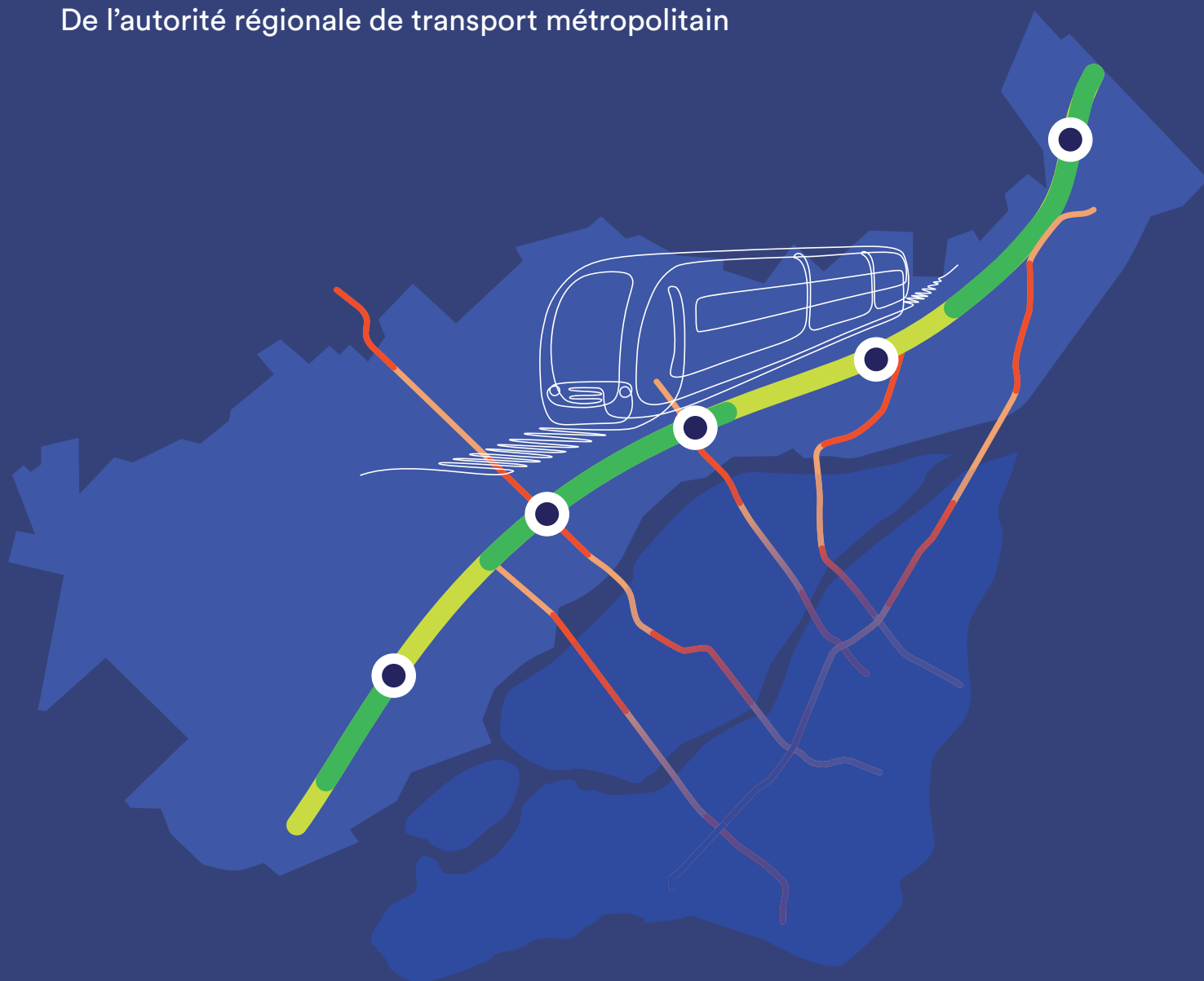
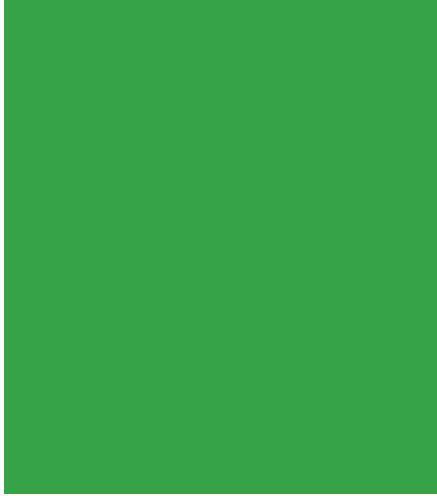


