



Table des préfets et élus  
de la **couronne Nord**

## AGENDA MOBILITÉ COURONNE NORD

*La marche à suivre pour doter la couronne Nord  
d'une offre de transport en commun adéquate*

**Présenté par :**  
**La Table des préfets et élus de la couronne Nord**

26 novembre 2024

**AGENDA MOBILITÉ COURONNE NORD**



**Agenda** : carnet utilisé pour noter au jour le jour les choses à faire <sup>1</sup>

**Mobilité** : capacité de se déplacer d'un lieu géographique à un autre <sup>2</sup>

**Couronne Nord** : l'ensemble de la banlieue nord de la région métropolitaine de Montréal totalisant plus de 650 000 résidents répartis au sein de cinq MRC

**Agenda mobilité couronne Nord** : marche à suivre proposée par les élus de la couronne Nord pour améliorer la mobilité des résidents sur leur territoire

---

<sup>1</sup> Définitions tirées du logiciel Antidote

<sup>2</sup> Idem

# RÉSUMÉ DES RECOMMANDATIONS

## L'Agenda mobilité couronne Nord

C'est la marche à suivre que les élus de la couronne Nord – d'une seule voix – proposent aux instances décisionnelles pour développer une offre de transport en commun qui répond aux besoins réels et croissants de la population; qui rapproche les élus municipaux des structures décisionnelles qui en assureront le financement stable et prévisible.

# LES 3 CHANTIERS DE LA TPÉCN :

### 1. RÉPONDRE AUX BESOINS DE MOBILITÉ RÉELS ET CROISSANTS DES CITOYENS ET DES ENTREPRISES DE LA COURONNE NORD

- 1.1 Développer dès maintenant un véritable réseau de transport collectif sur l'axe Est-Ouest pour desservir l'ensemble de la couronne Nord
- 1.2 Prioriser à court terme la construction de voies réservées sur les axes stratégiques
- 1.3 Augmenter l'offre de services autour des pôles académiques, industriels et de santé du territoire

### 2. METTRE EN PLACE UNE GOUVERNANCE LOCALE DES TRANSPORTS EN COMMUN SUR LA COURONNE NORD

- 2.1 Créer une instance responsable des transports en commun locaux sur la couronne Nord
- 2.2 Impliquer davantage les municipalités dans l'élaboration de projets structurants métropolitains

### 3. CONFIER AUX ÉLUS LE POUVOIR D'ALLOUER LES RESSOURCES PERÇUES SUR LEUR TERRITOIRE

- 3.1 Réinvestir les contributions des citoyens de la couronne Nord sur la couronne Nord
- 3.2 Ajouter le principe du bénéficiaire-payeur au financement des modes de transport métropolitain (trains, métro et REM)
- 3.3 Soutenir financièrement les initiatives de transport collectif mises en place par le secteur privé

## LA GENÈSE

En août dernier, la Table des préfets et élus de la couronne Nord (TPÉCN), de même que les MRC de Mirabel, de L'Assomption, de Deux-Montagnes, de Les Moulins et de Thérèse-De Blainville, ont tous adopté une résolution enjoignant le gouvernement à prendre des actions immédiates en transport en commun.

Sans réponse face à ce cri du cœur, les élus se sont rendus à bord d'un autobus d'exo jusqu'à Québec pour porter leur message directement à l'Assemblée nationale. C'est lors d'une conférence de presse en compagnie des trois partis d'opposition que les élus ont tous parlé d'une même voix afin de réitérer l'importance de développer un véritable réseau de transport en commun pour la couronne Nord.

Voulant faire du transport en commun la priorité du gouvernement en vue des prochaines élections en 2026, les élus municipaux ont poursuivi leurs efforts en rédigeant l'Agenda de mobilité couronne Nord, un mémoire qui appelle à une meilleure prise en compte des enjeux de mobilité de la part des autorités compétentes en matière de transport en commun.

