

**Les défis de la mise en œuvre
de la Politique québécoise de transport collectif
dans la région métropolitaine de Montréal**

Allocution de monsieur Gérald Tremblay
Maire de Montréal et président de la Communauté métropolitaine de Montréal

12ième colloque annuel de l'Association des CIT

Hôtel Mont Gabriel
Sainte-Adèle

7 septembre 2006

Chers collègues du milieu municipal,
Chers membres de l'Association des CIT,
Chers représentants des sociétés de transport,
Distingués invités,
Mesdames et Messieurs,

Je voudrais d'abord remercier l'Association des conseils intermunicipaux de transport de m'offrir cette tribune à l'occasion du 12e colloque annuel de l'association.

Je voudrais du même coup souligner la contribution positive de l'ACIT à la réflexion en cours sur le financement du transport collectif dans la région.

C'est pour moi un réel plaisir de m'adresser aujourd'hui aux décideurs et aux gestionnaires des différents réseaux de transport en commun de la région métropolitaine de Montréal - vous dont le transport en commun fait partie de votre quotidien.

* * *

En juin dernier, comme vous le savez, le gouvernement du Québec a fait connaître sa *politique québécoise de transport collectif*, indiquant ce qu'il estime nécessaire d'entreprendre au cours des prochaines années.

Combinée à la *Politique sur les changements climatiques*, cette nouvelle politique consacre la volonté du gouvernement d'amorcer, avec ses partenaires, une lutte efficace contre les gaz à effet de serre. Elle présente le transport collectif comme un enjeu de société. Elle met à la disposition des municipalités un nouveau fonds de soutien de 130 M\$ récurrent afin d'améliorer les services de transport collectif.

* * *

Cette nouvelle politique représente donc une bonne nouvelle pour l'avenir du transport collectif. Je voudrais aujourd'hui insister sur le fait que l'adoption de cette nouvelle politique est une conséquence directe de notre mobilisation comme région métropolitaine.

En d'autres mots, nos efforts sont à l'origine de la politique.

Au cours des dernières années, le dossier du financement du transport en commun a, en effet, retenu une bonne part de notre attention et de nos énergies.

Notre mobilisation s'est d'abord concrétisée à l'échelle canadienne : en 2004, avec mes collègues, les maires de Laval, Longueuil, Gatineau, Québec et Sherbrooke, avec aussi l'appui des maires de Toronto et de Vancouver, nous avons fait front commun, à l'intérieur de la Fédération canadienne des municipalités, pour promouvoir l'importance d'investir davantage dans le transport en commun.

Et nous avons réussi à rallier le Canada à cette idée.

Dans le cadre des négociations entourant le versement aux municipalités d'une partie de la taxe d'accise fédérale sur l'essence, nous avons obtenu que 25 % des sommes fédérales allouées au Québec soient consacrées au transport en commun selon une formule de répartition basée sur l'achalandage.

Il s'agissait d'un autre gain important.

Au sein de la Communauté métropolitaine de Montréal, nous nous sommes donné, en février 2005, un projet de décentralisation du transport en commun, prenant l'engagement de fournir un service de qualité sur l'ensemble du territoire et d'attirer de nouveaux usagers.

Nous voulions alors profiter du contexte qui nous apparaissait favorable avec notamment, le transfert imminent d'une partie de la taxe d'accise fédérale sur l'essence et la volonté du premier ministre Jean Charest, exprimée à l'occasion du Forum des générations, de donner suite à des projets de décentralisation des responsabilités gouvernementales.

Au printemps 2005 s'est aussi tenu un *Forum métropolitain sur le financement du transport en commun*, réunissant autour d'une même table des élus ainsi que des représentants de la société civile, tous concernés par le transport collectif : chambre de commerce, syndicats, Association des CIT, conseil régional en environnement, organisme de santé publique, représentants des usagers.