MÉMOIRE

Projet de plan stratégique de développement du transport collectif

De l'autorité régionale de transport métropolitain





NOTE LIMINAIRE

***La couronne Nord de la Communauté métropolitaine de Montréal :
un milieu de vie en mouvement***

Située au sud des régions de Lanaudière et des Laurentides, la couronne Nord de la Communauté métropolitaine de Montréal s'étend d'Oka à L'Assomption et est composée de 20 municipalités réparties en cinq Municipalités régionales de comté. Elle offre à ses habitants la tranquillité de la banlieue jumelée à un développement urbain en plein essor. Patrimoine et modernité se côtoient dans cette région riche en histoire et en projets pour l'avenir.

Depuis 2006, cette région a connu une augmentation importante de sa population, et celle-ci se poursuit toujours. Un cadre de vie dynamique, une généreuse offre d'emplois, une offre de services variée incitent les habitants à y mener leurs activités quotidiennes, que ce soit pour y travailler, y étudier et s'y divertir.

Miroir bucolique de la métropole, elle offre à sa population et à ceux qui visitent ses grands espaces, une offre culturelle et récréative bien à elle. On y retrouve des villes où toutes et tous se sentent chez eux.

Cette effervescence lui confère un pouvoir de rétention et d'attraction important. Afin de poursuivre son développement de manière durable, dans l'optique d'une plus grande mobilité, les citoyennes et les citoyens de la couronne Nord aspirent à un réseau de transport qui saura répondre à la nouvelle réalité des dernières décennies et à celles à venir.

1. SOMMAIRE

La Table des préfets et des élus de la couronne Nord (TPÉCN) fondait beaucoup d'espoir dans le projet de plan stratégique de développement du transport collectif (PSD) de la région métropolitaine de Montréal (la région).

Nous n'avons pas été déçus de la réflexion audacieuse réalisée en si peu de temps par l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) qui a été mise en place il y a peu de temps encore.

Il s'agit pour nous d'un effort de planification remarquable qui démontre une grande ouverture d'esprit. Le défi était de taille. Il s'agit d'une première au Québec.

Toutefois, la Table des préfets et des élus de la couronne Nord insiste pour que le plan stratégique de développement du transport collectif développé par l'ARTM soit ajusté pour tenir compte de la situation objective de la couronne Nord de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).¹

L'analyse technique jointe en annexe confirme de manière objective et indiscutable que le niveau de desserte en transport collectif sur la couronne Nord est devenu un frein à son développement et que, en conséquence, il nuit à l'objectif d'améliorer la compétitivité et l'attractivité de la CMM.

Comme il a été démontré, la couronne Nord joue un rôle de plus en plus important, voire même structurant, dans la CMM autant en termes de croissance démographique que d'essor économique et social. Ce rôle prendra encore de

l'importance suite à la pandémie comme le démontre très clairement les statistiques récentes. Le réseau de transport collectif conçu à l'époque révolue où l'on dormait sur la couronne Nord tout en travaillant, en étudiant et en se récréant au centre-ville de Montréal, est désormais obsole

La couronne Nord est devenue une région à part entière, dotée d'une offre d'emploi abondante et diversifiée, d'un cadre de vie agréable et de formules de développement adaptées aux principes de la durabilité recommandée par la CMM.

L'analyse montre que la couronne Nord a connu une phase de structuration importante de la démographie, de l'emploi et des déplacements entre 2006 et 2018. Cette structuration se traduit par un accroissement et une diversification de l'emploi, une augmentation de la rétention des déplacements dans la couronne Nord mais aussi par un maintien et un accroissement du recours à l'auto pour les déplacements de la population.