### **Qu'est-ce que l'agenda de mobilité couronne Nord ?**

C'est la marche à suivre que les élus de la couronne Nord – d'une seule voix – proposent aux instances décisionnelles pour développer une offre de transport en commun qui répond aux besoins réels et croissants de la population; qui en assure un financement stable et prévisible; et qui rapproche les élus municipaux des structures décisionnelles.

### **Pourquoi un agenda de mobilité ?**

La congestion routière est un problème récurrent qui provoque des conséquences tangibles pour les résidents et pour les entreprises de la région métropolitaine. Les plus récentes données présentées par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) nous révèlent qu'elle coûte plus de six milliards de dollars annuellement, ce qui représente 2,1 % du PIB de la région<sup>3</sup>. À cette facture s'ajoutent une production considérable de gaz à effet de serre, des pertes d'opportunités économiques ainsi qu'une perte de la qualité de vie des citoyens.

La couronne Nord, en raison de sa croissance démographique et de son développement rapide, fait face à des défis de mobilité importants. Selon les données de l'Observatoire du Grand Montréal, la population de la couronne Nord atteindra près de 700 000 habitants<sup>4</sup> en 2040.

Il est urgent d'offrir des services de transport modernes, efficaces et adaptés aux besoins croissants de sa population et de ses entreprises. **L'Agenda de mobilité couronne Nord** vise à dresser les grandes priorités pour assurer une mobilité équitable et pérenne. Tout comme il a été identifié par les élus, le document se concentre sur trois axes fondamentaux :

1. **La bonification de l'offre de services en transport collectif;**
2. **L'équité et la prévisibilité dans le financement et**
3. **Les modifications à la gouvernance des transports en commun.**



<sup>3</sup> *Congestion routière : une facture annuelle de 6 G \$ pour la région métropolitaine de Montréal, 24 septembre 2024, Communauté métropolitaine de Montréal*

<sup>4</sup> *Portraits territoriaux : la couronne Nord, édition 2021, Observatoire du Grand Montréal par la Communauté métropolitaine de Montréal*

# 1. RÉPONDRE AUX BESOINS DE MOBILITÉ RÉELS ET CROISSANTS DES CITOYENS ET DES ENTREPRISES DE LA COURONNE NORD

Au cours des cinq dernières années, la couronne Nord a vécu la plus grande croissance populationnelle de la région métropolitaine. Avec une hausse de sa population de 6 % (2018-2023)<sup>5</sup>, les besoins en mobilité ne cessent d'augmenter. Malheureusement, l'offre en transport collectif reste limitée et mal adaptée, ce qui entraîne une dépendance à l'automobile, comme en témoignent de nombreuses études, dont

la plus récente de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), l'Enquête métropolitaine 2023 Perspectives mobilité<sup>6</sup>.

Ce thème explore les moyens d'augmenter et d'améliorer l'offre de services de transport collectif afin de répondre aux besoins de la population tout en favorisant une densification harmonieuse et durable du territoire.

**Objectif : développer une véritable offre de transport collectif qui réponde aux besoins croissants de mobilité de la population, tout en favorisant une densification harmonieuse et durable du territoire.**

## RECOMMANDATIONS :

### 1. Développer dès maintenant un véritable réseau de transport collectif sur l'axe Est-Ouest pour desservir l'ensemble de la couronne Nord

Force est de constater que la réalité de la couronne Nord a évolué au fil de son expansion économique : plus de 60 % des déplacements de la couronne Nord sont réalisés à l'intérieur du territoire contre 20 % vers l'île de Montréal<sup>7</sup>. Grâce à son attractivité, la couronne Nord a su développer convenablement son territoire afin d'offrir à sa population tous les services requis à son bien-être. La portion du transport en commun n'a toutefois pas suivi cette tendance et n'arrive pas à combler les besoins grandissants.

