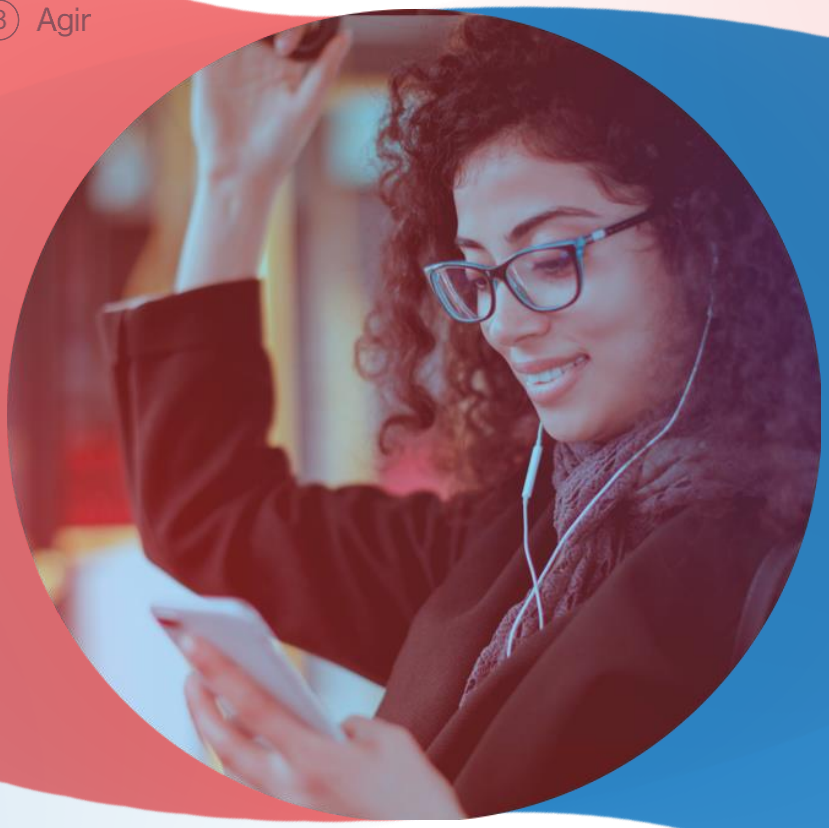
1 Découvrir 2 Contribuer 3 Agir

Repensons la mobilité

Pour notre mieux-être collectif



LE PROJET DE PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF

VERSION ABRÉGÉE

27 octobre 2020

Table des matières

INTRODUCTION 3

DIAGNOSTIC 4

VISION ET MISE EN ŒUVRE 6

Cibles 7

Stratégie 1 8

ORGANISER LA MOBILITÉ EN FONCTION D'UN RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF STRUCTURANT 8

Stratégie 2 10

ARRIMER LE TRANSPORT COLLECTIF À L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE 10

Stratégie 3 12

ASSURER UNE OFFRE DE SERVICE DE TRANSPORT COLLECTIF ADAPTÉE AUX BESOINS 12

Stratégie 4 14

INNOVER POUR AMÉLIORER L'ATTRACTIVITÉ DU TRANSPORT COLLECTIF 14

Stratégie 5 17

OPTIMISER L'UTILISATION DU SYSTÈME DE TRANSPORT 17

Stratégie 6 19

ASSURER LES RESSOURCES NÉCESSAIRES AU FONCTIONNEMENT ET À LA RÉSILIENCE DU SYSTÈME DE TRANSPORT COLLECTIF 19

Les défis du financement du transport collectif 21

LES BÉNÉFICES POUR LA COLLECTIVITÉ 22

Davantage de déplacements en modes durables 23

L'amélioration des conditions de déplacement et des milieux de vie 23

L'amélioration de l'environnement et de la santé publique 23

Les retombées économiques 24

Les dispositifs de suivi et d'évaluation 24

CONCLUSION 25

ANNEXE M 27

Interventions prioritaires 2021-2030 du projet de PSD 27

Introduction

L'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) a pour mandat de planifier, financer, organiser et faire la promotion des services réguliers de transport collectif et de transport adapté sur le territoire de la grande région de Montréal en collaborant avec les organismes publics de transport en commun (OPTC), responsables d'exploiter ces services sur leur territoire respectif, soit exo, le Réseau de transport de Longueuil (RTL), la Société de transport de Laval (STL) et la Société de transport de Montréal (STM) et, prochainement, CDPQ Infra lors de la mise en service du Réseau express métropolitain (REM).