L'analyse de l'emploi a mis en évidence que la couronne Nord s'affirme progressivement comme un pôle d'emploi avec une structure économique diversifiée, des secteurs de spécialisation et un nombre absolu d'emplois en augmentation :

¹ La couronne Nord de la CMM comprend cinq MRC (Mirabel, Deux-Montagnes, Thérèse-de-Blainville, Les Moulins, L'Assomption) et 20 municipalités ou villes. Mirabel a désormais le statut de ville. Cependant, nous choisissons, par souci de clarté, de la désigner comme MRC de Mirabel. Elle se distingue de la couronne Nord de la région métropolitaine couverte par l'ARTM, laquelle englobe un territoire plus vaste. La description de chacun des territoires est réalisée dans la note technique accompagnant le mémoire. La mention « couronne Nord » dans le présent texte fait référence à la couronne Nord de la CMM. Dans tout cas contraire, le texte précise lorsqu'il fait référence au territoire de l'ARTM.

Entre 2006 et 2016, le nombre d'emplois dans la couronne Nord a augmenté de +20 % alors que, au cours de la même période, il a crû de +6 % dans le territoire de la CMM. La couronne Nord représente environ 10% de l'emploi, une part en légère augmentation depuis 2006.

Dans toutes les MRC de la couronne Nord, l'augmentation du nombre d'emplois a été supérieure à celle enregistrée dans la CMM. La MRC de Mirabel a connu la plus forte augmentation (+39 %) entre 2006 et 2016, passant de 15 460 emplois à 21 500 emplois. L'emploi dans la MRC Les Moulins a augmenté de +26 %. Dans les deux MRC, l'emploi a surtout augmenté entre 2006 et 2011. La MRC de l'Assomption a connu la moins forte augmentation (+8 %) entre 2006 et 2016.

La structure économique de la couronne Nord par grand secteur économique est relativement stable entre 2006 et 2016, avec une croissance de la part des secteurs tertiaires marchand et non-marchand (+4 % et +38 % entre 2006 et 2016). Notamment, les services de santé, d'éducation, d'administration connaissent une explosion entre 2011 et 2016 (+184 %). Le secteur primaire recule, notamment dans Mirabel (-38 %) et dans la MRC L'Assomption (-47 %) entre 2006 et 2016.

Les MRC Thérèse-de Blainville et Les Moulins représentent les plus importants pôles d'emploi avec, respectivement, 31 % et 25 % de l'emploi en couronne Nord en 2016. Mirabel en représente 12 %. Mirabel s'affirme comme pôle d'emploi dans le secteur secondaire (38 % de l'emploi en 2016).

Sur le plan des déplacements, l'analyse des tendances entre 2008 et 2018 met en évidence que la couronne Nord exerce une rétention importante :

La croissance du nombre de déplacements dans la couronne Nord a connu une tendance similaire à celle enregistrée pour la région métropolitaine de Montréal. Entre 2008 et 2018, l'accroissement du nombre de déplacements a été de +43 % (+29 % pour la population). La période 2008-2013 a été marquée par la plus forte augmentation des déplacements, de +37 %.

Lors de la pointe du matin, la majorité des déplacements de la couronne Nord sont internes (66 % en 2018) même si, entre 2008 et 2018, la part des déplacements sortants a connu la plus forte augmentation (+62 %). Entre 2008 et 2013, le nombre de déplacements internes augmente le plus après le nombre des déplacements sortants (+35 %).

Cette tendance a été enregistrée dans tous les motifs de déplacements, et notamment pour le travail. La couronne Nord représente le deuxième pôle de déplacements pour le travail en région métropolitaine de Montréal (14 %, après l'agglomération de Montréal), et la part des déplacements internes est remarquable :

Le travail représente 51 % de tous déplacements matinaux dans la région métropolitaine de Montréal et dans la couronne Nord. En couronne Nord, les déplacements pour le travail ont connu un fort accroissement, de +63 % entre 2008 et 2018, supérieur à la croissance démographique (+28 %), et concentré entre 2008 et 2013.

