\$ de projets en maintenance et en développement du transport en commun sont présentement sur la table. L'agenda proposé en est un de huit ans. À l'instar de plusieurs spécialistes, la MRC de Vaudreuil-Soulanges croit irréaliste l'ambition de réaliser l'ensemble des projets de transport collectif prévus d'ici 2020. En plus de l'incertitude que représente la capacité de financer la facture hypothétique de 23 G\$ qui accompagne la planification sommaire des projets, il semble clair que nous ne disposons pas des ressources techniques permettant leur réalisation sur un horizon aussi court. Dans cette perspective, **la priorisation des projets de transport collectif nous apparaît absolument incontournable, au même titre que la révision de l'agenda qui en articule la réalisation.** Il en va de l'acceptabilité d'une entreprise de cette ampleur qui, comme tout projet majeur, est en proie aux imprévus de même qu'au dépassement des coûts et des échéanciers.

L'absence d'une priorisation des projets, à cette étape où l'on se questionne sur leur financement, laisse la MRC de Vaudreuil-Soulanges perplexe quant à la capacité de la gouvernance actuelle de mener à bon port un projet de développement aussi important, voire d'en limiter les écueils. Afin de remédier à la situation, la MRC réclame la proposition de principes directeurs clairs qui permettront la hiérarchisation des priorités de développement du transport collectif métropolitain. La MRC de Vaudreuil-Soulanges insiste également pour que ces lignes directrices soient précisées pour chaque palier décisionnel de manière à simplifier l'exercice des compétences des nombreux mandataires en transport collectif actifs sur le territoire métropolitain. Évidemment, l'ensemble des principes directeurs devra s'inscrire dans l'objectif commun d'assurer une compétitivité et une attractivité accrue de la région du Grand Montréal.

Dans ce contexte où même la planification la plus rigoureuse possède ses limites, la MRC de Vaudreuil-Soulanges croit nécessaire de mettre en place des conditions permettant une gestion saine et rigoureuse des projets de développement du transport collectif métropolitain. **La MRC croit que la mise en place de ces conditions passe par la présence d'un organisme mandataire apte à s'élever au-dessus de la mêlée, et à poser, sur la question du transport collectif métropolitain, un regard objectif et neutre.** La MRC de Vaudreuil-Soulanges croit que cet organisme mandataire doit prendre en compte les besoins de l'ensemble des collectivités de la région métropolitaine. Pour ce faire, la MRC croit à l'importance d'une représentation juste et équitable des cinq secteurs de la région métropolitaine à la Table des décisions. La MRC croit également à la nécessité d'impliquer, dans le processus de décision et de planification, les municipalités directement touchées par les projets de développement métropolitain du transport collectif. Elle soutient que l'implication de tous les partenaires au processus décisionnel leur permet d'avoir une vue d'ensemble des besoins métropolitains et de limiter l'apparence de favoritisme ou d'imposition. Généralement nuisible à la concertation des partenaires, cette impression s'avère également nuisible à la cohésion même des projets qui se nourrit de la collaboration entre les partenaires et contribue à l'aspect intégré des projets.

Le financement du transport collectif métropolitain

La MRC de Vaudreuil-Soulanges considère important le rattrapage que désire effectuer la CMM quant au développement du réseau de transport collectif métropolitain. Le peu d'investissements dédiés aux projets majeurs de transport en commun au cours des 20 dernières années nous place collectivement dans l'obligation d'investir d'importantes sommes afin de rétablir la situation. Des 23 G\$ prévus, près de 10,3 G\$ seront consentis à l'entretien et au maintien des acquis. D'autre part, 12,6 G\$ seront investis au développement du réseau afin d'en améliorer la desserte.

Au-delà des doutes qu'entretient la MRC de Vaudreuil-Soulanges au sujet de la planification technique et financière et de la gestion des projets proposés, la MRC reconnaît la nécessité de dédier au développement du transport collectif métropolitain des sommes supplémentaires provenant de nouvelles sources. Elle croit cependant que l'évaluation des mesures proposées doit s'inscrire dans l'objectif global d'améliorer la compétitivité et l'attractivité de la région métropolitaine. Par conséquent, la MRC de Vaudreuil-Soulanges tient à souligner l'importance de la prise en compte des effets de ces mesures au-delà de la seule sphère du transport collectif et rappelle à la CMM que le développement du transport collectif n'est pas une finalité en soi, mais bien une composante de la mobilité urbaine, elle-même composante de l'organisation du territoire.

La MRC de Vaudreuil-Soulanges met ainsi en garde la CMM des effets pervers sur l'attractivité du territoire que peut occasionner une taxe sur l'essence supplémentaire active dans la région métropolitaine. Même si elle a l'avantage d'être déployée à l'échelle du territoire métropolitain, la MRC considère qu'une telle mesure serait susceptible de nuire à son projet de consolider sur son territoire les activités reliées à la logistique. Loin d'être à l'avantage du développement de la région métropolitaine, cette perspective laisse également présager un nombre non négligeable de fuites financières, alors que certains spécialistes laissent entendre qu'une augmentation régionale du prix de l'essence est susceptible de détourner les entreprises dans le domaine du transport et les consommateurs de passage ainsi que ceux situés aux frontières de la CMM vers les marchés de l'Ontario et des États-Unis.