La lutte contre les changements climatiques est un enjeu planétaire qui interpelle toutes les sociétés, dès maintenant et pour les décennies à venir. Il y a urgence d'agir pour réduire, collectivement, les émissions de gaz à effet de serre (GES), principaux responsables du réchauffement climatique. Au Québec, le transport routier génère 34,4 % des GES[1]. Dans la région métropolitaine, la congestion routière représente des pertes économiques annuelles de l'ordre de 4 milliards de dollars[2], sans compter les effets sur la qualité de l'air et la santé humaine.

La pandémie mondiale de la COVID-19 a aussi mis en lumière de façon aiguë l'importance des conditions sanitaires de nos villes et de notre environnement. Malgré ces perturbations et ses conséquences sur l'achalandage, le transport collectif a continué de jouer son rôle de service public essentiel.

C'est dans ce contexte que s'inscrit le premier Plan stratégique de développement du transport collectif (PSD) de la région métropolitaine de Montréal, qui vise à améliorer la qualité de vie des résidents de la région en facilitant leurs déplacements, à contribuer à la lutte contre les changements climatiques et à soutenir la vitalité économique et sociale de la région.

Le projet de PSD propose de :

- **Hausser l'offre de service de transport collectif de 60 % d'ici 2031 à 2035** ;
- **Renforcer et de développer le réseau de transport collectif structurant**, en offrant un service rapide, fréquent et fiable qui contribuera à la consolidation et à la densification du territoire métropolitain ;
- **Assurer une couverture harmonisée** des services de transport collectif dans l'ensemble de la région métropolitaine et d'**améliorer l'expérience des usagers ;**
- **Accroître le financement dédié au transport collectif** en vue de maintenir la qualité du réseau existant et de hausser l'offre de service.

L'effet combiné de ces mesures permettra de répondre à l'attente signifiée par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), soit de hausser à 35 %, d'ici 2031, la part modale du transport collectif en période de pointe du matin, en plus d'accroître la part des déplacements en modes durables (collectif et actif) toute la journée dans l'ensemble de la région métropolitaine.

---

[1] Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques du Québec, *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2016 et leur évolution depuis 1990*, 2018, 40 pages.
[2] Les Conseillers économiques ADEC, *Coûts socioéconomiques de la congestion routière à Ville de Laval et dans la Couronne Nord*, 16 avril 2018, 25 pages.

Diagnostic

La région de Montréal compte près de 4 millions de résidents qui, chaque jour, effectuent environ 8,2 millions de déplacements, dont 2 millions en période de pointe du matin[3].

Au cours de la période de 2006-2016, la région a vu s'ajouter 350 000 personnes à la population métropolitaine, soit une croissance démographique de 10 %. Selon les tendances prévisionnelles de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ, 2019)[4], 651 000 personnes de plus résideront sur le territoire de l'ARTM d'ici 2036, réparties sur le territoire de l'agglomération de Montréal (48 %), de Laval (12 %), de l'agglomération de Longueuil (9 %), de la couronne nord (18 %) et de la couronne sud (13 %).

En 2016, on retrouvait plus de 1,8 million d'emplois distribués dans la région métropolitaine, dont 63 % sur le territoire de l'agglomération de Montréal et de façon prépondérante au centre-ville. Quelque 100 000 emplois se sont ajoutés dans la région entre 2006 et 2016, notamment en couronne et au centre de la région métropolitaine[5].