La part des déplacements internes dans la couronne Nord a connu la plus forte augmentation entre 2008 et 2018 (+64 %). Cet accroissement s'est concentré entre 2008 et 2013. Les déplacements internes dans la couronne Nord représentent plus de la moitié des déplacements pour le travail en pointe matinale. Il s'agit de la part la plus élevée par rapport aux autres régions.

L'analyse de la part modale montre deux tendances cruciales. Entre 2008 et 2013, la part des déplacements en transports en commun augmente fortement, notamment dans les déplacements à destination du centre-ville. Malgré tout, la part modale de l'auto reste prééminente à l'échelle de la région métropolitaine :

■ La couronne Nord représente environ 24 % des déplacements en auto en pointe matinale dans la région métropolitaine de Montréal. Cette proportion est plus élevée que celle de sa population (environ 15 %). Cette part a augmenté, plus vite que celle de la couronne Sud entre 1998 et 2018.

■ Par ailleurs, la couronne Nord a connu un accroissement de +18 % du nombre des déplacements en auto entre 2008 et 2013. Seul l'accroissement enregistré à Laval a dépassé la couronne Nord (+20 %). Dans la couronne Nord le transport collectif ou bimode a connu une augmentation modérée, de +3 % entre 2013 et 2018. Pourtant, ce mode a augmenté de +33 % entre 2008 et 2013. Il s'agit de la plus forte augmentation enregistrée au cours de la période, toutes régions d'analyse confondues.

L'accroissement de l'utilisation du transport collectif suggère que les résidents de la couronne Nord sont prêts à utiliser des infrastructures, tant est-il qu'elles soient performantes (rapidité, fréquence) et efficaces (organisation des réseaux en fonction des pôles d'activité : emploi, études).

La confrontation de l'analyse de l'évolution de l'emploi et des déplacements dans la couronne Nord avec le développement actuel du territoire et les projets existants met en évidence que la tendance identifiée précédemment a de fortes chances de s'accroître :

■ L'analyse du développement des territoires des cinq MRC de la couronne Nord a permis de mettre en évidence la relative saturation du périmètre urbain existant, la pression foncière sur la zone agricole et la concentration du développement dans la bande de territoire située de part et d'autre de l'autoroute 640 ainsi qu'entre cet axe et la rivière des Mille-Îles.

■ L'analyse de la localisation des principaux projets de développement résidentiel, commercial (logistique) et industriel (agro-technologique) a permis de souligner le caractère structurant de l'autoroute 640 pour ces différentes entreprises. Notamment, l'axe autoroutier apparaît comme un atout déterminant dans la mise en valeur de vastes territoires, à l'ouest dans la MRC de Deux-Montagnes et à l'est dans la MRC Les Moulins. Dans la MRC de Mirabel, le développement tire parti de l'autoroute 15, mais la connectivité avec la 640 est un atout essentiel également.

■ L'analyse de la distribution des terrains vacants montre qu'un quart environ de ces derniers se localise dans un rayon d'un kilomètre autour de la 640. Cette proportion est variable selon les MRC. Toutefois, les terrains vacants développables qui ne se situent pas dans ce périmètre se localisent dans un rayon de quelques kilomètres à peine autour de cet équipement de transport. Il est fort probable que cet axe continue de jouer un rôle majeur dans la mesure où une infime partie de ces terrains se situe dans les aires TOD, pourtant ciblées pour le développement durable par le PMAD.

■ Bien que le projet de REM prévoie une connexion à deux stations de trains existantes sur le territoire de la couronne Nord, soient les gares Grand-Moulin et Deux-Montagnes, il n'en reste pas moins que les municipalités de la couronne Nord ne comptent aucun réseau de transport structurant permettant de se déplacer sur l'ensemble de son territoire, et ce principalement dans l'axe est-ouest.