À cette occasion, tous les participants à ce Forum, y compris votre ancien président, M. Élie Fallu, que je salue au passage, sont venus appuyer le choix du transport collectif pour la région, exprimant un consensus régional fort.

En septembre 2005, les participants à ce Forum, se présentant sous le nom de la *Coalition métropolitaine pour la relance du transport en commun*, identifiaient cinq projets d'immobilisation considérés comme prioritaires pour le développement de la région. La Coalition recommandait, en mars 2006, de prioriser le projet de train de l'Est.

* * *

Bref, au cours des deux dernières années, nous nous sommes beaucoup concertés comme région, véhiculant les mêmes préoccupations et les mêmes messages, unis dans le même combat.

Nous avons dit et répété :

- que les besoins en immobilisations pour la région étaient importants : plus de 8 G\$ pour les 15 prochaines années;
- qu'il fallait assurer le maintien de nos équipements existants, comme le métro de Montréal, mais aussi le réseau des trains de banlieue et nos réseaux d'autobus;
- qu'il fallait réaliser de nouveaux projets structurants pour l'avenir – comme, par exemple, le projet de train de l'Est (mais je pourrais aussi parler du SLR dans l'axe de l'autoroute 10, de la navette ferroviaire Aéroport Montréal-Trudeau/centre-ville, du projet de prolongement du métro vers Anjou...)
- qu'il fallait en même temps trouver une solution au problème du manque à gagner chronique en matière de financement des coûts d'exploitation du transport en commun;
- qu'il fallait en outre garantir aux municipalités l'accès à des sources de revenus diversifiées, prévisibles et adéquates;
- qu'en somme, le monde municipal était prêt à faire sa part, mais que nous nous attendions, en échange, à ce que tous ceux qui bénéficient du transport collectif paient également leur juste contribution.

* * *

Lentement mais sûrement, notre message a cheminé au sein des gouvernements.

Par exemple, dans le dernier budget du ministre fédéral des Finances, M. Ralph Goodale, l'éventualité de rendre permanent le transfert d'une partie de la taxe fédérale sur l'essence était explicitement évoquée. Son successeur conservateur, le ministre Jim Flaherty, ne ferme d'ailleurs pas la porte à cette proposition.

De son côté, le gouvernement du Québec nous a d'abord dit qu'il était prêt à discuter de notre projet de décentralisation ce qui, en soi, était un premier pas. On parlait alors toujours d'une réforme à venir du cadre financier du transport en commun et pas encore d'une nouvelle politique québécoise des transports collectifs.

Puis, en décembre 2005, le gouvernement concluait avec le fédéral une entente sur le transfert d'une partie des recettes de la taxe d'accise fédérale sur l'essence pour des projets d'infrastructures, garantissant à la région 430 M\$ pour le transport en commun pour la période 2006-2010, incluant la contribution du gouvernement du Québec, versée dans la SOFIL.

Dans son projet de décentralisation, la Communauté proposait de créer avec ces nouveaux revenus un fonds d'immobilisation métropolitain. Le gouvernement du Québec devait plutôt convenir de verser ces sommes directement aux AOT par l'entremise de la SOFIL.

En mars 2006, le premier ministre du Québec confirmait l'intention de son gouvernement de donner suite au projet de train de l'Est, donnant suite au consensus régional exprimé à travers la *Coalition métropolitaine pour la relance du transport collectif*, la Chambre de commerce de l'Est de Montréal et, bien sûr, nos collègues, la mairesse de Repentigny, madame Chantal Deschamps et les maires de Mascouche et de Terrebonne, messieurs Richard Marcotte et Jean-Marc Robitaille.

Du même coup, M. Charest annonçait comme imminente l'adoption d'une politique québécoise du transport collectif, politique qui devait être finalement dévoilée en juin dernier.

* * *

Un des principaux mérites de la nouvelle politique est de fixer des objectifs précis : une augmentation de l'achalandage de 8 % d'ici 2012 en raison d'une amélioration de l'offre de service de 16 %.