Les dynamiques de déplacement

Sur l'ensemble des déplacements réalisés dans une journée (24 h) dans la région métropolitaine, quelque 5,4 millions des déplacements se font en automobile, 1,5 million en transport collectif et près de 1 million en transport actif. Les déplacements en modes durables (transport collectif, vélo et marche) représentent 30 % de ces déplacements quotidiens. En période de pointe du matin (entre 6 h et 9 h), la part modale du transport collectif s'élève à 25 % et la part de l'automobile à 66 %, parmi les modes motorisés.

Les défis du système de transport de la région métropolitaine

- *La saturation du système de transport collectif desservant le centre de la région.*
- *Des liens est-ouest à développer dans les couronnes.*
- *Les défis du réseau de train de banlieue par rapport à l'arrivée du REM et au contexte d'exploitation ferroviaire.*
- *Peu d'options en modes durables pour éviter la congestion automobile dans certains secteurs de la région.*
- *L'augmentation des ressources financières pour accroître l'offre de services réguliers de transport collectif et de transport adapté.*
- *Une offre de services devant soutenir la consolidation des grands pôles économiques, la création de milieux de vie complets et l'essor des modes actifs.*
- *L'influence des phénomènes émergents sur les habitudes de mobilité, comme le télétravail, l'achat en ligne, l'évolution technologique et l'autonomisation des véhicules.*

[3] Statistique Canada, recensement 2016, et ARTM, Enquête Origine-Destination 2018
[4] Institut de la statistique du Québec, 2019. Démographie. Perspectives démographiques du Québec et des régions, 2016-2066.
[5] Statistique Canada, recensements de 2006 et 2016.

Organisation des services de transport collectif

Le projet de PSD propose une définition du système de transport collectif s'appuyant sur les caractéristiques des services, soit la fréquence, la rapidité, la fiabilité et l'amplitude des heures de service, plutôt que sur les modes, comme le métro, le train ou l'autobus.

Les services rapides et fréquents et les services directs en pointe forment le réseau de transport collectif structurant (RTCS). Actuellement, 61 % des emplois et 54 % des résidents de la région métropolitaine sont localisés à proximité du RTCS, qui capte 71 % de l'achalandage quotidien du transport collectif. **Le RTCS constitue ainsi la colonne vertébrale du réseau de transport collectif de la région et joue un rôle structurant sur l'organisation du territoire.**

Les **services locaux, à la demande et spéciaux assurent, pour leur part, une desserte locale et complètent les services du réseau structurant**. Ils captent 29 % de l'achalandage quotidien du transport collectif dans la région.

Les mesures préférentielles pour bus (MPB), qui comprennent entre autres des feux prioritaires et des voies réservées, permettent d'améliorer la fiabilité et la rapidité des services par autobus

Les services rapides et fréquents

Les services rapides et fréquents sont offerts minimalement toutes les 15 minutes entre 6 h et 21 h, souvent dans les deux directions, durant les jours ouvrables. Ces services sont offerts par autobus, en métro ou par le futur REM.

Les services directs en période de pointe

Les services directs en période de pointe sont essentiellement offerts aux heures de pointe et effectuent des trajets directs de longue distance, dans un temps raisonnable. Ces services sont offerts par train ou par autobus bénéficiant de mesures préférentielles.

Les services locaux, à la demande et spéciaux

Les *services locaux* assurent des déplacements de plus courte distance, pour desservir les lieux d'activités locaux et en rabattement vers le RTCS.
Les *services à la demande* sont fournis sans horaire ni trajet fixe. Ils desservent des secteurs de faible demande ou des personnes ayant des besoins particuliers, comme les usagers du transport adapté.
Les *services spéciaux* sont, par exemple, des services de nuit, des services événementiels ou des circuits touristiques.