Il est particulièrement éloquent que, dans les aires TOD de la couronne Nord environ 90 % des déplacements se réalisent en auto. Les aires TOD sont pourtant prévues pour favoriser les liens fonctionnels entre la fonction résidentielle et commerciale et le transport en commun. Or, les réseaux existants ne satisfont pas la demande et le potentiel de développement de ces aires est extrêmement limité par rapport à la croissance des ménages attendue d'ici 2031. La capacité de développement des aires TOD permettrait d'accueillir environ 10 % des ménages supplémentaires attendus en couronne Nord, au lieu des 40 % préconisés par le PMAD.

Sur le plan conjoncturel, les mesures de prévention de la pandémie de la COVID-19 pourraient accentuer des dynamiques déjà observées en couronne Nord. Notamment, sur un plan prospectif, cette crise pourrait avoir pour conséquence un déplacement de plus grande amplitude des activités (travail, résidence) en couronne Nord. Elle pourrait aussi conduire à l'accroissement des déplacements internes, à l'augmentation de la part du télétravail et des études à distance et au renforcement du poids de la couronne Nord dans les dynamiques métropolitaines. En septembre 2020, la Communauté métropolitaine de Montréal estimait à près de 40% la part des travailleurs qui télétravaillaient dans le Grand Montréal au 30 mai 2020 et à près de 40% également la part des emplois qui pourraient être effectués en télétravail dans ce même territoire.²

L'examen de la structuration des transports en commun (autobus, train, métro) sur le territoire à l'étude met en évidence un déficit important en matière de desserte, lequel contribue à expliquer les constats effectués précédemment et accentuera les tendances observées ci-dessus :

■ Malgré la présence de trois lignes de trains et huit gares sur le territoire de la couronne Nord, aucune ligne ne permet une connexion est-ouest dans la région. Le nombre de départs offert varie entre 8 et 17 par jour, durant la semaine, à une cadence qui varie entre 30 minutes et 1 heure aux heures de pointe. De plus, aucun service n'est offert la fin de semaine ou durant les jours fériés.

■ L'analyse fine des lignes d'autobus confirme cette situation. 19 lignes d'autobus de la couronne Nord (le quart du total des circuits offerts), se connectent à un secteur disposant d'une station de métro. En revanche, seuls 8 circuits d'autobus permettent de connecter une MRC à une autre sur le territoire de la couronne Nord. Il est également important de souligner qu'aucune de ces lignes d'autobus ne permet une connexion est-ouest complète sur le territoire.

■ De plus, la distribution des réseaux est hétérogène sur le territoire. Les circuits d'autobus se concentrent de part et d'autre de l'autoroute 640 et au sud de celle-ci jusqu'à la rivière des Mille-Îles, dans des secteurs déjà

fortement peuplés.

■ Ce service limité est aussi confronté à des enjeux de ponctualité, liés au fait que les voies ferrées utilisées par les trains de banlieue appartiennent à des compagnies ferroviaires de marchandises soit le Canadien Pacifique (CP) et le Canadien National (CN).

Avec une offre si peu diversifiée et mal adaptée aux activités des résidents, il n'est pas étonnant que la part modale de l'auto soit aussi prééminente dans les déplacements en couronne Nord. Plusieurs régions de la CMM proposent, depuis plusieurs années, des projets de réseau de transport en commun structurant qui permettraient de consolider les réseaux existants et d'en développer de nouveaux. Il est maintenant compris que si l'offre de transport en commun ne répond pas aux besoins des citoyens en termes de circuit offert, d'horaire et de tarif, ceux-ci ne l'utiliseront pas.

Considérant qu'il y a un manque évident en termes de réseau de transport en commun structurant, que les impacts positifs sur la croissance du marché immobilier dans les secteurs voisins des stations sont connus et que la CMM souhaite augmenter la densité minimale dans les aires TOD, il est évident que le développement d'un tel réseau favoriserait la croissance économique en couronne Nord.

Le PSD de l'ARTM vise à établir des stratégies de mobilité durable appuyées sur la politique de mobilité durable 2030 du ministère des Transports du Québec (MTQ), du Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal (PMAD) et du Schéma d'aménagement et de développement (SAD) de la MRC Rivière-du-Nord.