Ces objectifs sont ambitieux et exigeants et je les salue. Je pense même pouvoir affirmer, en votre nom, que les municipalités de la Communauté métropolitaine de Montréal, les sociétés de transports, les autres AOT du territoire, avec la collaboration de l'Agence métropolitaine de transport, toutes seront très actives dans la réalisation de ces objectifs.

Évidemment, ces cibles nous concernent directement comme région puisque les 82 municipalités que compte la CMM représentent plus de 85 % du total de l'achalandage du transport en commun au Québec. Le succès futur de la politique passe donc nécessairement par notre collaboration active.

La politique annonce un nouveau fonds de soutien de 130 M\$ récurrent afin d'améliorer les services de transport collectif. Moyennant une contrepartie municipale équivalente, nous pourrions donc bénéficier de sommes additionnelles qui permettront aux sociétés de transport d'augmenter l'offre de service et l'achalandage.

Par ailleurs, la politique évalue pour la première fois les besoins en investissements, non pas à 4,6 G\$, essentiellement pour les projets de maintien, mais à près de 8 milliards \$, reprenant à son compte le diagnostic dressé par la Coalition métropolitaine pour la relance du transport en commun.

* * *

La nouvelle politique québécoise ne règle pas tous les problèmes financiers sur la table, loin de là. À mon point de vue, les sommes prévues dans la politique demeurent encore insuffisantes notamment pour rencontrer nos besoins en immobilisation à l'échelle de la région.

Dans bien des cas, la contribution municipale demandée est encore trop importante : un dollar de contribution municipale pour chaque dollar d'aide disponible dans le fonds vert ce qui représente, pour les municipalités, une ponction additionnelle très significative dans le contexte budgétaire actuel.

Il me semble également que les modalités d'utilisation du fonds vert, essentiellement destinées à l'aide à l'exploitation, pourraient être assouplies compte tenu des retards accumulés et des rattrapages à opérer rapidement. Pendant des années, nous avons vécu dans un contexte de sous-financement : le gouvernement ne nous laisse pas la chance de reprendre notre souffle.

Il y a donc encore des discussions à venir avec le gouvernement, des négociations à compléter et c'est normal. Le processus suit son cours.

* * *

Malgré ces réserves, il nous faut, dès maintenant, envisager la mise en œuvre de la nouvelle politique gouvernementale. Nous devons nous demander comment nous y prendre alors que certains, comme la Fédération canadienne des municipalités, songent déjà à doter le pays d'un plan permanent visant à soutenir, à long terme, les réseaux de transport.

Nous avons d'ailleurs, à cet effet, rencontré la semaine dernière le ministre fédéral responsable des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, M. Lawrence Cannon, qui a démontré une ouverture certaine à cette proposition, lui qui a été, par le passé, conseiller municipal et président de l'ATUQ, et qui demeure donc, pour nous, un allié sûr.

Personnellement, je vois pour la région cinq défis à relever, défis sur lesquels je me permettrai ici d'insister :

* * *

Le **premier défi** est de réaliser ensemble notre choix du transport collectif et d'en faire la planification à l'échelle métropolitaine.

Depuis 2001, la région dispose d'une instance permettant une telle planification métropolitaine, soit la Communauté métropolitaine de Montréal. La CMM a compétence dans les domaines de l'aménagement du territoire, du développement économique, de l'environnement, du transport, du logement social, ainsi que des équipements, infrastructures, services et activités à caractère métropolitain.

En matière de transport, plus spécifiquement, la Communauté a compétence pour planifier le transport en commun, le coordonner et en financer les aspects ayant un caractère métropolitain, tout comme l'AMT.

Ce rôle, prévu par la loi, la Communauté ne l'exerce pas encore pleinement. C'était d'ailleurs un des objets de notre projet de décentralisation que de permettre à la Communauté d'assumer son rôle à part entière.

