

Plan stratégique 2020-horizon 2025

Vision, mission et valeurs	2
Message de la directrice générale	3
Message du président	4
CITL / Dix années au service des citoyens	5
Portrait / Le CITL en chiffres	6
Portrait / La gouvernance au CITL	7
1. Évolution actuelle / Tendances 2025	8
2. Contextes d'intervention	18
3. Axes stratégiques 2020 – horizon 2025	22
Conclusion / Vers une mobilité durable	29

vision, mission et valeurs

2 NOTRE VISION

Le CIT Laurentides vise à assurer de façon responsable un leadership dans le domaine du transport en commun. De par sa compétence et son dynamisme, l'organisation deviendra un réel outil de développement durable pour la région.

NOTRE MISSION

Contribuer au développement économique, à la consolidation de milieux de vie de qualité ainsi qu'à l'adoption de modes de vie respectueux de l'environnement par une offre de services en transport collectif ajustée aux besoins des citoyens et établie dans le respect des ressources financières disponibles.

NOS VALEURS

LE RESPECT

L'équipe du CITL s'engage à agir avec dignité et respect, dans un esprit d'écoute et d'honnêteté. Dans un souci de transparence, nous acceptons de présenter les buts et les motifs de nos actions.

LA QUALITÉ

L'action du CITL vise l'excellence ainsi que l'optimisation des résultats. Pour ce faire, nous cherchons à mieux comprendre et à mieux définir le rôle de chacun. Dans notre travail, nous adoptons une pensée stratégique et planifions nos activités en conséquence. De ce fait, nous évaluons les résultats de nos programmes et initiatives et nous acceptons de rendre personnellement des comptes.

LA RESPONSABILITÉ SOCIALE

Au CITL, nous agissons de manière à inspirer et à soutenir la confiance du public à notre endroit. Pour ce faire, nous visons à offrir des services raisonnablement accessibles qui prennent en compte le contexte du bien public et la capacité de payer de nos partenaires. Dans un souci d'équité, nous tentons de minimiser la distinction entre les clientèles du transport régulier et du transport adapté.



message

de la directrice générale

EN ROUTE VERS UNE NOUVELLE DÉCENNIE !

Lorsque quatorze municipalités se sont unies pour doter leurs citoyens d'un seul service de transport collectif, le défi était colossal. Cela exigeait non seulement de réunir en un même organisme des employés jusque-là habitués de s'occuper de la question du transport en commun sur un territoire autrement plus restreint, mais aussi d'harmoniser des pratiques qui n'avaient jamais eu à converger. Quatorze municipalités, cela représentait quatre organismes de transport en commun, chacun doté de sa propre structure administrative, de sa tarification et de son contrat avec une entreprise privée d'exploitation des autobus. En somme, il s'agissait de construire un nouvel édifice tout en bénéficiant de l'appui de fondations anciennes. Comme la tâche semblait alors immense !

Bien vite, il a fallu uniformiser certaines pratiques, décloisonner les territoires, sans perdre de vue l'objectif de la fusion : améliorer les services en transport collectif offerts à des citoyens qui n'ont que faire des frontières administratives, et ce, dans le respect des ressources financières disponibles. Pour y arriver, le tout nouveau Conseil intermunicipal de transport Laurentides (CITL) a puisé dans le bassin de personnel compétent qui était à sa disposition. En se consolidant, il est allé chercher de nouvelles ressources qui ont à leur tour contribué à en faire l'organisme que l'on connaît.

Au-delà du succès manifeste de la fusion dont témoignent l'ajout d'heures de service, la hausse considérable de l'achalandage et l'harmonisation des pratiques, une préoccupation demeure primordiale aux yeux des dirigeants et des employés du CITL : celle de se situer en regard de notre domaine d'action. À cet effet, une analyse comparative menée en 2013 indiquait qu'en comparaison des autres CIT, le CIT Laurentides assure plus de déplacements par kilomètre parcourus et maintient des coûts d'opération inférieurs à la moyenne de l'ensemble. Au chapitre des défis se trouvent toutefois le nombre de déplacements per capita ainsi que le ratio d'autofinancement des services dans un contexte où nous transportons davantage d'étudiants bénéficiant d'un tarif réduit.

Au cours des prochaines années, nous continuerons donc à mesurer le résultat de nos actions dans le but de constamment gagner en efficacité. À ces préoccupations organisationnelles s'ajouteront d'autres chantiers qui exigeront leur lot d'innovations. En effet, la croissance démographique et le développement économique que connaîtra la région des Basses-Laurentides généreront une hausse importante de la demande en déplacements. Dans ce contexte, il nous faudra faire pression pour que des infrastructures adéquates soient développées, au premier chef desquelles se trouvent les voies réservées. Il sera également nécessaire que nous trouvions de nouvelles sources de financement, afin de respecter la capacité de payer des municipalités.

Le bilan des dix dernières années m'amène cependant à être confiante en notre savoir-faire de relever ces défis avec brio. À ce sujet, l'équipe de direction se joint à moi pour souligner combien auront compté l'appui indéfectible du conseil d'administration ainsi que le professionnalisme et l'implication de l'ensemble du personnel. Grâce à leurs efforts combinés, le CITL a pu atteindre et même dépasser ses objectifs. Et c'est encore avec leur concours qu'il parviendra à surmonter les défis de la prochaine décennie.



Nicole Houle

Nicole Houle
Directrice générale

message

du président

4

PARVENIR À BON PORT

En unissant leurs forces, les municipalités à l'origine de la création du CIT Laurentides visaient l'amélioration des services de transport collectif dont bénéficiaient leurs citoyens. Sur un territoire équivalent à deux fois la superficie de l'île de Montréal, il s'agissait de créer un réseau unifié de transport en commun capable de répondre à la demande croissante générée par une région en plein essor.

Grâce à l'implication sans relâche de tous les intervenants, il faut admettre que le défi a été plus que relevé. Avec une augmentation de 89 % du nombre de déplacements annuels et la multiplication par deux des heures de service, force est de constater que la dernière décennie aura été celle des pas de géants.

C'est d'ailleurs afin d'avoir une meilleure vision de cette réalité en constante évolution que le conseil d'administration du CITL a adopté, voilà cinq ans, le *Plan de mobilité durable 2010-2015 - horizon 2020*. Ce document stratégique permettait d'anticiper sur les évolutions à venir, assurant ainsi un développement ordonné du transport en commun sur le territoire du Conseil.

Cependant, dans une région telle que la nôtre, les mutations n'ont de cesse de se poursuivre et c'est pourquoi il convient maintenant de mettre à jour le *Plan de mobilité durable*. Le présent *Plan stratégique 2020 – horizon 2025* répond à cette préoccupation qu'a le CITL de demeurer en phase avec sa réalité. En actualisant les données disponibles et en explicitant les enjeux des prochaines années, le Plan stratégique permettra au CITL d'intervenir de façon optimale sur son territoire.

Quant aux défis des prochaines années, leur nombre ne sera égalé que par leur complexité. En plus de devoir manœuvrer dans un contexte légal qui n'est pas toujours adapté à ses besoins, le CITL devra trouver le moyen de financer le nécessaire développement des services de transport en commun. À cela s'ajouteront des enjeux d'ordre technologique, dont l'information aux passagers en temps réel ainsi que l'électrification de la flotte d'autobus ne constituent que des exemples. Également, les élus et les citoyens devront se serrer les coudes afin d'obtenir l'aménagement d'infrastructures trop longtemps attendues. Enfin, le dossier de la fusion des douze organismes de transport collectif des couronnes Nord et Sud exigera toute notre attention : en effet, l'autonomie de nos collectivités dans l'organisation des services locaux de transport en commun mérite d'être protégée.

Afin de répondre à ces enjeux, le CITL devra passer du statut d'organisme gestionnaire du transport en commun à celui de facilitateur de la mobilité. Son champ d'action est voué à croître, son expertise pouvant aussi bien servir à la promotion des transports actifs qu'au développement de quartiers orientés vers les transports collectifs.

Les besoins en déplacements du 21^e siècle seront éclatés, dans le temps comme dans l'espace. Pour y répondre, il faudra décloisonner les décisions et partager les expériences.



Pierre Charron

Pierre Charron
Président du CITL
Maire de la
Ville de Saint-Eustache

CITL

Dix années au service des citoyens

En 2004, la fusion volontaire de quatre organismes de transport collectif traduisait la volonté de quatorze municipalités des Basses-Laurentides de répondre aux besoins en déplacements de leurs citoyens. Était né le Conseil intermunicipal de transport Laurentides, dont l'importance n'a depuis cessé de croître au sein des communautés qu'il dessert.

Ainsi devenu le plus important CIT de la région montréalaise, le CITL se devait de développer sa vision quant à l'avenir du transport collectif dans les Basses-Laurentides. L'adoption du Plan de mobilité durable, en 2009, lui aura permis de se doter de cette vision, dont la mise en œuvre est depuis lors assurée par le *Plan financier de référence*.

L'union des forces favorisée par cet exercice a également mené, en 2011, à ce que les municipalités membres acceptent à l'unanimité de revoir la formule de financement de l'organisme. Plutôt que de s'appuyer principalement sur le nombre de kilomètres parcourus au sein chaque ville, la nouvelle entente accorde un poids prépondérant à la municipalité de résidence des usagers, confirmant ainsi la solidarité entre les villes, et ce, peu importe la nature du service offert sur le territoire de chacune d'entre elles.

Dans la foulée de cet exercice, le CITL a également renégocié avec succès les ententes qui le liaient avec les quatre transporteurs privés opérant à contrat sur son réseau. Alors que ces ententes étaient encore valides pour cinq ans, le CITL est parvenu à obtenir une diminution des taux horaires qui lui sont facturés pour l'utilisation des autobus, jetant ainsi les bases d'un développement à long terme de l'offre de services.