Vision et mise en œuvre

Énoncé de vision : *En 2050, les citoyens de la région métropolitaine de Montréal peuvent se déplacer facilement grâce à un système de transport durable qui répond à leurs besoins. Ce système contribue à améliorer leur qualité de vie, à préserver l'environnement et à soutenir la vitalité économique et sociale de la région.*

Objectif stratégique : La majorité des déplacements des citoyens de la région métropolitaine est réalisée en modes *actifs et collectifs, contribuant à une importante réduction de la congestion routière et des GES émis par le secteur des transports.*

Orientations

1. **Relier les différentes communautés de la région** à l'aide de services de transport collectif performants
2. **Déployer des options de mobilité diversifiées, sécuritaires et accessibles** offrant une expérience simplifiée et attrayante
3. **Favoriser une utilisation efficiente des ressources**

Stratégies

Organiser la mobilité en fonction d'un réseau de transport collectif structurant

- Réaliser les grands projets en cours
- Renforcer et développer le réseau de transport collectif structurant
- Mettre en place des voies réservées à travers la région métropolitaine

Arrimer le transport collectif à l'aménagement du territoire

- Renforcer et développer les corridors menant aux principaux lieux d'activité et milieux de vie
- Articuler le réseau autour de pôles d'échanges fonctionnels et attrayants

Assurer une offre de services de transport collectif adaptée aux besoins

- Assurer une couverture harmonisée des services de transport collectif à l'ensemble des citoyens
- Accélérer et harmoniser la mise en accessibilité universelle des réseaux
- Améliorer les services de transport adapté

Innover pour améliorer l'attractivité du transport collectif

- Simplifier la tarification et l'utilisation de tous les services intégrés de mobilité
- Favoriser la fiabilité et la qualité des services pour une meilleure expérience des usagers
- Promouvoir une culture de la mobilité durable
- Maîtriser les avancées technologiques et encadrer l'essor des services de mobilité émergents

Optimiser l'utilisation du système de transport

- Développer des réseaux de modes actifs intégrés au système de transport collectif
- Établir un Réseau artériel métropolitain efficace et une vision commune sur l'offre de stationnement
- Faire du covoiturage une solution complémentaire au transport collectif

Assurer les ressources nécessaires au fonctionnement et à la résilience du système de transport collectif

- Consacrer une part importante du financement aux actifs de transport collectif
- Renforcer la résilience du système de transport collectif et faire face aux changements climatiques

Cibles

En 2018, la part des déplacements effectués en transport collectif, par rapport à l'ensemble des modes motorisés, était de 25 %[6]. Si les tendances démographiques et les habitudes de déplacement se maintenaient, au cours des dix prochaines années, la part modale du transport collectif ne serait que de 26 % en 2031 et serait la même en 2036. La volonté collective exprimée par la CMM est de hausser cette proportion à 35 % d'ici 2031.

Le projet de PSD propose à cet égard de hausser l'offre de service de transport collectif, d'améliorer la fiabilité du service et d'assurer un transfert modal de l'automobile vers les modes actifs et collectifs. Ces mesures seront déployées, de manière soutenue, dès la reprise des activités à la suite de la pandémie de la COVID-19, ce qui permet d'envisager l'atteinte de cette cible de 35 % de part modale du transport collectif en période de pointe, parmi les modes motorisés, d'ici 2031 à 2035.

En considérant l'ensemble des déplacements en période de pointe (motorisés et actifs), dont le nombre total pourrait être réduit par le télétravail et l'enseignement à distance, l'effet combiné de ces mesures permettrait de réduire à 48 % la part modale des déplacements en automobile (contre 59 % en 2018), soit 175 000 déplacements en auto solo en moins. La part des modes durables serait accrue à 44 % (contre 34 % en 2018), soit 29 % en transport collectif (+ 175 000 déplacements) et 16 % en modes actifs, marche et vélo (+ 95 000 déplacements).

L'atteinte de la cible signifiée nécessitera conséquemment la mise en place d'un effet combiné de mesures ambitieuses.