La CMM demeure la seule instance politique possédant tous les pouvoirs nécessaires à l'élaboration et à la mise en oeuvre d'une stratégie de développement du transport collectif intégrée à l'échelle métropolitaine.

En interpellant directement la Communauté dans le cadre de sa politique, comme je vous en parlerai plus loin, le gouvernement reconnaît à la Communauté un rôle unique et la désigne, du même coup, comme le véhicule privilégié pour le développement futur du transport collectif dans la région.

À cet effet, la Coalition a convenu de reporter les discussions concernant le cadre institutionnel pour concentrer tous ses efforts sur le cadre financier.

* * *

Le **second défi** découlant de la mise en oeuvre de la politique est d'envisager le transport collectif dans toutes ses dimensions selon une approche qui reflète l'interdépendance de ces grandes fonctions métropolitaines que sont le transport, l'aménagement, le développement économique, l'environnement et le logement.

En ce sens, les cibles qu'il faut se fixer comme région à l'horizon de l'année 2012 dépassent le simple objectif d'une augmentation de l'achalandage du transport en commun, comme le prévoit la politique québécoise. Il faut que les investissements en transport collectif appuient le développement économique et, par extension, la qualité de vie de nos citoyens. On devrait donc avoir pour préoccupation :

- de limiter la croissance de l'usage de l'automobile solo en encourageant, par exemple, le covoiturage et l'usage du vélo;
- de favoriser l'intermodalité en prévoyant, par exemple, un nombre suffisant de stationnements incitatifs;
- de permettre la desserte des pôles majeurs, ce qui représente un enjeu important pour la compétitivité de la région;
- d'optimiser les infrastructures existantes avant d'envisager la réalisation de nouveaux projets;
- de consolider le tissu urbain existant en favorisant un meilleur arrimage entre l'aménagement du territoire et le transport;
- de limiter la production de gaz à effet de serre et des polluants dommageables pour la santé et l'environnement.

* * *

Le **troisième défi** pour la mise en oeuvre de la politique consiste à penser autrement le transport collectif, à changer de paradigme, à innover.

Il est temps d'y inclure le transport actif, comme nous y encourage la politique, et de concevoir la congestion non pas comme un problème, mais comme une opportunité de changer nos habitudes, nos mentalités et nos comportements. Nous devons nous préoccuper de répondre d'abord aux besoins en mobilité des citoyens, plutôt que de nous soucier seulement de gérer une flotte de véhicules ou des infrastructures en transport.

Peut-on offrir, en termes de confort et de temps, des conditions de déplacements et de flexibilité comparables à celles de la voiture, voire du vélo, sur de courtes distances ? Je pense que nous devons y aspirer.

Peut-on mieux desservir les clientèles à mobilité réduite et la population vieillissante ? Je pense que la réponse est « oui ».

En fait, je nous invite à profiter des projets de réaménagement routier ou autoroutier pour faire les choses différemment, je nous incite à prévoir des voies réservées pour les autobus et le covoiturage, à inclure une voie cyclable au projet, à mieux intégrer la place du piéton. Je nous suggère de rendre nos villes plus accueillantes aux citoyens.

Finalement, je nous invite à faire les choses différemment et à faire du transport collectif un levier pour améliorer la qualité de vie de nos citoyennes et citoyens et pour cimenter la cohésion sociale dans nos milieux de vie respectifs.

Bref, je nous invite, ni plus ni moins, à une nouvelle culture en matière de transport collectif.

* * *

Le **quatrième défi** pour la mise en œuvre de la politique est de poursuivre la mobilisation des élus, des citoyens et de la société civile autour de ce choix du transport collectif, de faire en sorte qu'il devienne un choix de société partagé par tous.

Individuellement, nous sommes aujourd'hui plus conscients de notre dépendance à l'automobile, plus sensibles aux vertus du transport actif pour notre santé et plus disposés à utiliser les transports en commun. C'est en tablant sur ce changement des mentalités que nous devons opérer le virage vers le transport collectif.