Si la décennie qui s'est écoulée depuis la fusion a été fort chargée, la prochaine promet de l'être tout autant. Devant conjuguer une forte croissance démographique avec une stagnation des investissements gouvernementaux dans l'amélioration des services de transport collectif, le CITL doit également s'interroger sur son avenir, comme en fait foi l'annonce par le ministère des Transports d'une possible fusion des douze CIT et OMIT de la région montréalaise.

Afin de ne pas perdre le cap dans cette réalité en mouvement, une mise à jour du *Plan de mobilité durable 2010-2015* s'avère nécessaire. Le Plan stratégique – horizon 2025 s'attèle à cette tâche, en plus de rectifier, au besoin, les orientations contenues dans le Plan de mobilité. Par ce travail, le CITL sera en mesure d'unir les municipalités des Basses-Laurentides et de faire valoir leurs préoccupations auprès d'instances métropolitaines et gouvernementales pour, plus que jamais, se poser en acteur clé de la croissance durable de sa région.



**Une réalité
en mouvement**

portrait

Le CITL en chiffres

6 Avec ses correspondances rapides, sa desserte du réseau de métro et ses horaires ajustés à ceux des trains de banlieue, le réseau du CIT Laurentides conjugue souplesse et efficacité sur un territoire de 936 km², soit près de deux fois la superficie de l'île de Montréal.

Au cours des dix dernières années, le CITL a développé une offre capable de répondre aux besoins d'une clientèle diversifiée. Alors que le transport adapté contribue à l'autonomie des personnes à mobilité réduite, les usagers ayant 65 ans et plus vivant au sein de résidences pour personnes âgées ont accès à un service de transport répondant

à leurs besoins courants. Quant aux plus jeunes, ils sont près de 2600 élèves à emprunter quotidiennement les trajets du CITL à l'aide d'un titre de transport valide pendant l'année scolaire. Les résidents des secteurs à faible densité de population ont aussi accès aux services de transport en commun, grâce aux huit lignes de taxis collectifs mises en place à leur intention.

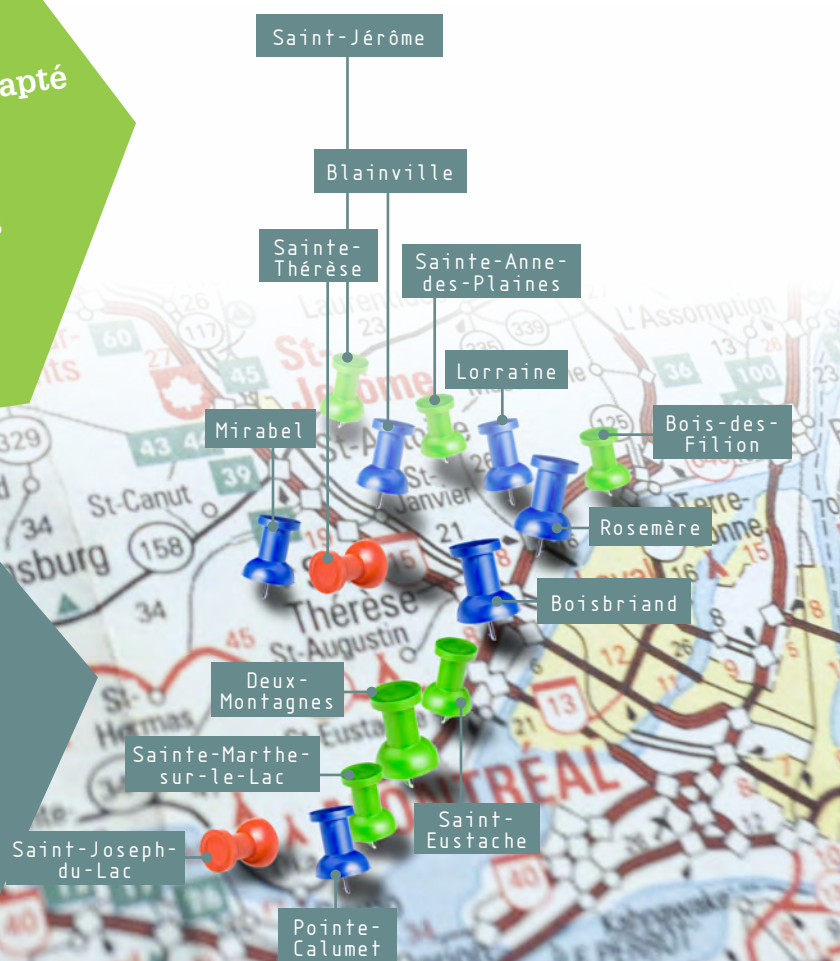
L'effet de ces initiatives se résume aisément : après dix années passées au service de la population des Basses-Laurentides, la hausse de l'achalandage atteint 89 %.

LE CITL LORS DE LA FUSION DE 2004

- 317 000 résidents desservis
- 3 381 000 déplacements par année
- 116 800 déplacements annuels par transport adapté
- 137 000 heures de service par année
- 2 490 000 km annuels parcourus en autobus
- Une flotte de 64 autobus, 7 minibus et 80 taxis
- Desservait 5 gares du réseau de trains
- Reliait une station de métro à Montréal : Henri-Bourassa

LE CITL EN 2015

- 373 000 résidents desservis
- 6 397 000 déplacements par année
- 191 000 déplacements annuels par transport adapté
- 337 000 heures de service par année
- 7 280 000 km annuels parcourus en autobus
- Une flotte de 118 autobus, 12 midibus de format intermédiaire, 17 minibus et 108 taxis
- Dessert 6 gares du réseau de trains
- Relie deux stations de métro à Laval : Montmorency et Cartier



La gouvernance au CITL

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Organisme de droit public constitué en vertu de la *Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal* (L.R.Q., c. C-60.1), le CITL est gouverné par un conseil d'administration (CA) formé d'un représentant de chacune des municipalités membres, en plus de deux représentants des usagers désignés par les membres du CA. Le conseil d'administration nomme cinq de ses membres afin de former un comité exécutif. En 2015, ce dernier est composé de M. Pierre Charron, président et maire de Saint-Eustache, de Mme Sylvie Surprenant, vice-présidente et mairesse de Sainte-Thérèse, de Mme Marlene Cordato, mairesse de Boisbriand, de M. Stéphane Maher, maire de Saint-Jérôme et de M. Normand Clermont, conseiller de Pointe-Calumet.

Le conseil d'administration et le comité exécutif sont tous deux appuyés par une direction générale qui s'assure que l'action du CITL réponde aux objectifs fixés par les instances décisionnelles. De plus, trois services travaillent en soutien à la direction générale de façon à assurer le fonctionnement quotidien du CIT Laurentides.

Une particularité du CITL réside dans son mode de gestion des autobus et des taxis collectifs, dont l'opération est confiée à quatre transporteurs privés d'autobus ainsi qu'à six entreprises de taxi. La qualité du service est fréquemment évaluée par le CIT Laurentides et fait l'objet d'un cahier des charges précis.

Encadré par la *Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal*, ce mode de fonctionnement dispense le CITL de l'achat et de l'entretien des autobus ainsi que de la gestion du personnel. Cette façon de faire offre également une plus grande souplesse dans le cadre de l'organisation des services, notamment par l'emploi de minibus ainsi que d'autobus de taille intermédiaire là où la demande le justifie. Il en résulte des coûts de fonctionnement inférieurs à ceux du Réseau de transport de Longueuil (RTL) et la Société de transport de Laval (STL).



1. évolution actuelle

8

Tendances 2025

Le CIT Laurentides dessert un territoire en évolution rapide. Une population en croissance, le développement de l'emploi et des services ainsi qu'un urbanisme en mutation modulent les besoins en déplacements de sa population.

Les pages suivantes dressent le portrait d'une réalité changeante à laquelle le CIT Laurentides saura s'adapter, en misant notamment sur la souplesse de son organisation.

17,6 %
Croissance totale de la population desservie par le CITL depuis 2004.

population

et emploi / Une croissance supérieure à la moyenne canadienne

CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE

La migration des jeunes familles constitue l'un des facteurs clés de la croissance démographique des quatorze municipalités desservies par le CITL. En 2004, la population de ces municipalités s'établissait à un peu plus de 317 000 personnes; en 2015, elle se chiffre à près de 373 000 résidents. Depuis 2006, le territoire du CITL reçoit 13 % de la croissance démographique totale de la région métropolitaine de recensement de Montréal, alors que sa population ne compte que pour 9 % du total. À l'horizon de 2026, les projections démographiques de l'Institut de la Statistique du Québec prévoient que le CITL desservira 420 000 résidents.

PERSPECTIVES DÉMOGRAPHIQUES

Au cours des prochaines années, la population du territoire du CITL augmentera en nombre mais d'une façon inégale selon les groupes d'âges. Alors que la part des personnes âgées de 65 ans et plus bondira, celle des résidents âgés de 20 à 64 ans fléchira de six points de pourcentage. Cette évolution risque d'alimenter l'éclatement des mobilités que nous observons depuis plusieurs années, lequel entraîne une demande accrue en déplacements à l'extérieur des heures de pointe.

LE DÉVELOPPEMENT DE L'EMPLOI

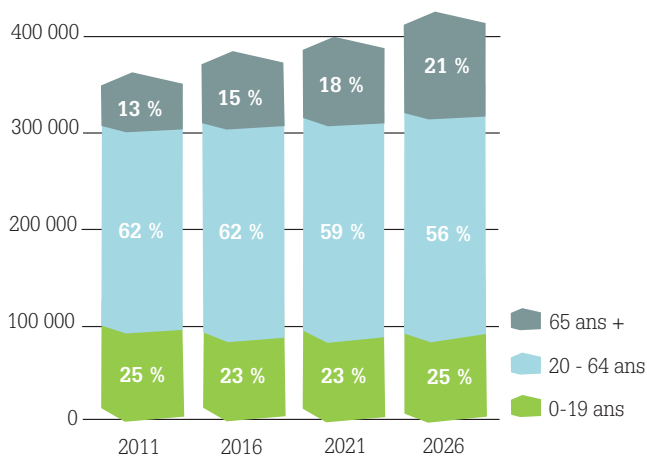
Le développement de l'activité économique au sein des Basses-Laurentides alimente un marché de l'emploi dynamique. Entre les recensements de 2006 et de 2011, plus de 10 800 emplois y ont été créés, portant le total à près de 130 000 emplois. Sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), les municipalités du CITL ont accueilli plus de 20% des nouveaux emplois créés entre 2006 et 2011¹. Selon une étude menée pour le compte de la CMM², entre 2011 et 2026, ce sont 10 % des nouveaux emplois de la CMM qui devraient être créés au sein du territoire du CITL.

