

# COMMUNIQUÉ

*Pour diffusion immédiate*

## **Pour une réforme efficiente du transport collectif métropolitain :**

### **L'expérience du CITL : un modèle à imiter plus qu'à éliminer!**

**(Sainte-Thérèse, le 26 octobre 2015)** Au moment où le ministre des Transports du Québec s'apprête à déposer un projet de loi portant sur un nouveau modèle de gouvernance du transport collectif métropolitain, les maires et élus de quatorze villes de la Couronne Nord, membres du Conseil intermunicipal de transport Laurentides (CITL), croient fermement que le modèle performant, flexible et efficace qu'ils ont mis en place il y a déjà 11 ans est l'exemple à adopter plutôt qu'à éliminer.

D'emblée, les élus membres du CITL reconnaissent la pertinence de la nouvelle structure organisationnelle, qui, en créant l'Autorité régionale de transport (ART), favorise une planification optimale et structurée sur l'ensemble du territoire. Tout comme leur apparaît logique et nécessaire, la création, à l'intérieur de la structure, d'une entité qui soit responsable de la gestion des opérations des équipements métropolitains. *« Cependant, tenant compte d'une pluralité de facteurs, dont la nécessité de placer le client au centre des préoccupations, et en se basant sur des principes d'équité et d'efficacité, nous sommes convaincus que le rôle du Réseau de transport métropolitain doit être strictement limité à la gestion des équipements métropolitains et ne doit, en aucune façon, englober la gestion des opérations des conseils intermunicipaux de transport »*, de dire le président du CITL et maire de Saint-Eustache, M. Pierre Charron.

#### **Création d'un réseau de transport métropolitain et de deux instances régionales distinctes**

Les élus précisent que leur proposition, qui a été présentée au ministre Poëti en septembre dernier, est en totale concordance avec l'esprit et la lettre du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), qui reconnaît et identifie les secteurs géographiques des Couronnes Nord et Sud comme composantes dynamiques dans le développement de la région métropolitaine, au même titre que ceux de l'agglomération de Montréal, de l'agglomération de Longueuil et de la Ville de Laval. Leur proposition prévoit donc la création d'un Réseau de transport métropolitain, doté de pouvoirs opérationnels au niveau métropolitain, et de deux instances régionales de transport (IRT), une sur chaque Couronne, ayant leur propre territoire et accordant aux élus l'autonomie nécessaire pour dispenser des services de proximité. À l'instar des sociétés de transport de Montréal, Laval et Longueuil, ces instances régionales devraient, elles aussi, signer des contrats de performance avec l'ART. Une solution qui présente l'avantage de respecter les intentions du ministre des Transports, de même que celles des élus municipaux, qui veulent conserver au niveau régional la gestion des services de transport. *« Dans le contexte d'une révision aussi importante que celle de la gouvernance du transport en commun à l'échelle métropolitaine, ce qu'il convient de réviser, c'est le nombre et la limitation étroite des territoires, pour atteindre une plus grande efficacité »*, ajoute M. Charron.

Différents facteurs plaident en faveur d'un tel enlignement, à débiter par la connaissance intime qu'ont les autorités organisatrices de transport de leurs territoires et des besoins des clientèles qu'elles desservent. Ajoutée à ceci, notons la forte croissance démographique que connaissent les Couronnes Nord et Sud, qui, à elles deux, comptent une population largement supérieure à celles additionnées des territoires desservis par les sociétés de transport de Laval et Longueuil, une tendance appelée à aller en s'accroissant. Rappelons de plus que les Couronnes ont accueilli la plus grande proportion des emplois créés à l'échelle métropolitaine, surpassant les pourcentages jumelés des trois autres secteurs géographiques, ce qui a engendré dans chacune d'elles une demande accrue pour une desserte en transport en commun reflétant la réalité régionale.

### **Le CIT Laurentides, un modèle d'intégration à imiter**

*« Le ministre ayant affirmé vouloir s'inspirer des meilleures pratiques, il peut trouver en notre modèle d'affaires un exemple d'organisation aussi performant qu'efficace, avec une croissance spectaculaire de 76 % de l'achalandage depuis 2006, et un pourcentage de 73 % des déplacements, tous modes confondus, s'effectuant à l'intérieur même du territoire »,* de préciser le président. Un succès qui, pour les élus, repose sur une parfaite connaissance du terrain, sur la souplesse du modèle permettant une prise de décision rapide, sur l'étroit lien de proximité entretenu avec la clientèle et sur le lien d'imputabilité qu'ils entretiennent avec leurs commettants. Né de la fusion de quatre autorités organisatrices de transport et desservant aujourd'hui quatorze municipalités des Basses-Laurentides sur un territoire deux fois plus vaste que l'île de Montréal, le CITL a su faire de son organisation un modèle d'intégration réussi, ayant prouvé son efficacité, et ayant même fait l'objet d'un sujet de maîtrise à l'ENAP.

*« En résumé, l'essentiel de ce que le ministre des Transports vise à réaliser par le biais de cette réforme se retrouve dans le modèle de fusion du CITL : un seul conseil d'administration, un guichet unique (transport régulier, adapté et intégration des étudiants du secondaire), une tarification simplifiée pour les usagers, des ententes avec les AOT voisines, pour ne nommer que ces exemples »,* de conclure M. Charron.

-30-

Source : Conseil intermunicipal de transport Laurentides

Informations : Marie-Michelle Crevier  
Adjointe aux communications  
Tél. : 450 430-3011, poste 246  
Cell. : 514 808-8521