Au cours des deux dernières années, comme je l'ai précédemment souligné, le dossier du transport collectif a cheminé à notre satisfaction grâce, notamment, à la mobilisation de tous les partenaires de la région autour de cette question.

Il nous faut maintenir ce momentum.

Le transport collectif est l'un de ces dossiers dont les enjeux et les solutions se posent à l'échelle métropolitaine. Il exige que nous fixions ensemble la stratégie à privilégier pour améliorer l'offre ainsi que la qualité des services aux usagers et pour inciter notre population à utiliser davantage les transports collectifs.

Alors que la mise en œuvre de la nouvelle politique gouvernementale doit maintenant nous préoccuper, alors qu'il nous faudra bientôt poursuivre nos discussions sur les priorités d'investissements dans la région, il nous faut anticiper les prochaines étapes. Je verrais personnellement d'un très bon œil la mise sur pied, sur une base permanente, d'une table métropolitaine du transport collectif.

Dans mon esprit, une telle instance devrait réunir tous les partenaires en transport collectif de la région, être animée conjointement par la CMM et l'AMT et avoir pour mandat d'élaborer un projet global de modernisation et de développement des infrastructures de transport de la région de Montréal s'insérant dans une vision métropolitaine de son développement.

Je vous annonce donc que d'ici quelques semaines, le directeur général de la Communauté, M. Massimo Iezzi, et le président-directeur général de l'Agence, M. Joël Gauthier, feront connaître le mandat, la composition et les modalités de fonctionnement de cette nouvelle instance métropolitaine de concertation destinée à superviser la mise en œuvre réussie de la politique gouvernementale du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal.

* * *

Enfin, le **cinquième défi** découlant de la mise en œuvre de la politique est à la base de ce que j'ai envie d'appeler notre « spécificité métropolitaine » : il nous faut convenir entre nous d'un partage plus équitable des coûts du transport en commun à l'échelle métropolitaine.

C'est là où nous sommes rendus.

Dans sa nouvelle politique, le gouvernement du Québec réserve d'ailleurs quelques passages au cas de la région de Montréal, reconnaissant que notre région est confrontée à une réalité particulière et que le financement du métro constitue en soi un dossier problématique. Des ajustements doivent maintenant être apportés, convient le gouvernement.

Soulignant la contribution de la Communauté à la réflexion en cours, évoquant son projet de décentralisation du transport en commun et les travaux de l'audit sur les coûts du transport en commun, le gouvernement invite d'ailleurs formellement la Communauté à poursuivre sa réflexion.

Et c'est ce que nous faisons.

La Communauté travaille donc actuellement à l'élaboration d'une proposition permettant de financer adéquatement, à l'échelle de la région, les services en transport en commun. L'objectif recherché, tel que formulé dans la politique gouvernementale, est de faire en sorte que ceux qui bénéficient du transport en commun assument leur juste part.

Comme maire de Montréal, je suis évidemment de très près ces travaux puisque la situation actuelle me préoccupe.

Ainsi, je peux comprendre, à la limite et au nom d'une certaine solidarité métropolitaine, que Montréal assume près de 60 % du déficit des trains de banlieue alors que seulement 37 % des usagers de ce mode de transport sont des Montréalais. Je comprends toutefois difficilement que nous assumions seuls 100 % du déficit du métro, alors que celui-ci est, indéniablement, un équipement métropolitain qui profite à l'ensemble de la région. Il y a, à mon sens, un problème d'iniquité important et flagrant.

En même temps, comme président de la Communauté, je suis conscient que dans la solution éventuellement retenue, un juste équilibre entre les villes centres que sont Montréal, Laval et Longueuil et les villes périphériques doit être assuré afin que tout le monde dans la région trouve son compte.