À l'aube de 2026,
le CITL desservira
une population de
420 000
résidents.

1 sur 5
Entre 2006 et 2011,
proportion des nouveaux
emplois créés au sein de la
CMM qui étaient localisés
sur le territoire du CITL.



Croissance de la population selon l'âge



1. N'inclut pas les emplois localisés à Saint-Jérôme, qui n'est pas membre de la CMM.
2. Projections de l'emploi pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal, 2011.

territoire

Configuration et infrastructures

10

MILIEUX RÉSIDENTIELS

Historiquement concentrés au pourtour de quelques noyaux urbains et villageois, les milieux résidentiels connaissent une croissance soutenue depuis les années 1950. Principalement déployés dans les axes des routes 117 et 344, les milieux résidentiels couvrent environ 10 % de l'ensemble du territoire du CITL. Ils sont majoritairement constitués de maisons individuelles (55%). Il en résulte une densité plus faible de la population, ce qui constitue un défi pour la desserte par transport collectif.

INDUSTRIES, COMMERCE ET ACTIVITÉS AGRICOLES

Les industries et les commerces sont principalement implantés à proximité des axes autoroutiers 15 et 640. Très attractifs, les espaces industriels et commerciaux supportent une croissance soutenue de l'emploi. C'est notamment le cas du pôle Saint-Eustache, où se concentrent plus de 5700 emplois. Quant aux activités agricoles, elles occupent une part majeure du territoire du CITL. En effet, plus de 65% du territoire est intégré à la zone agricole protégée.

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Le territoire du CITL est desservi par quatre gares de la ligne de train de banlieue Saint-Jérôme ainsi que par deux gares de la ligne Deux-Montagnes. En raison de la saturation des 3900 espaces de stationnements incitatifs qui sont aménagés autour des gares, le rabattement par autobus est voué à jouer un rôle majeur dans la croissance de l'achalandage des trains. Par ailleurs, ces gares constituent les

principaux points de correspondance des autobus du CIT Laurentides, en plus de permettre les correspondances intermodales avec le train et la voiture. Le CITL déploie également cinq lignes d'autobus en direction des stations de métro Montmorency et Cartier.

Quant au réseau routier, les autoroutes 13, 15 et 640 constituent les principales infrastructures à portée métropolitaine. En période de pointe, la congestion chronique nuit cependant au transport des personnes. Le développement de voies réservées constitue donc une priorité, en accord avec les orientations du PMAD.

Densité des logements et de la population Milieux résidentiels



Les milieux résidentiels couvrent environ 10 % du territoire du CITL

Le CITL dessert 6 gares et 2 stations de métro.

territoire

Vers un urbanisme durable

LES ORIENTATIONS MÉTROPOLITAINES

En vigueur depuis 2012, le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la CMM vise à ce que d'ici 2031, 40 % de la croissance des ménages se localise dans des secteurs qui constituent des points d'accès au réseau métropolitain de transport en commun. Afin d'atteindre cet objectif, le PMAD préconise le développement de quartiers qui respectent les préceptes du *Transit-Oriented Development* (TOD), soit des aménagements axés sur le transport en commun. Sur le territoire du CITL, le PMAD identifie huit secteurs qui pourraient faire l'objet d'un aménagement de type TOD. Il s'agit des secteurs situés près des cinq gares existantes, en plus de ceux localisés à proximité du faubourg Boisbriand, de la gare projetée de Mirabel ainsi que du stationnement incitatif planifié à la tête des voies réservées de la future autoroute 19.

DES INITIATIVES D'AVANT-GARDE

Depuis plusieurs années déjà, les municipalités du CITL expérimentent de nouvelles formes d'urbanismes qui s'inscrivent dans les orientations du PMAD. C'est notamment le cas du quartier de la gare de Sainte-Thérèse, où des immeubles en copropriété contribuent à revitaliser le centre-ville. Non loin de là, le faubourg Boisbriand allie également des densités d'habitat plus élevées à la mixité des usages. À Blainville, un tout nouveau quartier de la gare est en cours de construction. Implanté à proximité de la ligne de train de Saint-Jérôme, ce quartier sera également desservi par la ligne d'autobus 9 du CITL. Plus au nord, l'arrivée du train à Saint-Jérôme a donné lieu à la construction d'une gare intermodale ainsi qu'à l'aménagement de nouveaux développements urbains plus denses destinés aux navetteurs.

D'autres municipalités membres du CITL souhaitent également aménager des quartiers TOD, mais des contraintes physiques exigent une concertation soutenue entre divers acteurs. C'est notamment le cas à Deux-Montagnes, où la municipalité est engagée dans un processus de planification détaillée des environs de la gare Deux-Montagnes.

11

TOD
Selon la définition qu'en donne le PMAD, le TOD est un développement immobilier de moyenne à haute densité structuré autour d'une station de transport en commun à haute capacité. Il offre également des opportunités de logement, d'emploi et de commerce et n'exclut pas l'automobile.



évolution

Une offre de services accrue, une demande soutenue

12

DES INVESTISSEMENTS CONSIDÉRABLES DANS LE TRANSPORT COLLECTIF

Au courant de la dernière décennie, des sommes importantes ont été investies afin de procéder à des améliorations de services sur le réseau du CITL. De 2006 à 2014, les dépenses ont plus que doublées, passant de 19,9 millions à près de 43 millions de dollars. En 2014, les tarifs payés par les usagers contribuaient à hauteur de 28 % du budget total de l'organisation; le gouvernement du Québec fournissait quant à lui 33 % des sommes nécessaires alors que les municipalités membres assumaient 39 % des coûts.

UNE AUGMENTATION SOUTENUE DE L'OFFRE DE SERVICES

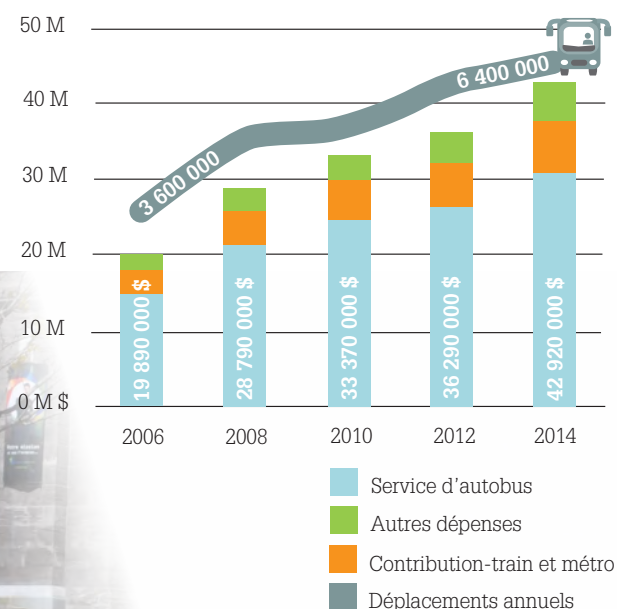
Sur le terrain, les sommes injectées dans les services de transport collectif ont permis, depuis 2006, d'ajouter près de 3,5 millions de kilomètres au service d'autobus (+108 %). Cela s'est traduit par une croissance de 112 000 heures de service (+93 %)³. Également, une part de l'augmentation de budget a été versée à titre de contributions métropolitaines. Ces contributions permettent de soutenir les ajouts de service effectués sur les lignes de train de banlieue, notamment celle de Saint-Jérôme. Ces sommes contribuent aussi à couvrir une partie du déficit de fonctionnement des trains et du métro.

3. Ces données excluent le kilométrage et les heures d'opérations enregistrés lorsque les autobus ne sont pas en service

UN ACHALANDAGE EN FORTE CROISSANCE

Les améliorations apportées au service du CITL ont entraîné un usage accru des transports collectifs par les résidents des Basses-Laurentides. Ainsi, le nombre de déplacements annuels accomplis sur le réseau du CITL est passé de 3 640 000 en 2006 à 6 397 000 en 2014, ce qui représente un accroissement de 76 %. Cela dépasse largement les objectifs fixés par *La Politique québécoise du transport collectif 2006-2012*, laquelle fixait comme objectif une augmentation de l'achalandage de 8 % ainsi qu'une hausse de l'offre de services de 16 %. Sur le territoire du CITL, près des trois quarts de la croissance des transports collectifs est attribuable aux déplacements accomplis sur le réseau d'autobus du Conseil, le reste étant capté par le réseau de train de banlieue de l'AMT.

Dépenses et achalandage 2006-2014



Depuis 2006,
24 nouveaux déplacements
accomplis pour chaque heure
de service ajoutée sur le
réseau du CITL.



portrait

de la mobilité / L'ensemble des déplacements

LES DONNÉES

Menées auprès de plus de 71 000 ménages, les enquêtes origine-destination de 2003, 2008 et 2013 documentent les déplacements effectués dans la région montréalaise. Afin de fournir le portrait le plus juste de la situation, les déplacements accomplis à titre de retour au domicile ont été exclus des données présentées dans ces pages.

L'analyse des données de l'Enquête Origine-Destination⁴ met en lumière les principales caractéristiques des déplacements accomplis à l'origine et à destination du territoire du CIT Laurentides. Ainsi, un jour moyen de semaine, ce sont plus de 433 000 déplacements qui proviennent des municipalités membres du CIT Laurentides. De plus, 94 000 déplacements arrivent quotidiennement de l'extérieur du territoire du CITL.