Il est essentiel de relier les différentes municipalités de la couronne Nord entre elles pour améliorer l'efficacité des déplacements et pour répondre aux besoins en mobilité des citoyennes et citoyens. Pour ce faire, un réseau structurant de transport collectif sur l'axe Est-Ouest améliorerait la fluidité et la mobilité des activités sur le territoire et orienterait le développement urbain de la couronne Nord des prochaines décennies. Ce réseau doit jouer un double rôle : devenir l'épine dorsale de la structure régionale et assurer l'intégration aux réseaux structurants actuels et projetés (tels que le Projet structurant de l'Est) menant vers les secteurs centraux de la région métropolitaine.

### 2. Prioriser à court terme la construction de voies réservées sur les axes stratégiques

Ces dernières, comme celles sur l'autoroute 15, permettraient d'offrir une option efficace pour les citoyens, surtout en période de fort achalandage, comme le matin et en fin d'après-midi. Ainsi, le transport en commun deviendrait une option intéressante si le temps de déplacement est réduit considérable face à l'automobile

### 3. Augmenter l'offre de services autour des pôles académiques, institutionnels et de santé du territoire

Selon le plus récent sondage<sup>8</sup> réalisé par l'ARTM, les deux raisons principales de déplacement sur la couronne Nord sont le travail (40 %) et les études (33 %).

Une offre renforcée des services locaux, avec une plus grande fréquence des passages et des horaires adaptés, répondrait aux besoins des étudiants qui se voient aujourd'hui forcés d'acheter une automobile pour se rendre à leur lieu d'enseignement; des employés du réseau de la santé qui, à cause de leurs horaires de travail atypiques, doivent privilégier l'automobile; et aux employeurs qui, à défaut d'une déserte adéquate, doivent eux-mêmes pallier le manque d'offre en investissant eux-mêmes dans des alternatives.

<sup>5</sup> Enquête métropolitaine 2023 Perspectives mobilité, ARTM

<sup>6</sup> Idem

<sup>7</sup> Portraits territoriaux : la couronne Nord, édition 2021, Observatoire du Grand Montréal par la Communauté métropolitaine de Montréal

<sup>8</sup> Enquête métropolitaine 2023 Perspectives mobilité, ARTM

## 2. METTRE EN PLACE UNE GOUVERNANCE LOCALE DES TRANSPORTS EN COMMUN SUR LA COURONNE NORD

« *No taxation without representation* » (pas de taxe sans représentation) – ce célèbre principe, ancré dans les idéaux démocratiques modernes, rappelle l'importance de donner aux citoyens un contrôle et une voix sur les décisions qui influencent directement leur quotidien. Les élus municipaux sont les premiers responsables en matière de transport collectif et sont imputables auprès des citoyens des services qu'ils financent. Les municipalités disposent également de la légitimité démocratique pour refléter les préférences de la population dans les politiques de transports. Dans cette optique, confier aux autorités municipales la responsabilité d'adopter le budget alloué aux transports publics dans leur région, de même que la planification, s'inscrit comme une mesure clé pour renforcer la gouvernance locale et pour permettre une coordination axée sur les besoins du terrain.

En effet, qui mieux que les élus locaux, proches des besoins et des préoccupations de leurs communautés, pour gérer et orienter les investissements dans un service aussi essentiel que le transport en commun ? Cette approche favoriserait une allocation des ressources plus adaptée aux réalités et priorités locales, tout en renforçant le lien de confiance entre les citoyens et leurs représentants municipaux.

Ce thème met en avant l'importance d'une gouvernance locale, impliquant directement les élus dans la prise de décision, pour une gestion plus adaptée et efficace. Une gouvernance de proximité permettrait de mieux refléter les besoins spécifiques de la région et d'améliorer la transparence dans la gestion des fonds publics.

**Objectif : mettre en place une gouvernance locale qui permet à la couronne Nord de décider de ses priorités en matière de transport et d'infrastructures, en rapprochant les élus des décisions.**

### RECOMMANDATIONS :

#### 1. Créer une instance responsable des transports en commun locaux sur la couronne Nord

Cette instance décisionnelle, formée d'élus municipaux représentant chacune des cinq MRC de la couronne Nord, serait directement responsable du transport en commun local sur son territoire, assurant ainsi une prise de décision plus proche des réalités locales. Il aurait, entre autres, le pouvoir d'approbation du plan de desserte et du budget des services locaux des transports en commun desservant son territoire.