Afin d'accompagner au mieux le renforcement de la structure économique des territoires métropolitains et ce jusqu'en 2050, le PSD devrait intégrer à sa planification des services et des infrastructures de transport en commun un projet structurant de transport en commun orienté est-ouest, bouclant avec les axes stratégiques nord-sud, et destiné à soutenir l'essor de la couronne Nord.

² Communauté Métropolitaine de Montréal (2020). Le télétravail. Perspectives et enjeux d'aménagement pour la région métropolitaine. Notes de travail, 30 septembre, 10 pages.

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS ET DES POSITIONNEMENTS

Concernant le diagnostic et les enjeux

■ Considérant l'ampleur du développement observé sur la couronne Nord lors des dernières années et du développement qui y est attendu lors des prochaines années, la TPÉCN recommande qu'un quatrième enjeu soit identifié au Plan stratégique de développement (PSD), soit celui de la disparité dans la qualité des modes de transport offerts à travers la région métropolitaine, ce qui a pour effet de privilégier la compétitivité et l'attractivité de certains secteurs, donc d'une partie de la population et des structures économiques, au détriment de certains autres.

■ La TPÉCN est également d'avis qu'un diagnostic précis pour la couronne Nord, portant notamment sur l'achalandage, les motifs de déplacement et les destinations devrait accompagner la version finale du PSD.

Concernant la vision et les orientations

■ La TPÉCN est d'avis que le PSD doit avoir un rôle stratégique plus large, non seulement à la lumière des enjeux environnementaux, mais aussi et surtout en matière de développement urbain, de développement économique, social et culturel. Il doit servir de catalyseur. Le PSD ne doit donc pas uniquement s'inscrire dans la desserte des points de service (TOD) et des corridors de transport actuels où le PMAD projette de diriger 60 % de la croissance démographique. Les points de service devront être revus et redéployés de façon à assurer la mise en place d'un réseau structurant qui favorisera l'accroissement de l'attractivité et la compétitivité de l'ensemble de la région métropolitaine.

■ La TPÉCN est d'avis qu'il faut mettre en place un réseau de transport collectif structurant, à la fine pointe de la technologie, permettant de stimuler le développement économique, culturel et social de chacun des cinq sec-

teurs dans une perspective de complémentarité et dans le respect des aspirations des communautés présentes dans chacun de ceux-ci. Ce réseau doit permettre d'accroître globalement la compétitivité de la CMM par rapport aux régions métropolitaines concurrentes.

■ La TPÉCN souscrit entièrement à l'objectif de réduction de l'utilisation de l'auto solo. C'est un objectif essentiel considérant la situation critique à laquelle les résidents de la couronne Nord sont confrontés. Dans le but de renforcer la justification des dépenses du PSD, il serait souhaitable de préciser, notamment, les objectifs de part modale visés, leur horizon de réalisation, le phasage et le niveau de réduction de la congestion souhaité pour chacun des principaux corridors. Pour ce faire, la TPÉCN soutient qu'il est urgent de définir le niveau actuel de congestion, son ampleur dans le temps et dans l'espace, son évolution et son coût, et d'en identifier quelles en sont ses principales causes.

Concernant les cibles du PSD

■ La TPÉCN réitère son engagement envers les orientations du PMAD de la CMM et soutient que le PSD de l'ARTM doit s'inscrire dans le prolongement direct de ses orientations en reconnaissant :

■ Le caractère polycentrique évolutif qui s'exerce dans chacun des cinq secteurs de la région métropolitaine;

■ L'apport de chacun des cinq secteurs comme contributeur essentiel au développement économique, culturel et social de la région métropolitaine;

■ La nécessité d'accroître l'offre et la qualité du transport collectif dans chaque secteur de manière à assurer l'attractivité et la compétitivité du Grand Montréal, mais surtout de répondre aux besoins de tous les résidents.

La TPÉCN reconnaît également que le PSD doit tendre vers l'atteinte des objectifs promus par la Politique de mobilité durable (PMD) adoptée par le gouvernement du Québec en mars 2018, soit de réduire de 37,5% les émissions de GES par rapport au niveau de 1990, la consommation de pétrole, le temps des déplacements et les coûts associés à la congestion automobile.