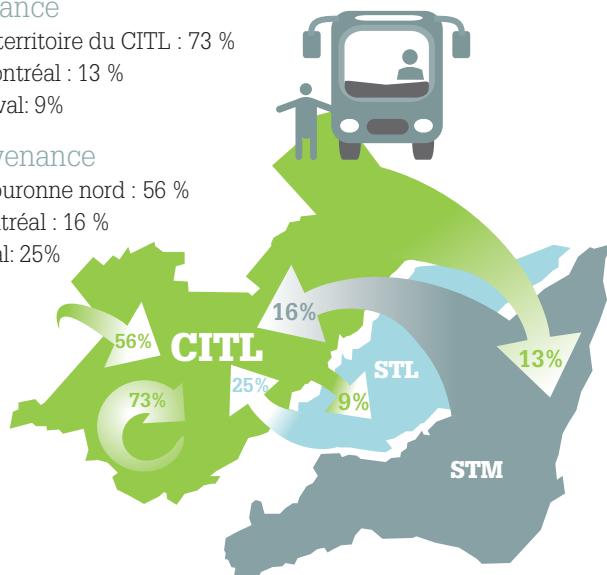
Déplacements quotidiens (tous modes de transports)

En partance

- Vers le territoire du CITL : 73 %
- Vers Montréal : 13 %
- Vers Laval: 9%

En provenance

- De la couronne nord : 56 %
- De Montréal : 16 %
- De Laval: 25%



4. Mobilité des personnes dans la région de Montréal, Enquêtes Origine-Destination 2003, 2008 et 2013, versions 03.a, 08.2a et 13.2a. Le traitement des données a été effectué par le CIT Laurentides.

DÉPLACEMENTS À L'ORIGINE DU TERRITOIRE DU CITL

Les 433 000 déplacements dont le lieu d'origine est situé sur le territoire du CITL possèdent les caractéristiques suivantes :

- 81 % s'effectuent par le biais de l'automobile. Le taux de motorisation, qui se situe à 1,7 voitures par ménage, alimente cette dynamique.
- 25 300 déplacements sont quotidiennement effectués par transport collectif (TC; cela représente 6 % des déplacements sur l'ensemble de la journée. En période de pointe matinale, la part du transport collectif s'élève à près de 10 %. Il s'agit d'une forte progression depuis 2003, année où la part modale des 12 800 déplacements accomplis par transport en commun s'établissait à 4 % le jour et à 6 % en pointe matinale.

Ces données montrent qu'au sein du territoire du CITL, les transports collectifs parviennent à accompagner la croissance vigoureuse de la population et de l'emploi. Alors que les déplacements accomplis en voiture sur l'ensemble de la Couronne Nord augmentaient de 18 % entre 2008 et 2013, l'emploi bondissait de 14 % et la population de 11 %. Pour la même période sur l'île de Montréal, les déplacements par automobile croissaient de 12 % alors que l'emploi n'augmentait que de 3 % et la population de 2 %.

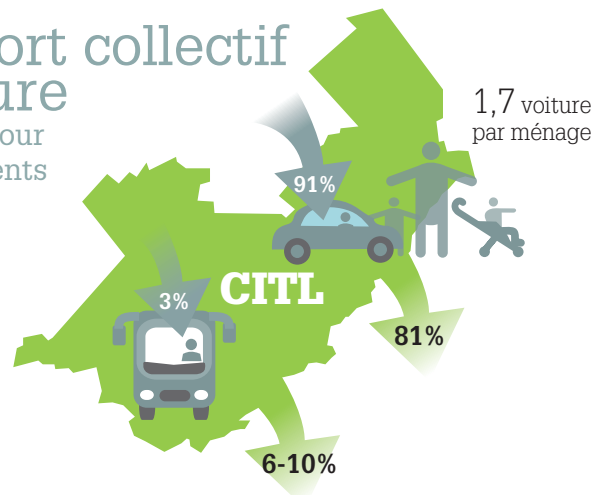
DÉPLACEMENTS ATTIRÉS PAR LE TERRITOIRE DU CITL

Les 94 000 déplacements qui arrivent de l'extérieur et se destinent au territoire du CITL possèdent les caractéristiques suivantes :

- 91 % sont accomplis par le biais de l'automobile. Les TC ne captent que 3 % de ces déplacements.
- 41 % sont accomplis pour le travail, 13 % pour les études et 46 % pour d'autres motifs tels que la fréquentation des services, les loisirs ou le magasinage. Ces données montrent la vigueur des pôles d'emplois et des centres de services présents sur le territoire du CITL.

Transport collectif vs voiture

Part modale pour les déplacements à l'origine et à destination du CITL



433 000 déplacements quotidiens proviennent des municipalités membres du CITL.

94 000 déplacements quotidiens proviennent de l'extérieur du territoire.

portrait

de la mobilité / Les réseaux de transports collectifs

14

Chaque jour de semaine, 25 300 déplacements empruntent les différents modes de transport collectif à partir du territoire du CITL. Également, 2 300 mouvements rejoignent le territoire à partir de l'extérieur. Ces déplacements peuvent impliquer les autobus, les taxis collectifs ou le transport adapté du CITL, tout comme ils peuvent recourir au train de banlieue, au réseau de métro ou aux autobus scolaires. Une partie du trajet peut aussi être accomplie par le biais de la voiture, de la moto, du taxi ou du vélo : il s'agit alors de déplacements bimodaux.

PORTRAIT DE LA CLIENTÈLE

Selon l'*Enquête Origine-Destination 2013*, les usagers de l'ensemble des modes de transport en commun sont presque également répartis entre les jeunes en âge d'être aux études et ceux en âge de travailler. En effet, 43 % sont âgés de 15 à 24 ans. Quant aux 25 à 64 ans, ils comptent pour 48 % de la clientèle.

MOTIFS DE DÉPLACEMENT

Lors d'un jour ouvrable moyen, le premier motif de déplacement est lié au travail. Effectivement, 48 % des 25 300 déplacements quotidiens accomplis par le biais des TC le sont pour rejoindre le lieu d'emploi. Les études viennent en second, avec 45 % des mouvements. Cette situation pourrait en partie s'expliquer par le cumul, chez les étudiants du cégep et de l'université, d'un emploi à temps partiel. Enfin, les autres motifs de déplacements représentent 7 % des flux enregistrés.

CARACTÉRISTIQUES DES DÉPLACEMENTS

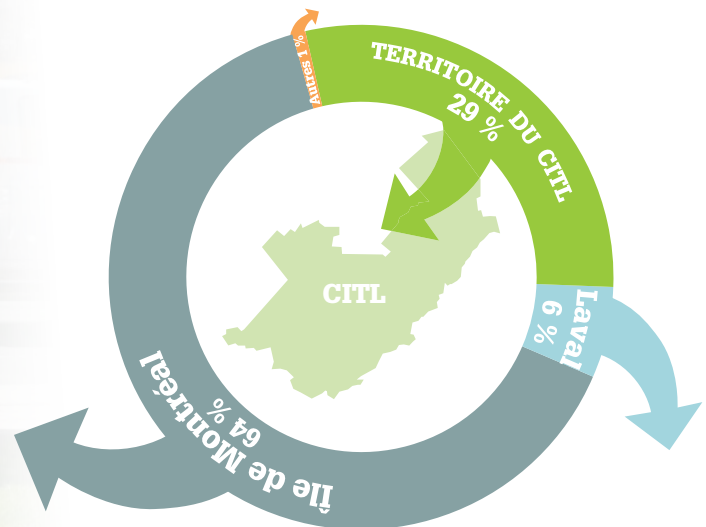
Toujours selon l'*Enquête Origine-Destination 2013*, les caractéristiques des 25 300 déplacements provenant du territoire CITL sont les suivantes :

- 59 % emploient uniquement les divers transports en commun, alors que 41 % s'accomplissent en bimode, en conjonction avec d'autres modes de transport motorisés ou du vélo.
- Avec 64 % des destinations, l'île de Montréal constitue le territoire recevant la plus grande part des déplacements accomplis par transport collectif. Vient ensuite le territoire du CITL, qui reçoit 29 % des déplacements. Cette prépondérance de Montréal illustre l'importance du réseau métropolitain de transport en commun de train et de métro, lequel est conçu de façon à faciliter le navettage entre banlieues et les pôles d'emplois et d'étude de l'île de Montréal.

Enfin, en ce qui concerne les 2 300 déplacements effectués par transport en commun en provenance de l'extérieur et qui sont attirés par le territoire du CITL, 61 % viennent de l'île de Montréal, 20 % du reste de la Couronne Nord et 16 % de Laval.

Déplacements par transport collectif

Principales destinations



Clientèle :
43% 15 à 24 ans
48% 25 à 65 ans



portrait

de la mobilité / Le réseau du CIT Laurentides

Un jour moyen d'automne et en excluant les correspondances, ce sont plus de 12 300 déplacements qui s'effectuent en tout ou en partie par le biais des lignes régulières d'autobus du CITL⁵.

PORTRAIT DE LA CLIENTÈLE ET MOTIFS DE DÉPLACEMENTS

Selon un sondage non-probabiliste mené par internet auprès de 1069 personnes au courant du printemps 2015⁶, l'utilisateur type du CIT Laurentides est une jeune femme qui poursuit ses études. En effet, 68 % des répondants sont des femmes ; de même, près de la moitié des usagers (45 %) sont âgés de 18 à 24 ans. Les 25 à 64 ans, plus susceptibles d'être en emploi, comptent pour 41 % des répondants. En ce qui concerne les motifs des déplacements, 42 % des répondants déclarent utiliser les services du CITL principalement pour un motif lié aux études, alors que 33 % le font surtout pour rejoindre leur lieu de travail. Enfin, 69 % des répondants affirment ne pas posséder de voiture, mais 31 % empruntent l'autobus tout en étant propriétaires d'un véhicule automobile.