La MRC de Vaudreuil-Soulanges émet comme principe d'évaluation des mesures de financement du transport collectif métropolitain celui de l'équité. Le financement du transport collectif métropolitain doit être assumé par l'ensemble de la collectivité métropolitaine. Ni les automobilistes, ni la population des collectivités périphériques à l'extérieur de l'île de Montréal ne doivent faire seuls les frais de mesures visant à financer le transport en commun. Au contraire, la MRC croit plutôt que la participation citoyenne au financement du transport en commun doit être accompagnée d'un rehaussement réel de l'offre de transport collectif. Dans cette perspective, la mise en place de péages par exemple n'est acceptable que si une alternative viable à l'automobile est offerte aux usagers.

La MRC de Vaudreuil-Soulanges croit également à la nécessité d'élargir le débat du financement du transport collectif et de le porter au-delà du contexte municipal. **La MRC croit en effet que le financement du transport collectif est, au même titre que le financement des infrastructures routières, un choix de société.** Dans cette perspective, la MRC Vaudreuil-Soulanges est d'avis que la responsabilité du financement du transport collectif métropolitain est d'abord une question à traiter à l'échelle nationale.

La MRC de Vaudreuil-Soulanges tient à souligner la part de bénéfices que retire l'entreprise privée, y compris le milieu agricole d'exportation, des investissements effectués en transport en commun. À cet effet, la CMM soulignait dans son document de la présente consultation que les sommes publiques qu'investit une région dans ses infrastructures ont des effets directs sur l'accroissement de la productivité des entreprises. Ces bénéfices sont de l'ordre de 17 cents pour chaque dollar public investi ². À cet égard, la MRC de Vaudreuil-Soulanges croit fermement que l'entreprise privée doit être appelée à assumer une part équitable du financement du transport collectif métropolitain.

Bien des possibilités s'offrent en ce qui concerne les mesures à appliquer afin de générer de nouveaux revenus dédiés au transport collectif métropolitain. La MRC de Vaudreuil-Soulanges est cependant d'avis que le financement adéquat du développement du transport en commun doit

² CMM. (2012). Financer le transport en commun dans le Grand Montréal, p.7.

provenir de plusieurs sources. La MRC croit également qu'une grande diversité des mesures envisagées est un gage d'équité au sens où elle empêche que la pression financière se dirige sur un groupe en particulier. La MRC est également d'avis que la durabilité et la stabilité des sources nouvelles de financement doivent être privilégiées afin de prévenir les lourds écueils financiers que peuvent représenter de tels projets d'investissement.

Différentes pistes peuvent être explorées et la MRC souhaite en suggérer quelques-unes qui mériteraient d'être prises en considération et de faire l'objet d'une analyse plus approfondie. Ces pistes s'inscrivent dans une perspective d'universalité du financement du transport collectif, d'équité et de contribution à la protection de nos ressources collectives et de notre économie.

Par exemple, une **taxe spéciale imposée sur la vente de l'eau embouteillée pourrait générer d'importants revenus à être versés dans un fonds dédié au transport collectif**. Ce produit peut difficilement être perçu comme un bien essentiel, car chacun a accès à l'eau potable à partir des systèmes publics d'approvisionnement. Le choix d'acheter une eau embouteillée qui a souvent parcouru des milliers de kilomètres avant de se rendre au consommateur, est un choix qui a un prix environnemental élevé et qui devrait se traduire par une conséquence financière pour le consommateur. Une telle taxe nous apparaît équitable et socialement acceptable en plus de constituer une action de sensibilisation et d'éducation sur certaines habitudes de consommation et sur le gaspillage des ressources. Un autre exemple serait une taxe spéciale sur certains biens de luxe qui pourrait également générer d'importants revenus à être versés dans un fonds dédié au transport collectif.

Conclusion : pour une approche globale

La MRC de Vaudreuil-Soulanges soutient et supporte les efforts de développement du transport collectif dans la grande région métropolitaine. Cependant, la MRC de Vaudreuil-Soulanges est d'avis que les aspects suivants doivent être traités et résolus avant d'aborder les questions plus précises des sources de financement :

- Une planification rigoureuse des projets en transport afin que les investissements se traduisent par des projets assurant une plus grande mobilité à l'échelle du Grand Montréal ;

- Une gouvernance adéquate du système de transport collectif métropolitain qui laisse une place plus large aux instances locales et régionales ;
- L'équité comme principe d'évaluation des mesures de financement ;
- La priorisation des projets basée sur une planification rigoureuse visant à assurer la mobilité à l'échelle du Grand Montréal.

La MRC affirme également que le développement du transport en commun ne doit pas se faire en opposition au développement et à l'amélioration du réseau routier et autoroutier indispensable au transport des marchandises qui représente un axe majeur de l'économie régionale et montréalaise. De plus, le réseau autoroutier est encore la meilleure structure d'accueil pour certains moyens de transport collectif, dont les services rapides par bus. Il faut donc être en mesure d'intervenir sur l'un et sur l'autre de façon intégrée et complémentaire.

La MRC salue l'exercice de la Commission du transport de la CMM et est heureuse d'avoir participé à cette réflexion, en espérant que celle-ci débouche sur l'élaboration de solutions viables, équitables et efficaces pour le plus grand bien de la région métropolitaine de Montréal.