STRATÉGIES	MESURES	CIBLES
1 |	Hausser l'offre de services de 60 %	Hausse d'achalandage de 30 %
2 |		
3 |	Hausser la qualité, la fiabilité et la capacité des services	Hausse d'achalandage de 5 %
4 |		Rétention d'achalandage de 5 %
5 |	Développer et intégrer les modes actifs	Conversion de 15 % des déplacements automobiles de moins de 5 km
	Développer et intégrer le covoiturage	Conversion de 5 % des déplacements automobiles

Les efforts réalisés pour réduire significativement le nombre de déplacements en auto solo et pour encourager les individus à effectuer la majorité de leurs déplacements en modes durables contribueront aussi à l'atteinte de la cible signifiée dans les attentes de la CMM à l'égard du PSD de réduire de 30 % les émissions de GES par passager-kilomètre dans le secteur du transport des personnes d'ici 2030, par rapport aux émissions de 2016.

[6] En période de pointe du matin d'un jour moyen d'automne, selon les données de l'Enquête OD 2018.

Stratégie 1

ORGANISER LA MOBILITÉ EN FONCTION D'UN RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF STRUCTURANT

En vue d'accroître l'offre de service, le projet de PSD propose de renforcer le réseau de transport collectif structurant existant et de le développer par la réalisation de grands projets et la mise en place d'un réseau de voies réservées aux autobus.

Renforcer le réseau structurant existant et le développer dans la région métropolitaine

Les niveaux de service du transport collectif dans la région seront déterminés afin de répondre aux besoins de mobilité des citoyens, en considérant l'ensemble des solutions de mobilité possibles. Le projet de PSD propose donc de renforcer le réseau de transport collectif structurant (RTCS) existant et de déterminer les axes à développer en matière de niveaux de service plutôt que de modes.

Le projet de PSD propose de mettre en place un processus continu de planification et d'évaluation des options de mobilité durable (transport collectif et actif), à l'échelle métropolitaine, en vue de répondre aux objectifs d'accroissement de l'achalandage des modes durables, dans une perspective d'arrimage à l'aménagement du territoire, et en tenant compte des retombées et des coûts d'investissement et d'exploitation. Cette planification devra se faire également en considérant l'effet global du niveau de service sur l'ensemble du réseau métropolitain de transport collectif. Les niveaux de service seront déterminés sur la base des critères d'évaluation présentés dans la section Dispositifs de suivi et d'évaluation du PSD.

Le projet de PSD propose en premier lieu (action 1.1) de mener à terme les trois projets d'infrastructures en cours de réalisation : le REM, le SRB Pie-IX et le prolongement de la ligne bleue du métro jusqu'à Anjou. La mise en service de ces infrastructures se fera entre 2021 et 2026, selon le projet.

Le PSD propose également, à l'action 1.2, d'entreprendre, en collaboration avec ses partenaires (CMM, OPTC, municipalités régionales et locales), les études des axes structurants de transport collectif déjà reconnus par le Plan québécois des infrastructures (PQI) 2020-2030, le Plan des initiatives de développement du transport collectif (PIDTC) et la Proposition d'actions priorisées en transport collectif de l'ARTM de mai 2020. À cet effet, le PSD propose de lancer la planification du prolongement de la branche ouest de la ligne orange du métro jusqu'à la gare Bois-Franc et d'étudier le prolongement de cette ligne de métro ou d'un mode structurant vers Laval. De même, il est proposé d'amorcer la désignation et la mise en place d'un réseau métropolitain de modes structurants dans les corridors porteurs à l'échelle métropolitaine.

Ces études seront conduites dans une perspective globale d'évaluation de ces axes, ce qui permettra aussi d'évaluer l'effet combiné de ces axes structurants sur l'ensemble du réseau et sur l'offre de service globale. Cette démarche pourrait conduire à reconnaître d'autres axes à étudier. Ces études permettront de déterminer les axes de transport collectif, et leur niveau de service, qui seront retenus afin de réaliser les futurs projets de développement du RTCS au cours des prochaines années.

Cette démarche de planification évaluera également la mise en place de voies réservées pour autobus dans la région métropolitaine (action 1.3). À cet égard, des études des axes de développement des mesures préférentielles pour bus (MPB) seront conduites, en collaboration avec le MTQ, la CMM, les OPTC, les municipalités régionales et locales, afin de mettre en place ces MPB dans les axes retenus du réseau routier et autoroutier ainsi que dans les voies locales.