CARACTÉRISTIQUES DES DÉPLACEMENTS

Les caractéristiques des déplacements effectués sur le réseau du CITL sont les suivantes⁷ :

- 62 % des déplacements se destinent à un lieu situé sur le territoire du CITL. L'île de Montréal attire 27 % des déplacements, dont environ la moitié se destinent au centre-ville. Enfin, Laval attire 10 % des déplacements.
- La ligne la plus achalandée est la ligne 9 Saint-Jérôme / Montmorency, par laquelle passent plus de 40 % des déplacements assurés par les autobus du CITL.
- 53 % des mouvements s'accomplissent en période de pointe, mais la charge demeure élevée tout au long de la journée : un rebond survient en soirée pour les circuits desservant le métro Montmorency.

5. Selon les données enregistrées par les boîtes de perception lors des journées du 4, du 5 et du 6 novembre 2014.

6. Bien que non-probabilistes, ces données concordent globalement avec celles de l'enquête menée à bord des autobus à l'automne 2008.

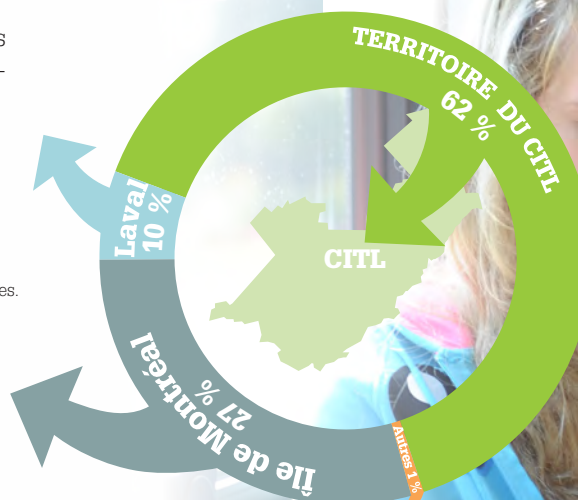
7. D'après l'Enquête Origine-Destination 2013 et les données de validations du CIT Laurentides.

Ces observations sont cohérentes avec le jeune âge des usagers du CITL en regard de l'ensemble des usagers du transport collectif. Étant plus à même d'occuper un emploi à temps partiel en parallèle des études, cette clientèle aux horaires atypiques a probablement un plus faible intérêt à se déplacer hors de la région pour le travail. La desserte de proximité du CITL, qui rejoint les pôles d'enseignement et d'emplois des Basses-Laurentides, convient mieux aux besoins de cette clientèle que le réseau métropolitain de train de banlieue.

AUTRES TYPES DE DÉPLACEMENTS

D'autres types de déplacements s'accomplissent grâce à des initiatives spéciales du CIT Laurentides. C'est le cas des 2600 étudiants du secondaire qui empruntent les autobus du Conseil pour se rendre à l'école. Ces jeunes font l'apprentissage du transport collectif, devenus travailleurs, ils seront plus à même d'employer les TC dans le cadre de leurs déplacements. Également, une autre initiative réside dans le service de la « route des aînés », lequel contribue à la mobilité des aînés non admissibles au transport adapté. En 2014, ce service a assuré une moyenne hebdomadaire de 152 déplacements, pour un total annuel de 7 900 mouvements.

Réseau du CITL Principales destinations



53 %
des déplacements
se font en période de pointe.

portrait

de la mobilité / Le transport adapté

16

UNE DEMANDE CROISSANTE

À la fin de 2014, 3824 personnes à mobilité réduite avaient accès au service de transport adapté du CITL. Cela représente une hausse de 375 usagers en regard de 2013 (+10,9 %). Cette augmentation marquée du nombre d'usagers s'inscrit dans l'évolution de la dernière décennie. En effet, depuis 2005, le nombre de déplacements a bondi de 60 %, passant de 119 600 à 191 200.

Sur l'ensemble des déplacements, 45 % sont effectués pour se rendre au travail. La fréquentation de services divers tels que les commerces ou les banques motive 24 % des déplacements. Quant aux loisirs, ils sont à la source de 19 % des mouvements enregistrés. Viennent enfin les déplacements accomplis pour des raisons médicales (6 %) ou encore ceux reliés aux études (4 %).

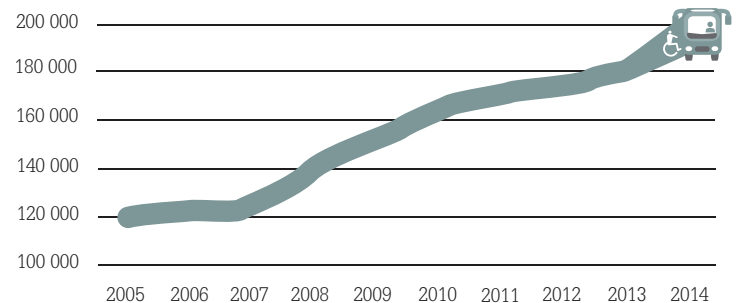
Le CITL offre aussi un service métropolitain pour les usagers qui souhaitent se déplacer à l'extérieur du territoire du Conseil. En 2014, 2 % des déplacements entraient dans cette catégorie.

PROFIL DES USAGERS

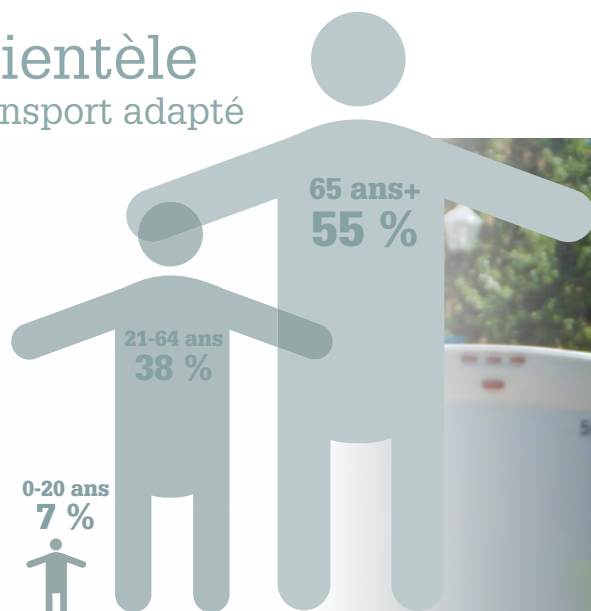
Les usagers du transport adapté sont dans 70 % des cas admis en raison de limitations physiques à leur mobilité. Les personnes ayant des limitations intellectuelles constituent quant à elles 19 % des usagers, alors que 11 % connaissent des limitations d'autre nature.

Comme on peut s'y attendre, ce sont les personnes âgées de 65 ans et plus qui constituent la majorité des utilisateurs (55 %). Ce groupe d'âge a d'ailleurs représenté 65 % des nouvelles admissions de l'année 2014. Compte tenu des projections démographiques pour les Basses-Laurentides, lesquelles prévoient un vieillissement de la population, il faut s'attendre à ce que la croissance de la demande pour le transport adapté se poursuive pendant plusieurs années, et cela, au moment même où le gouvernement réduit sa participation financière pour l'augmentation des services de transport adapté.

Déplacements annuels Transport adapté 2005-2014



Clientèle Transport adapté



60 % plus
de déplacements
depuis 2005

synthèse

Des défis pour la mobilité durable

PRINCIPAUX CONSTATS

D'ici à 2025, les municipalités membres du CITL poursuivront sur leur lancée. Les projections prévoient :

- une croissance démographique de 47 000 résidents (+ 13 %);
- la création de 12 600 nouveaux emplois en regard de 2011 (+ 10 %)⁸;
- davantage d'horaires atypiques entraînant des déplacements à toute heure du jour;
- si aucune mesure concrète n'est mise en œuvre, l'aggravation de la congestion routière se poursuivra. Cette congestion coûte déjà plus de 1,8 milliard de dollars par an dans la région montréalaise⁹.

DÉFIS DU TRANSPORT COLLECTIF

Dans ce contexte, l'amélioration des services de transport collectif constitue une solution à privilégier. En plus d'engendrer un coût par kilomètre trois fois moins élevé que l'automobile¹⁰ et de contribuer à la lutte contre les changements climatiques, les TC permettent d'optimiser l'utilisation des infrastructures existantes. Toutefois, cette bonification devra être en adéquation avec la demande en déplacements. Le fait qu'une majorité d'utilisateurs des transports collectifs se destine à l'île de Montréal – alors que 73 % de l'ensemble des déplacements tout modes se déploient à l'intérieur du territoire du CITL – met en lumière l'écart qui existe entre l'offre de transport collectif et la demande globale en déplacements. Ainsi, au cours des prochaines années, les défis suivant se poseront :

- offrir de services de transport collectif en adéquation avec une demande croissante et plus éclatée, notamment par le biais d'une meilleure hiérarchisation du réseau;
- mettre en place des voies réservées afin d'optimiser la capacité de transport des personnes;
- obtenir un financement stable pour le développement des services de transport en commun ainsi que de ceux du transport adapté;
- développer et aménager des milieux de vie orientés vers l'utilisation des transports collectifs.


UNE RÉGION MOBILISÉE

Déjà, le CITL relève le défi de convaincre un nombre accru de citoyens d'opter pour une mobilité durable. Ses services desservent des zones non couvertes par le réseau métropolitain de transport collectif, alors que sa grille tarifaire simplifiée répond à une diversité de besoins en déplacements. Également, le CITL s'implique dans l'espace public afin de faire valoir la nécessité de développer les infrastructures de transport en commun. Plus largement, les quatorze municipalités membres adoptent de nouvelles pratiques d'aménagement qui favorisent l'utilisation des TC. Toutefois, pour être suivis du maximum d'effets, ces efforts doivent être conduits par un plan stratégique clair et réaliste qui trouve un écho auprès des instances métropolitaines et gouvernementales.

8. Selon un rapport du Conference Board rédigé à l'intention de la CMM, 2011.

9. *Évaluation des coûts de la congestion routière dans la région de Montréal pour les conditions de référence de 2008*, Ministère des Transports du Québec, 2014.