#### 2. Impliquer davantage les municipalités dans l'élaboration de projets structurants métropolitains

Dans le but d'une insertion harmonieuse dans le milieu et d'une meilleure prévisibilité financière, tout grand projet de transport collectif métropolitain devrait prendre en compte les impacts financiers sur les organismes de transport et les municipalités, avec une évaluation détaillée des phases de construction et d'exploitation. Compte tenu de la planification requise pour être en mesure de desservir l'ensemble d'une population sur un territoire donné, et ce, avec un budget restreint, ces factures surprises ajoutent un stress supplémentaire sur les finances municipales et forcent les municipalités à faire des choix déchirants. De plus, ces ajustements de dernière minute peuvent mettre en péril des projets de transport en commun locaux planifiés et désirés par la population.

### 3. CONFIER AUX ÉLUS LE POUVOIR D'ALLOUER LES RESSOURCES PERÇUES SUR LEUR TERRITOIRE

Les décisions concernant les investissements des modes structurants dans la couronne Nord se heurtent souvent à des structures multiples et à des processus bureaucratiques éloignés des réalités locales. Parfois, les sommes perçues sur le territoire par les autorités compétentes ne sont pas nécessairement réinvesties dans des services directs à la population, comme le désireraient les élus municipaux.

Ce thème met en avant l'importance d'avoir un financement prévisible et équitable alloué aux services locaux (autobus et transport adapté) et aux modes métropolitains (trains, métro et REM) qui sont complémentaires pour assurer la fluidité des déplacements.

**Objectif : assurer une répartition plus équitable et prévisible du financement du transport en commun sur l'ensemble du territoire de la couronne Nord.**

#### RECOMMANDATIONS :

##### 1. Réinvestir les contributions des citoyens de la couronne Nord sur la couronne Nord

Les citoyens et les municipalités de la couronne Nord contribuent de plus en plus au financement des services de transport collectif. Actuellement, les revenus qui proviennent notamment de la taxe sur l'immatriculation des véhicules (TIV) et du prélèvement de 1¢/100\$ de la Richesse foncière uniformisée (RFU) des municipalités sont alloués exclusivement aux modes métropolitains. Une allocation de ces revenus aux secteurs permettrait de créer un fonds alloué au développement du transport collectif local en fonction de nos besoins et de nos priorités.

##### 2. Ajouter le principe du bénéficiaire-payeur quant au financement des modes de transport métropolitain (trains, métro et REM)

Actuellement, les déficits des modes métropolitains sont assumés par les municipalités sur la base de la provenance des usagers selon le principe de l'utilisateur-payeur. L'ajout d'un critère reconnaissant le principe du bénéficiaire-payeur permettrait d'avoir un meilleur équilibre et une meilleure équité dans l'établissement des contributions municipales, considérant que les modes lourds génèrent des bénéfices qui dépassent le simple fait d'offrir un service efficace de transport aux citoyens. Ils sont un puissant moteur de développement économique. Ces bénéfices se traduisent notamment par une augmentation de la richesse foncière des municipalités ayant une station du REM, du train ou du métro sur leur territoire. En effet, en offrant une desserte de grande qualité, les modes lourds assurent l'attractivité et la vitalité, et ont des effets structurants sur l'aménagement du territoire qui est desservi.

##### 3. Soutenir financièrement les initiatives de transport collectif mises en place par le secteur privé, notamment les regroupements d'entreprises au sein d'un même parc industriel ou d'un même secteur.



Table des préfets et élus  
de la **couronne Nord**

📍 1, Place de la Gare, bureau 301  
Saint-Eustache (Québec). J7R 0B4

✉ [info@tpecn.ca](mailto:info@tpecn.ca)

🌐 [tpecn.ca](http://tpecn.ca)