La TPÉCN supporte entièrement la volonté de l'ARTM de hausser l'offre de services de manière soutenue au cours des dix prochaines années, d'améliorer la qualité des services et d'assurer un transfert modal vers les modes de transport collectif et actif des déplacements en auto. Nous souhaitons que les cibles poursuivies par le PSD puissent s'appliquer dans chaque secteur. Nous serons ainsi mieux en mesure de juger des défis et des implications en termes d'amélioration des réseaux et services à mettre en place au cours de la prochaine décennie.

Concernant le réseau de transport collectif structurant

La TPÉCN souligne qu'il y a urgence de proposer des projets concrets pour notre secteur et insiste sur l'importance de mettre sur pied rapidement des initiatives pour y développer un réseau structurant de transport collectif. Dans cet esprit, la TPÉCN recommande à l'ARTM :

- D'intégrer prioritairement à ses actions 1.2 et 1.3 l'analyse des axes et les projets de rattrapage en transport collectif identifiés au mémoire de la TPÉCN;

- D'inscrire aux interventions prioritaires 2021-2030 le projet d'un mode de transport collectif structurant de type REM dans l'axe de l'A-640, pour une mise en œuvre dans l'horizon de planification du PSD. L'axe de l'A-640 devrait constituer l'assise du réseau structurant de transport collectif de la couronne Nord et relier les principaux pôles de développement de celle-ci, les trois lignes de train et leurs gares, les prolongements du REM dans l'axe nord-sud et l'axe Notre-Dame. L'axe de l'A-640 doit jouer un double rôle : devenir l'épine dorsale de la structure régio-

nale sur la couronne Nord et, simultanément, assurer l'intégration aux réseaux structurants menant à Laval et à l'île de Montréal. L'emprise de l'A-640 devrait être revue pour intégrer également les déplacements en mode actif et une meilleure intégration urbaine.

La TPÉCN tient également à rappeler le caractère urgent de mettre en œuvre les interventions prioritaires identifiées au PIDTC sur le territoire de la couronne Nord.

Concernant la stratégie 1. Organiser la mobilité en fonction du réseau de transport collectif structurant

La TPÉCN recommande que le libellé de la stratégie 1 devrait être modifié et faire référence à la complétion du réseau de transport collectif structurant existant plutôt qu'à son renforcement.

Concernant la stratégie 2. Arrimer le transport collectif à l'aménagement du territoire

La TPÉCN partage le principe que le réseau structurant de transport collectif doit devenir l'ossature de la consolidation du territoire métropolitain et ainsi orienter le développement urbain des prochaines décennies. À cet égard nous nous attendons de l'ARTM qu'elle s'arrime à notre vision du développement urbain, l'aménagement du territoire étant de responsabilité des municipalités à l'intérieur du grand cadre fourni par la CMM dans le PMAD.

La TPÉCN est d'avis que, dans le cadre de la démarche de planification concertée transport-aménagement sur les pôles d'échanges, le rôle de l'ARTM est de définir ses besoins et ses normes, lesquels seront intégrés dans la planification des pôles d'échanges par les municipalités qui en sont responsables.

Concernant la stratégie 3. Assurer une offre de services de transport collectif adaptée aux besoins

La TPÉCN appuie sans réserve la volonté de l'ARTM de corriger l'iniquité qui peut exister dans le Grand Montréal dans la disponibilité et la qualité des services de transport collectif offerts. L'établissement des normes d'harmonisation devrait être fait à court terme, voire prioritairement. S'il ne devait y avoir qu'un objectif à atteindre par le PSD, ce serait selon la TPÉCN celui-là. Il devrait d'ailleurs trôner en tête des objectifs du PSD.

Le PSD doit corriger les lacunes existantes et viser à rehausser le niveau de service en transport collectif et actif pour chaque secteur. Il doit également favoriser l'interrelation entre chacun des secteurs, condition essentielle à la solidarité et reconnaissance factuelle de l'existence d'un véritable territoire métropolitain. En conséquence, la TPÉCN soutient totalement les actions 3.1 (assurer une couverture harmonisée des services de transport collectif à l'ensemble des citoyens), 3.2 (accélérer et harmoniser la mise en accessibilité universelle des réseaux) et 3.3 (améliorer les services de transport adapté).