10. *Le transport en commun au cœur du développement économique de Montréal*, Chambre de commerce du Montréal métropolitain, 2010.



Prévisions 2025 :
10 % plus
de résidents,
12 600 nouveaux
emplois

2. contextes d'intervention

18

Sur le plan métropolitain, les projets essentiels au développement des transports collectifs sont connus. Cependant, le manque de financement n'autorise pas la réalisation de la plupart des interventions qui permettraient d'augmenter significativement la part modale du transport collectif. Et cela, en dépit du fait que le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la CMM, en vigueur depuis 2012, ait pour objectif de favoriser un urbanisme facilitant l'accès aux TC.

Ces retards dans les investissements sont en partie liés à la politique de contrôle serré des dépenses dans laquelle est engagé le gouvernement du Québec, lequel constitue un partenaire majeur des autorités organisatrices de transport (AOT). D'ailleurs, ce partenaire annonce actuellement son intention de procéder à une réforme en profondeur de la gouvernance et de la gestion des transports collectifs dans la région montréalaise, une réforme qui sera surveillée de près par le CIT Laurentides.

Le contexte dans lequel évolue le CIT Laurentides pose son lot de défis. Depuis la fusion, les municipalités membres ont consacré des sommes considérables à l'amélioration du service tout en rendant plus équitable le partage des coûts et des bénéfices de la croissance.

Pour aller plus loin, de nouvelles infrastructures seront nécessaires, notamment des voies réservées.

contexte

régional / Le CITL et les municipalités membres

DES CONTRIBUTIONS MUNICIPALES ACCRUES

La fusion ayant mené à la création du CITL a initié un cycle de développement et de consolidation du réseau auquel les municipalités membres du CITL ont consacré des sommes considérables. De 2006 à 2014, les villes ont en effet vu leur contribution passer de 7,5 à 18,4 millions de dollars (+145 %). Cet effort a reçu l'appui du gouvernement du Québec qui, par le biais de son *Programme d'aide au développement du transport collectif*, ajoute annuellement l'équivalent des sommes investies par le palier municipal. Cependant, le CITL a récemment atteint le plafond de l'enveloppe octroyée pour l'amélioration de ses services. Cette situation pose donc un double défi : celui d'assurer le développement d'une mobilité durable au sein d'une région en croissance, et cela, sans entraîner une pression trop forte sur les finances des municipalités.

UN JUSTE PARTAGE DES COÛTS ET DES BÉNÉFICES DE LA CROISSANCE

Afin de ne pas entraver le développement du transport collectif dans une région en pleine croissance, les municipalités ont témoigné de leur solidarité en modifiant à l'unanimité la formule de partage des coûts, de façon à ce que 70 % de la quote-part des villes soit établie en fonction de la municipalité de résidence des usagers, et ce, indépendamment du nombre de kilomètres parcourus par les autobus dans chaque ville.

Également, les municipalités membres ont soutenu le CITL dans ses négociations auprès des transporteurs privés afin de rouvrir les contrats d'opération des autobus. Les nouveaux contrats ont permis au CITL d'obtenir une diminution des taux horaires facturés pour l'utilisation des véhicules. Ces initiatives assurent donc un partage équitable des coûts et des bénéfices de la croissance, en plus de participer au développement de l'ensemble de la région.

UN ENGAGEMENT ENVERS L'AVENIR DU TRANSPORT COLLECTIF

Enfin, dans le but d'offrir aux divers modes de transport collectif des conditions optimales pour leur développement à long terme, les villes membres soutiennent activement le CITL dans ses efforts visant à promouvoir le développement d'infrastructures dédiées au transport en commun. La campagne de sensibilisation en faveur de l'aménagement d'une voie réservée sur l'autoroute 15 ainsi que le soutien de la *Coalition pour le parachèvement de l'autoroute 19* à l'aménagement de voies réservées sur ce nouvel axe constituent des exemples éloquentes de cette mobilisation.

19

145 %
Augmentation
des contributions
municipales.



contexte

métropolitain / La CMM et l'AMT

20

UN PLAN D'AMÉNAGEMENT AMBITIEUX

En 2012 entrait en vigueur le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la CMM. Ce plan préconise l'adoption, par les villes membres de la CMM, de pratiques d'urbanisme qui favorisent l'utilisation des transports collectifs. En misant sur les aménagements inspirés par l'approche des *Transit-Oriented Development*, le PMAD vise à optimiser l'utilisation du réseau de transport collectif. L'objectif de la CMM est que dans la région montréalaise, la part des déplacements accomplis par transport en commun en période de pointe du matin passe de 25 % qu'elle est actuellement à 30 % en 2021 et à 35 % en 2031.

DES PROJETS À L'AVENIR INCERTAIN

Pour devenir réalité, les objectifs du PMAD en matière d'aménagement et de transport doivent cependant être suivis d'un développement conséquent des infrastructures et des services de transport collectif. Dans la région montréalaise, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) est en charge d'évaluer les projets d'infrastructures de transport collectif. C'est elle qui hiérarchise les projets en fonction de leur coût et des impacts positifs qu'ils sont susceptibles d'engendrer sur la mobilité des personnes. Or, la majeure partie des montants nécessaires au développement de ces projets provient du gouvernement du Québec, lequel limite actuellement la croissance de ses dépenses.

Le dernier programme triennal d'immobilisations (PTI) 2015-2016-2017 traduit cette réalité budgétaire par le retrait de plusieurs projets. Ainsi en est-il de l'implantation d'une gare de la ligne Saint-Jérôme à Mirabel ainsi que du financement d'une étude pour l'aménagement d'une voie réservée sur l'autoroute A13. D'autres projets sont aussi suspendus. C'est le cas du prolongement de la ligne Deux-Montagnes à Saint-Eustache ainsi que de la connexion de la ligne de train de Saint-Jérôme au tunnel passant sous le mont Royal. Enfin, en dépit de la congestion chronique que subissent les usagers de l'autoroute 15 et de l'importance des déplacements accomplis par autobus sur cet axe, l'aménagement d'une voie réservée demeure au stade des études.

Sur un autre plan, le partage de certaines sources de financement cause problème. Ainsi en est-il des voies réservées qui, lorsqu'elles sont empruntées par les autobus d'un organisme de transport collectif, donnent droit à des subventions de 0,50 \$ par personne déplacée. Les autobus du CITL n'empruntant aucune voie réservée, le Conseil n'a pas droit à ces sommes, et ce, en dépit du fait que plusieurs de ses services ont pour finalité de rabattre les usagers vers le réseau métropolitain de transport en commun. Un financement plus juste devrait prendre en compte la hiérarchie du service offert plutôt que le type de voies sur lesquelles circulent les véhicules.

Au courant des prochaines années, le CITL devra donc poursuivre la mobilisation des citoyens et des élus de façon à réunir les conditions nécessaires pour l'atteinte d'une mobilité durable dans les Basses-Laurentides.



Un mode de
financement
à revoir.

Une région mobilisée
en faveur du transport
collectif.

contexte

provincial / Le gouvernement du Québec

MOBILITÉ DURABLE ET ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS

Au printemps 2014, le gouvernement adoptait sa *Stratégie nationale de mobilité durable*. La bonification de 30 % de l'offre de transport collectif entre 2015 et 2020 est au nombre des objectifs retenus. Cependant, le financement des mesures afférentes n'est toujours pas établi, et ce, plus d'un an après le dévoilement de cette stratégie qui sera vraisemblablement revue par l'actuel gouvernement.

La *Stratégie d'électrification des transports* a quant à elle pour objectif d'accroître l'offre de transport collectif électrique. Malgré le fait qu'aucun programme n'ait encore été annoncé pour soutenir financièrement les AOT désireuses de prendre le virage électrique, le CIT Laurentides n'en a pas moins la volonté d'être un précurseur du transport collectif électrique comme il l'a été dans le cas des autobus hybrides dont il s'est équipé dès 2008.

UNE POLITIQUE DE CONTRÔLE SERRÉ DES DÉPENSES

Le gouvernement du Québec est actuellement engagé dans une politique de limitation des dépenses qui a pour effet de réduire sa capacité d'intervention. Toutefois, le *Fonds vert* dédié à la lutte contre les changements climatiques accumulait au printemps 2015 des surplus de 300 millions de dollars. Ce fonds, qui collecte l'argent de la taxe sur le carbone, devrait ainsi recueillir au moins 2,5 milliards de dollars entre 2015 et 2020. L'argent versé dans le *Fonds vert* doit entre autres servir à financer l'amélioration des services de transport en commun : or, l'enveloppe prévue à cet effet par le *Programme d'aide au développement du transport collectif* est actuellement gelée. Considérant les objectifs gouvernementaux en matière de mobilité durable ainsi que la marge de manœuvre dont bénéficie le gouvernement du Québec par le biais du *Fonds vert*, il apparaît essentiel que des sommes additionnelles soient investies dans l'amélioration des services de transport en commun.

LE FINANCEMENT DES IMMOBILISATIONS

Dans sa mouture actuelle, la *Loi sur la Société de financement des infrastructures locales* ne prend pas en compte la nature particulière des CIT. En effet, peu de dépenses effectuées par les CIT sont admissibles aux subventions de la *Société de financement des infrastructures locales du Québec* (SOFIL), dont les fonds proviennent des gouvernements québécois et canadien. Pourtant, les usagers du transport en commun bénéficieraient de ce que les CIT puissent obtenir des fonds pour aménager certaines infrastructures, telles que des terminus, des plateformes de correspondance ou encore des centres de services à la clientèle. En conséquence, la Loi sur la Société de financement des infrastructures locales devrait être adaptée de façon à ce que les CIT puissent bénéficier d'une meilleure participation gouvernementale dans le cadre de leurs immobilisations.