Figure 1. Actions, programmes et interventions prioritaires de la stratégie 1

ACTION 1.1	ACTION 1.2	ACTION 1.3
Réaliser les grands projets en cours	*Renforcer et développer le réseau de transport collectif structurant*	*Mettre en place des voies réservées à travers la région*

PROGRAMMES ET INTERVENTIONS PRIORITAIRES

Programme de réalisation de projets structurants	Programme d'étude des modes structurants et d'accroissement du service dans les corridors du RTCS	Programme d'études et de déploiement des MPB sur les réseaux autoroutier, routier et local
Interventions prioritaires	*Interventions prioritaires*	*Interventions prioritaires*
› Le REM – mise en service entre 2021 et 2024	› Poursuivre les études des axes et modes structurants désignés en vue d'amorcer rapidement la réalisation de nouveaux projets majeurs	› Conduire des études de caractérisation du réseau de MPB à l'échelle métropolitaine
› Le SRB Pie-IX – mise en service en 2022 - 2023	› Accroître le service sur le RTCS désigné en augmentant la fréquence	› Élaborer, en collaboration avec les OPTC, des lignes directrices d'aménagement des MPB
› Le prolongement de la ligne bleue – mise en service en 2026	› Accroître graduellement le service dans les corridors potentiels du RTCS	› Mesures préférentielles pour bus – réseau routier national et autoroutier
	› Engager les démarches afin d'accroître l'intégration des services des organismes de transport collectif dans les corridors du RTCS	› Mesures préférentielles pour bus – artères et collectrices

Stratégie 2

ARRIMER LE TRANSPORT COLLECTIF À L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Le réseau structurant de transport collectif constitue l'ossature de la consolidation du territoire métropolitain et doit ainsi orienter le développement urbain des prochaines décennies. Le projet de PSD propose une collaboration et un partenariat avec les autorités régionales et municipales, afin de déterminer des corridors, des points d'accès et des pôles d'échanges, arrimés à l'aménagement du territoire et au réseau de transport collectif et actif.

Un arrimage du développement de l'offre de service à l'aménagement du territoire

La démarche de planification du réseau de transport collectif proposée par le projet de PSD vise à déterminer, à l'échelle métropolitaine, des corridors et des points d'accès du réseau structurant de transport collectif autour desquels la consolidation du territoire et le développement urbain seraient articulés. De plus, le projet de PSD propose d'articuler ce réseau à l'aide de pôles d'échanges, qui assureront autant la connectivité de ce réseau que son ancrage à des points névralgiques du territoire métropolitain.

Les corridors désignés dans le réseau de transport collectif structurant pourront être évolutifs afin qu'il soit possible d'adapter l'offre de service (en matière de fréquence de passage ou de capacité, par exemple) selon l'atteinte de certains niveaux de densification ou d'achalandage, en collaboration avec la CMM et les municipalités régionales et locales. Elles pourront ainsi influencer et soutenir leur développement en densifiant et en diversifiant les milieux de vie, les pôles économiques et les corridors d'activités urbaines à proximité du réseau de transport collectif.

En complémentarité et en soutien de la Stratégie 1, qui propose d'organiser la mobilité de la région métropolitaine en fonction du réseau de transport collectif structurant, les actions de la Stratégie 2 visent à arrimer à l'aménagement du territoire le renforcement et le développement de ce réseau de transport collectif structurant et du réseau local.

Le PSD propose, en accord avec les orientations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT) et aux orientations du PMAD, de soutenir un aménagement urbain favorisant les déplacements en modes durables, soit le transport collectif et actif. Le projet de PSD compte ainsi renforcer et développer les corridors menant aux principaux lieux d'activité et milieux de vie à l'aide d'une démarche de planification concertée transport-aménagement. Cette démarche sera intimement liée aux études d'axes de transport collectif structurant et des mesures préférentielles de bus (actions 1.2 et 1.3). De même, le PSD propose d'articuler le réseau de transport collectif autour de pôles d'échanges multimodaux. Ces démarches seront menées en étroite collaboration avec l'ensemble des partenaires institutionnels, soit le MTQ, la CMM, les OPTC et les municipalités régionales et locales.