Concernant la stratégie 4. Innover pour améliorer l'attractivité du transport collectif

Pour la TPÉCN, l'équité entre tous les usagers est le premier principe qui doit guider la refonte tarifaire, avant la simplification, quoique essentielle également.

Pour la TPÉCN, il est indéniable qu'il faut promouvoir une culture de la mobilité durable. Ce n'est pas par des exercices de communication ou de promotion qu'on va y arriver, sinon très temporairement, c'est essentiellement par l'amélioration du réseau, des équipements, du service et de la tarification.

Concernant la stratégie 5. Optimiser l'utilisation du système de transport

La TPÉCN reconnaît l'importance de faciliter l'accès aux pôles d'échanges et au réseau du transport collectif pour les modes actifs, mais s'interroge sur le rôle et la responsabilité de l'ARTM de développer des axes utilitaires de modes actifs. La TPÉCN recommande que ce volet des modes actifs soit sous la responsabilité de la CMM, des MRC et des municipalités, et que l'ARTM prévoie des installations dans ses pôles d'échanges, à certains points d'accès au réseau et pour certains équipements de transport collectif.

La TPÉCN soutient la volonté de l'ARTM de développer le Réseau artériel métropolitain (RAM) dans la perspective de favoriser la fluidité des déplacements des personnes et des biens et d'offrir des aménagements sécuritaires pour les usagers des différents modes de transport. En ce qui a trait à l'objectif de proposer des espaces riverains conviviaux, la TPÉCN est d'avis qu'il s'agit de la responsabilité des différentes municipalités concernées.

La Table reconnaît l'importance d'accroître le co-voiturage et s'associe à la réflexion sur les pistes de soutien à ce mode de transport.

Concernant la stratégie 6. Assurer les ressources nécessaires au fonctionnement et à la résilience du système de transport collectif

La TPÉCN insiste pour rappeler que le maintien des actifs, quoique très important, ne doit pas accaparer la majeure partie du budget à adopter. Il y a un rattrapage très important à faire sur la couronne Nord. Il doit être fait prioritairement sans quoi le support de notre population nécessaire au PSD ne pourra être assuré.

Concernant les défis de financement du transport collectif

La TPÉCN recommande, préalablement à la mise en œuvre du PSD, de conclure un pacte fiscal, sur une période de 10 ans, avec les gouvernements fédéral et provincial pour que ceux-ci assument majoritairement les coûts d'investissement et d'exploitation requis. Ce pacte fiscal devrait être prioritaire et complété avant toute décision d'investissement, et ce, pour tout nouveau projet.

N'ayant actuellement aucune indication de l'impact financier du PSD pour nos citoyens, la couronne Nord a donc besoin de clarifications avant de se prononcer de façon finale sur le PSD. Nous devons en connaître les implications financières pour nos citoyens avant de porter un jugement éclairé et final.

Concernant le plan d'intervention

En ce qui concerne l'adoption du PSD, et devant l'urgence de la situation, la TPÉCN considère que le plan d'intervention devrait être complété en décembre 2022 et que les projets de rattrapage concernant notre secteur soient amorcés en urgence.

La TPÉCN tient aussi à rappeler que les tendances conjoncturelles associées à la COVID-19 et identifiées par l'ARTM dans le projet de PSD (effets potentiels sur les modèles de déplacement, impacts sur le service de transport collectif, son achalandage et son financement) pourraient aussi se traduire par un accroissement de la demande sur le territoire de la couronne Nord.

À PROPOS DE LA TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE NORD

La Table des préfets et élus de la couronne Nord (TPÉCN) est un espace animé d'un esprit de solidarité et de réciprocité. Elle est une assemblée de cinq municipalités régionales de comté (MRC), de vingt villes et municipalités, représentant 610 000 habitants. 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'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), du Réseau de transport métropolitain (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.**