LA RÉFORME DE LA GOUVERNANCE DU TRANSPORT COLLECTIF

Au printemps 2015, le ministre des Transports a annoncé son intention de revoir la gouvernance du transport collectif dans la région montréalaise autour de deux entités distinctes : l'Autorité régionale de transport (ART) et le Réseau de transport métropolitain (RTM). Ce projet de réforme prévoit que l'ART assumera les responsabilités reliées à la planification et au financement des transports collectifs; quant au RTM, il s'occupera des opérations métropolitaines sur le terrain, dont les trains de banlieue. Le CITL, qui est lui-même le fruit d'une fusion réussie, suivra ce dossier avec attention avec l'intention de promouvoir la gestion, par les municipalités, des transports collectifs locaux.

**Le Fonds vert : une source
de financement potentielle
pour le développement
des transports collectifs.**

3. axes stratégiques 2020-horizon 2025

22

Offrir des services de transport collectif répondant à une demande croissante et plus éclatée représente un défi de taille pour le CITL. Or, ce défi ne saurait être relevé sans le développement d'infrastructures de transport en commun appropriées. Aussi, cela exigera d'obtenir un financement stable, et ce, tant pour l'amélioration des services réguliers que de ceux du transport adapté. Enfin, le virage vers les transports collectifs ne saurait être mené à bien sans une planification urbaine orientée vers ces modes de transport.

axe 1	Développer une culture du transport collectif
axe 2	Améliorer la qualité de vie des citoyens
axe 3	Contribuer au développement des municipalités membres
axe 4	Maintenir une saine gestion d'entreprise

Les Basses-Laurentides constituent un territoire en effervescence, où l'augmentation de la population et le développement économique pousseront à la hausse les besoins en déplacements au courant de la prochaine décennie.



bilan

Plan stratégique 2010-2015

Au cours des cinq dernières années, le CITL s'est engagé dans une démarche de planification stratégique. Voici un résumé des principales réalisations de cette période.

23

Axes stratégiques	Accomplissements
Développer une culture du transport collectif	Bonification du rabattement au train de banlieue
	Ajouts de services les soirs et les fins de semaine
	Mise en place de parcours express sur la ligne 9
	Utilisation de la voie d'accotement de l'autoroute 15
	Croissance des ressources allouées au transport régulier et adapté
	Développement d'une formation pour les conducteurs d'autobus
	Mise en ligne d'un site internet convivial
	Adoption de plans de transport prenant en compte le développement urbain et respectant le <i>Plan financier de référence</i>
	Adoption d'un plan de développement de l'accessibilité au réseau régulier d'autobus pour les personnes à mobilité réduite
	Adoption d'une grille tarifaire unique et simplifiée
Favoriser le développement et la consolidation de milieux de vie de qualité	Création de titres de transport destinés aux personnes âgées et aux étudiants
	Ajout de nouveaux abribus
	Amélioration de la desserte locale par autobus et par taxis collectifs
Contribuer à l'essor économique des municipalités membres	Contribution financière à l'amélioration du service de train de banlieue
	Nouvelles dessertes de parcs industriels
Sauvegarder les ressources, protéger l'environnement	Diminution des taux horaires facturés par les entreprises privées opérant les autobus
	Mise en circulation d'autobus hybrides
	Introduction de midibus de format intermédiaire
	Formation des conducteurs à la conduite écologique
Maintenir une saine gestion d'entreprise	Insertion d'une clause environnementale aux contrats des transporteurs
	Adoption d'un <i>Plan financier de référence</i>
	Révision de l'entente intermunicipale de partage des coûts
	Ajustement annuel des tarifs
	Ajustement des horaires à l'aide du logiciel HASTUS
	Implantation d'un système d'aide à l'exploitation
	Développement d'indicateurs comparatifs de gestion (<i>benchmarking</i>)
Évaluation des entreprises privées de transport liées par contrat au CITL	
Établissement de comparaisons avec d'autres organismes de transport collectif	

résumé

Plan stratégique 2020 – horizon 2025

24

Les accomplissements du CITL dans le cadre du *Plan stratégique 2010-2015* entraînent nécessairement une révision des axes stratégiques pour la période 2015-2025. Voici un résumé des axes stratégiques ainsi que des objectifs qui structureront l'action du CIT Laurentides au cours des prochaines années :

Axes stratégiques	Objectifs
axe 1 Développer une culture du transport collectif	Répondre de façon efficiente aux besoins en déplacement
	Réduire les temps de parcours
	Accompagner l'évolution urbaine et démographique
	Améliorer l'expérience du transport collectif
	Promouvoir le transport collectif
axe 2 Améliorer la qualité de vie des citoyens	Prendre le virage de l'électrification des transports
	S'assurer d'une consommation responsable
	Contribuer à une urbanisation orientée vers le transport collectif
axe 3 Contribuer au développement des municipalités membres	Promouvoir l'aménagement d'infrastructures adéquates de transport collectif
	Obtenir une juste participation gouvernementale au financement des services
	Faire valoir les besoins spécifiques de la région dans le cadre de la réforme de la gouvernance du transport collectif
axe 4 Maintenir une saine gestion d'entreprise	Maintenir l'autonomie du CITL
	Poursuivre une gestion efficiente du CITL
	Miser sur une main d'œuvre qualifiée et mobilisée
	Maintenir une participation adéquate des usagers au financement des services



+ Autobus hybrides,
+ abribus, + lignes,
+ services, etc.

Objectif du CITL :
Améliorer l'expérience du transport collectif

L'usage du transport collectif permet d'accomplir au quotidien

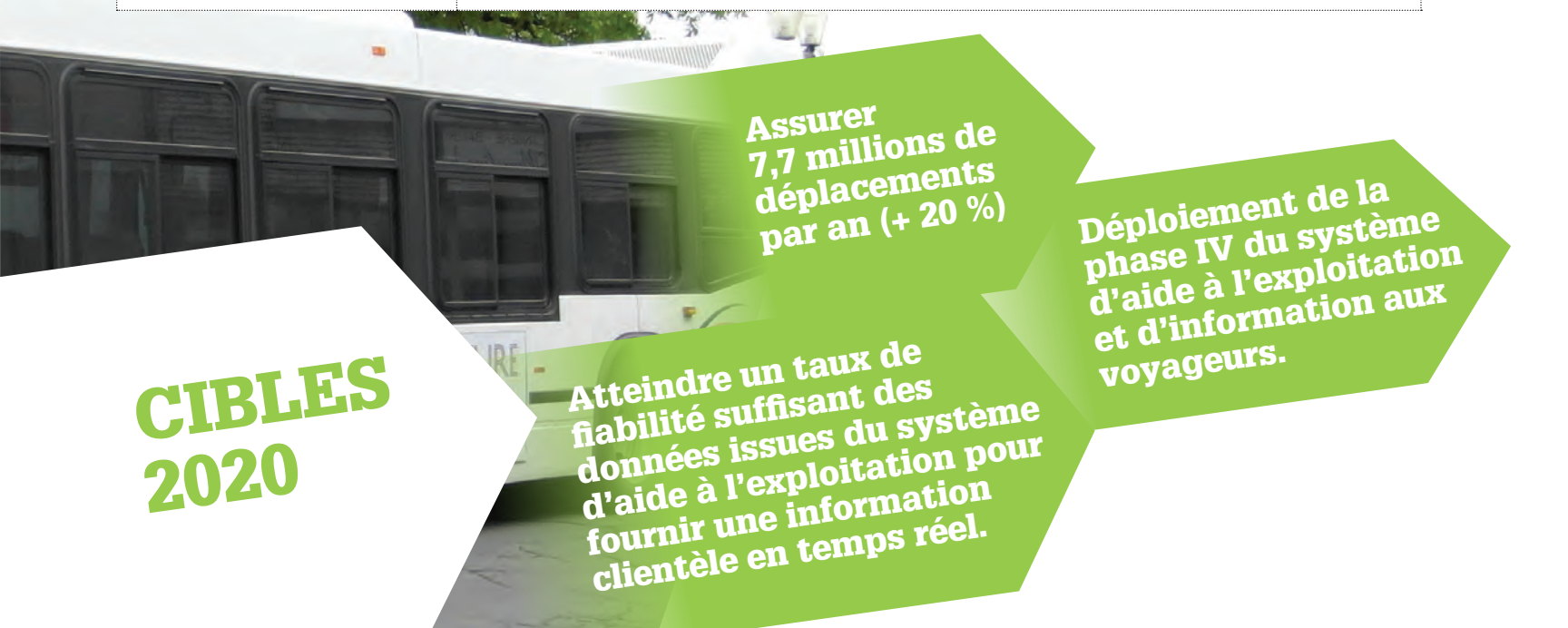
25 % de l'activité physique recommandée par Santé Canada.

axe 1

Développer une culture du transport collectif

Développer une culture du transport collectif, c'est faire en sorte qu'un maximum de citoyens s'approprient les transports en commun au quotidien. Il revient au CITL d'être le catalyseur de cette culture, dans le respect des responsabilités et des ressources qui lui sont dévolues.