Figure 2. Actions, programmes et interventions prioritaires de la stratégie 2

ACTION 2.1	ACTION 2.2
Renforcer et développer les corridors menant aux principaux lieux d'activité et milieux de vie	*Articuler le réseau autour de pôles d'échanges fonctionnels et attrayants*

PROGRAMMES ET INTERVENTIONS PRIORITAIRES

Programme de planification concertée transport-aménagement	Programme d'aménagement des pôles d'échanges et des stationnements incitatifs
Interventions prioritaires	*Interventions prioritaires*
› Engager une démarche de désignation des secteurs et corridors de mobilité en lien avec l'aménagement du territoire	› Déterminer, caractériser et établir des normes de conception pour les pôles d'échanges
› Proposer une démarche de planification concertée transport-aménagement	› Aménager les pôles d'échanges
› Produire, avec la CMM, un guide d'aménagement des corridors de transport collectif	› Élaborer un guide de mise en valeur et de réaménagement des stationnements incitatifs
	› Mettre en valeur et réaménager des stationnements incitatifs

Stratégie 3

ASSURER UNE OFFRE DE SERVICE DE TRANSPORT COLLECTIF ADAPTÉE AUX BESOINS

Le projet de PSD propose d'offrir, à l'ensemble des citoyens, un service de transport collectif de qualité et facile d'accès qui soit adapté aux différents milieux de vie.

Le projet de PSD soutient une amélioration de l'ensemble du service de transport collectif en matière de qualité, de fiabilité et de confort, dans la région métropolitaine, et ce, dans une perspective d'équité et en fonction des besoins des usagers.

En plus du renforcement du réseau de transport collectif structurant, une couverture harmonisée du service de transport collectif local doit être offerte à l'ensemble de la région métropolitaine pour permettre à tous de se déplacer de façon équitable. Des critères seront déterminés en collaboration avec les instances municipales et en cohérence avec la capacité opérationnelle des OPTC pour définir le niveau de service minimal requis.

L'ARTM coordonnera en collaboration avec les OPTC l'établissement de normes en vue d'accroître l'offre des services réguliers locaux du transport collectif, ainsi que des services à la demande et spéciaux pour répondre à des besoins spécifiques dans des secteurs où les services réguliers sont moins performants.

Le PSD soutient aussi une approche cohérente et une harmonisation de la mise en accessibilité universelle du réseau à l'échelle du territoire, afin d'accroître l'autonomie et la flexibilité des personnes ayant des limitations fonctionnelles dans leurs déplacements et de faciliter leur intégration économique et sociale.

De même, les services de transport adapté feront l'objet de mesures visant le développement et l'harmonisation des services, dans le respect de normes minimales à mettre en place et pour mieux répondre à une demande croissante, prévue au cours des prochaines années. Les usagers pourront ainsi bénéficier d'une offre de services correspondant mieux à leurs habitudes et à leurs besoins de déplacement afin d'accroître leur mobilité et leur participation sociale.

Figure 3. Actions, programmes et interventions prioritaires de la stratégie 3

ACTION 3.1	ACTION 3.2	ACTION 3.3
Assurer une couverture harmonisée des services de transport collectif à l'ensemble des citoyens	*Accélérer et harmoniser la mise en accessibilité universelle des réseaux*	*Améliorer les services de transport adapté*