* * *

Dans cette démarche visant à en arriver à une solution métropolitaine au financement des coûts du transport en commun, la Communauté est accompagnée par le mandataire nommé par le gouvernement, M. Réal Mireault. À défaut d'une entente d'ici le 30 septembre, celui-ci fera ses recommandations au gouvernement.

Voulant associer nos partenaires à cet exercice, souhaitant les échanges les plus fructueux possible, nous avons convenu de mettre sur pied un comité aviseur formé d'élus locaux et du mandataire accompagnateur nommé par le gouvernement.

Font partie de ce comité :

- M. **Claude Trudel**, président de la Société de transport de Montréal
- M. **André Lavallée**, membre du comité exécutif de Montréal et responsable du transport collectif, représentant de la CMM au conseil de l'AMT
- M. **Gilles Vaillancourt**, maire de Laval et vice-président du conseil de la CMM
- M. **Jean-Jacques Beldié**, président de la Société de transport de Laval et président de l'ATUQ
- M. **Claude Gladu**, maire de Longueuil, vice-président du comité exécutif de la CMM et représentant de la CMM au conseil de l'AMT
- Mme **Johane Fontaine-Deshaies**, présidente du Réseau de transport de Longueuil
- M. **Jean-Marc Robitaille**, maire de Terrebonne et membre du comité exécutif de la CMM
- M. **Michel Gilbert**, maire de Mont-Saint-Hilaire et membre du comité exécutif de la CMM
- M. **Sergio Pavone**, maire de Châteauguay
- Mme **Chantal Deschamps**, mairesse de Repentigny, présidente de la commission du transport de la CMM et représentante de la CMM au conseil de l'AMT
- M. **Jean-Claude Labrecque**, conseiller municipal de Terrebonne et président de l'ACIT
- M. **Joël Gauthier**, président-directeur général de l'Agence métropolitaine de transport.
- M. **Massimo Iezzoni**, directeur général de la Communauté métropolitaine de Montréal, qui agit à titre de secrétaire du comité.

Ce comité est déjà à l'oeuvre avec l'objectif de conclure une entente consensuelle pour que la région en sorte renforcée.

L'enjeu principal est de déterminer l'ampleur du déficit d'exploitation du métro et des trains de banlieue, de convenir de la contribution municipale aux immobilisations du métro et des trains de banlieue et d'aborder la question de l'intégration tarifaire. Ce qui est recherché ici, c'est une entente globale. Il nous faut passer d'une logique locale à une logique métropolitaine.

Au bout de l'exercice, il y aura nécessairement des factures à partager, des priorités à établir. Il faudra alors oublier le « chacun-pour-soi » qui a souvent caractérisé nos réflexes dans la région et nous demander si nous sommes vraiment des partenaires du transport en commun.

Personnellement, je demeure optimiste et j'ai bon espoir que la solution retenue ralliera la grande majorité des acteurs de la région et que nous pourrions envisager l'avenir avec confiance.

* * *

Il me faut maintenant conclure.

Le transport collectif est un service public essentiel, nécessaire au bon fonctionnement de la région. Il contribue à la qualité de vie et à la santé de nos citoyennes et citoyens. Il est un puissant moteur de développement économique et joue un rôle prépondérant pour la compétitivité et l'attractivité de la région. Par ses nombreux bienfaits, le transport collectif contribue d'une manière unique au dynamisme de la région. Il est une condition obligée à un développement durable. Dans la foulée de la mise en œuvre du protocole de Kyoto, le transport collectif représente en somme, un choix de société évident - pour ne pas dire incontournable.

Au terme d'une réflexion qui s'est échelonnée sur plusieurs années, le gouvernement vient de donner aux villes et à la région des moyens pour améliorer leurs réseaux de transport collectif. Le principal mérite de la nouvelle politique gouvernementale est de nous engager dans la bonne direction.

La balle est maintenant dans notre camp. Les défis devant nous sont emballants. C'est à nous de les relever.

Merci.