Objectifs	Moyens
Répondre de façon efficiente aux besoins en déplacements	Dresser un portrait précis des besoins en déplacements
	Adopter un plan de transport de référence 5 ans
	Améliorer la complémentarité entre les divers modes de transport
Réduire les temps de parcours	Hiérarchiser le réseau d'autobus en s'appuyant sur les données fournies par le logiciel HASTUS
	Étudier le potentiel d'implantation de nouveaux parcours express sur les circuits desservant le réseau de métro
	Mettre en place des mesures préférentielles en faveur des TC
Accompagner l'évolution urbaine et démographique	Continuer à allouer des ressources suffisantes au transport adapté
	Promouvoir l'aménagement d'infrastructures TC adéquates
	Appuyer les représentations des villes auprès des instances métropolitaines afin de revoir l'aménagement des stationnements incitatifs
Améliorer l'expérience du transport collectif	Offrir une information clientèle fondée sur des données en temps réel
	Mettre à jour le plan de développement de l'accessibilité au réseau régulier d'autobus pour les personnes à mobilité réduite
	Évaluer l'aménagement et la sécurité des arrêts d'autobus
Promouvoir le transport collectif	Poursuivre une stratégie de communication qui cible les diverses clientèles
	Collaborer avec les municipalités pour la promotion des transports collectifs sur leur territoire



**CIBLES
2020**

**Assurer
7,7 millions de
déplacements
par an (+ 20 %)**

**Atteindre un taux de
fiabilité suffisant des
données issues du système
d'aide à l'exploitation pour
fournir une information
clientèle en temps réel.**

**Déploiement de la
phase IV du système
d'aide à l'exploitation
et d'information aux
voyageurs.**

axe 2

Améliorer la qualité de vie des citoyens

Le transport collectif est au carrefour de multiples enjeux qui influenceront l'avenir de nos collectivités. Un avenir qui s'inscrit sous le sceau de la lutte aux changements climatiques, de la préservation de l'environnement et d'une urbanisation favorisant la mixité des modes de transport. De plus, selon une évaluation effectuée par l'École polytechnique de Montréal, l'usage des TC permet d'accomplir environ 25 % de l'activité physique quotidiennement recommandée par Santé Canada. Le transport collectif contribue donc à améliorer la qualité de vie des citoyens des Basses-Laurentides.

Objectifs	Moyens
Prendre le virage de l'électrification des transports	Se positionner en regard de l'électrification de la flotte d'autobus en précisant les besoins du CITL
	Identifier une technologie répondant aux besoins des usagers
	Élaborer un calendrier d'électrification de la flotte identifiant les lignes prioritaires et prenant en compte les sources de financement disponibles
	Négocier les adaptations nécessaires aux contrats des transporteurs privés
S'assurer d'une consommation responsable	Employer des véhicules au gabarit adaptés à la demande
	Poursuivre la formation des conducteurs à la conduite écologique
	Faire l'acquisition de véhicules de service hybrides ou électriques
Contribuer à une urbanisation orientée vers le transport collectif	Dépasser le rôle de gestionnaire des transports collectifs, en s'impliquant dans l'ensemble des questions touchant la mobilité : déplacements actifs, auto-partage, covoiturage



Mener les premiers tests de véhicules électriques.

Former 100 % des conducteurs à la conduite écologique.

**CIBLES
2020**

Fournir la cartographie numérique des lignes de transport collectif aux 14 services d'urbanisme ainsi qu'aux 4 MRC.

axe 3

Contribuer au développement des municipalités membres

Depuis 2006, l'engagement des quatorze municipalités membres du CITL en faveur du transport collectif s'est traduit par l'injection de près de 11 millions de dollars supplémentaires (+ 145 %). Ces investissements ont contribué à ce que les divers modes de transport collectif augmentent leur part de marché. En élargissant la gamme des possibilités de déplacements, le transport collectif accroît l'éventail de choix de la population en matière d'éducation et d'emploi. En cela, il contribue au développement des collectivités membres.

Objectifs	Moyens
Promouvoir l'aménagement d'infrastructures adéquates de transport collectif	Mobiliser les élus et les citoyens en faveur de l'aménagement d'une voie réservée sur l'autoroute 15
	Promouvoir la réalisation d'études portant sur le potentiel d'implantation d'une voie réservée sur l'autoroute 13
	Rappeler la nécessité d'implanter une gare à Mirabel
	Poursuivre l'implication du CITL dans le cadre du parachèvement de l'autoroute 19 et de sa voie réservée
	Faire les représentations adéquates en regard du projet de prolongement du métro
Obtenir une juste participation gouvernementale au financement des services	Aménager de nouveaux abribus
	Revendiquer que les sommes accumulées dans le Fonds vert contribuent à hauteur de 75 % du déficit d'opération des ajouts de services en transport collectif
	Faire pression pour que le financement gouvernemental des services d'autobus prenne en compte la hiérarchie du réseau
Faire valoir les besoins spécifiques de la région dans le cadre de la réforme de la gouvernance du transport collectif	Réclamer une modification de la <i>Loi sur la Société de financement des infrastructures locales du Québec</i> afin d'élargir les dépenses admissibles pour les CIT
	Montrer en quoi la fusion de 2004 et la gouvernance du CITL répondent déjà à plusieurs objectifs de la réforme
	Effectuer les représentations nécessaires afin de s'assurer de l'implication des élus des municipalités membres dans les dossiers de transport touchant leur territoire



**CIBLES
2020**

**Autoroutes
13, 15 et 19
Ouverture de voies
réservées**

Obtenir un financement récurrent en provenance du Fonds vert pour le développement de l'offre de services en transport collectif.

D'ici 2017, militer pour que soit remis en marche le projet de la gare de Mirabel et les études sur l'implantation de voies réservées sur l'autoroute 13.

axe 4

Maintenir une saine gestion d'entreprise

Des transports collectifs efficaces doivent être adéquatement financés par les trois principales catégories que sont les usagers, les municipalités membres ainsi que les paliers supérieurs de gouvernement. Pour le CITL, la condition essentielle de la stabilité d'un tel financement demeure l'engagement sans équivoque envers le maintien d'une saine gestion des deniers publics ainsi que la maximisation de la satisfaction des usagers.

Objectifs	Moyens
Maintenir l'autonomie du CITL	Identifier les forces et les limites de la structure juridique actuelle
	Proposer une nouvelle structure répondant aux besoins du CITL ainsi qu'aux objectifs de la fusion annoncée par le ministre
	Faire les représentations adéquates auprès des instances gouvernementales
Poursuivre une gestion efficace du CITL	Maintenir une offre de services adaptée aux besoins et à la capacité de payer de chaque collectivité
	Trouver de nouvelles sources de financement via la publicité ou les services complémentaires
	Mettre en place des indicateurs de gestion s'appuyant sur les données obtenues en temps réel et s'inspirant de l'approche SMART
	Se comparer aux autres organismes de transport
Miser sur une main d'œuvre qualifiée et mobilisée	Mettre annuellement à jour le Plan financier de référence quinquennal pour le développement du réseau
	Établir les compétences requises pour chaque catégorie d'emploi
	Communiquer aux employés les objectifs stratégiques du CITL
Maintenir une participation adéquate des usagers au financement des services	Assurer la formation du personnel et des membres du conseil d'administration par des plans adaptés aux objectifs du CITL
	Développer l'image du CITL en tant qu'employeur reconnu
	Effectuer des ajustements annuels des tarifs payés par les usagers
	Communiquer les facteurs qui sous-tendent la fixation des tarifs
	Promouvoir une tarification harmonisée et différenciée entre les usagers des modes lourds (trains, métro, SLR) et légers (autobus)

Inclure une section consacrée aux indicateurs de gestion dans le Rapport annuel du CITL.

**CIBLES
2020**

Dans le cadre de la fusion annoncée par le ministre des Transports, modifier la structure juridique du CIT Laurentides tout en maintenant son autonomie

CIT Laurentides

10 ans

à gérer le transport collectif

Depuis 10 ans, le CITL joue avec brio son rôle de gestionnaire des transports collectifs sur son territoire. À l'image d'une société en mouvance, l'organisme aspire aujourd'hui à inclure au sein de sa mission tous les aspects de la mobilité. Fort d'une expérience inégalée dans son domaine, le CITL poussera encore plus loin la réflexion sur la mobilité de toute une région.



Taxis



**Covoiturage
Auto-partage**



**Transport
actif**

conclusion

Vers une mobilité durable

30

S'étant alliées, en 2004, afin de se doter du plus important conseil intermunicipal de transport de la région montréalaise, les municipalités membres du CIT Laurentides ont depuis inlassablement travaillé à bonifier les choix offerts à la population des Basses-Laurentides en matière de mobilité. Depuis lors, les services ont été améliorés et davantage intégrés, la tarification a été simplifiée, le partage des coûts entre les villes membres revu, les processus de gestion améliorés : avec une croissance de 89 % du nombre de déplacements accomplis sur le réseau du CITL, les efforts de la dernière décennie auront porté fruit.

Et pourtant, malgré ces résultats, d'autres chantiers doivent être entrepris. Étant situées au sein d'une couronne Nord particulièrement dynamique, les municipalités membres du CITL doivent répondre aux besoins d'un territoire en constante mutation, où l'essor de l'emploi s'accompagne d'une croissance soutenue de la population. Dans un tel espace, laisser les choses en l'état revient inmanquablement à reculer.

Au courant de la prochaine décennie, le CITL aura à faire face à des schémas de déplacements de plus en plus éclatés, et ce, dans un contexte d'augmentation croissante de la demande en déplacements. De nouvelles infrastructures seront nécessaires, alors que des sources de financement additionnelles devront être obtenues, et cela, afin d'atteindre les objectifs gouvernementaux, métropolitains et municipaux en matière de mobilité durable.

C'est à ces préoccupations que répondent les quatre axes du Plan stratégique 2020 – horizon 2025. Par ce plan, le CITL énonce les axes d'interventions ainsi que les objectifs qui guideront son action au courant de la prochaine décennie. Dépasant son rôle de gestionnaire des services de transport collectif, le CITL se positionne clairement comme un acteur de la construction de communautés viables dont la qualité de vie rehausse le pouvoir d'attraction auprès des ménages et des entreprises. Également, le CITL expose ses attentes en regard des différents partenaires institutionnels et privés, dont l'appui est essentiel en vue de construire une mobilité durable.

Une condition majeure du succès de ce virage réside toutefois en la capacité des citoyens et des élus d'influer sur les décisions qui concernent leur communauté. En ce sens, le projet de fusion des douze organismes de transport collectif des couronnes montréalaises risque d'entraîner une centralisation à outrance de la gestion du transport collectif. Le CITL en appelle donc à ce que son rôle de précurseur soit reconnu. Dans ce contexte, les efforts des dix dernières années, mais plus encore les engagements envers la prochaine décennie, pourront servir de source d'inspiration dans la réorganisation qui s'annonce.



CITL
source d'inspiration
dans la réorganisation
du transport collectif.





Plan stratégique 2020-horizon 2025