PROGRAMMES ET INTERVENTIONS PRIORITAIRES

Programme de développement et d'harmonisation de l'offre de service du transport collectif local	Programme de développement et d'harmonisation de la mise en accessibilité universelle	Programme de développement et d'harmonisation du transport adapté
Interventions prioritaires	*Interventions prioritaires*	*Interventions prioritaires*
› Établir et harmoniser des normes de service sur l'ensemble du territoire métropolitain	› Établir le plan d'action de mise en œuvre de la Politique de l'accessibilité universelle de l'ARTM	› Établir et harmoniser à l'échelle métropolitaine les normes de service minimales applicables aux services de transport adapté en collaboration avec les OPTC
› Élaborer une politique d'intégration des services dans une perspective d'équité sociale	› Harmoniser la mise en accessibilité universelle	› Améliorer l'offre de transport adapté
› Améliorer et développer l'offre de transport collectif local en appui au RTCS	› Réaliser des enquêtes et dresser un diagnostic sur les besoins, les habitudes et les entraves de déplacement des clientèles ayant des limitations fonctionnelles	› Mettre en place une meilleure intégration des services régulier et adapté de transport collectif et en faire la promotion
› Développer des services à la demande complémentaires au RTCS, en se basant sur les résultats des projets pilotes en cours		› Assurer la pleine intégration tarifaire
› Offrir des services spéciaux de desserte en transport collectif		

Stratégie 4

INNOVER POUR AMÉLIORER L'ATTRACTIVITÉ DU TRANSPORT COLLECTIF

Les actions proposées visent à simplifier la tarification, dans une perspective intégrée et métropolitaine, et à assurer un service sécuritaire, fiable et de qualité, par le confort des installations et des équipements, l'amélioration des normes sanitaires et une information juste et en temps réel sur les services.

Une tarification simplifiée

Un des principaux mandats de l'ARTM concerne la révision de la tarification du transport collectif afin d'en assurer la cohérence sur l'ensemble du territoire et d'en simplifier l'utilisation. Cette révision permet aussi d'élaborer une vision métropolitaine de la tarification sociale. La tarification peut devenir un levier pour encourager l'utilisation du transport collectif.

Pour favoriser une plus grande multimodalité, il semble essentiel de créer de nouvelles offres tarifaires qui favorisent l'utilisation des services et répondent aux besoins de mobilité des citoyens. Celles-ci s'appuieront sur l'intégration des services de mobilité alternatifs offerts dans la région ainsi que sur les développements technologiques en cours. L'ARTM a soumis en septembre 2020 un projet de refonte tarifaire, concomitant au projet de PSD.

La centrale de mobilité et la modernisation des modes de paiement

L'ARTM mettra en place une centrale de mobilité, soit une plateforme unique à l'échelle de la région, permettant aux usagers de planifier leurs déplacements en comparant des options et des services intégrés de mobilité, à un prix adapté à leurs besoins. De même, les nouveaux outils technologiques amélioreront l'expérience des usagers par la vente des titres tarifaires en amont ou la perception électronique des titres.

Un service fiable, confortable et sécuritaire, ainsi qu'une information juste pour tous

L'ensemble des mesures dédiées à l'harmonisation des services vise à assurer un service fiable et de qualité pour l'ensemble des usagers dans l'utilisation des services de transport collectif. De même, des mesures visant à améliorer le confort et la sécurité à bord des véhicules participeront à bonifier l'expérience des usagers. Peu importe le mode qu'ils utilisent, les usagers du système de transport doivent pouvoir bénéficier d'une information juste et régulièrement mise à jour qui leur permettra d'améliorer leur expérience de mobilité. Cette approche vise à offrir un même niveau d'accès à l'information à tous les usagers, y compris ceux n'ayant pas accès à Internet.

Une culture de la mobilité durable à développer

L'ARTM compte participer pleinement, avec d'autres partenaires, au développement et à la promotion d'une culture de la mobilité durable, qui deviendrait un élément de fierté et d'identité métropolitaine.

Innovations technologiques et émergence de nouveaux services de mobilité

Les nouvelles technologies permettent d'optimiser les réseaux de transport, d'offrir un plus grand nombre d'options de mobilité et d'améliorer la qualité des services. Ainsi, la recherche et le déploiement de projets pilotes d'innovations technologiques et de nouveaux services de mobilité se feront en partenariat avec les divers intervenants du milieu.

Figure 4. Actions, programmes et interventions prioritaires de la stratégie 4

ACTION 4.1	ACTION 4.2
Simplifier la tarification et l'utilisation de tous les services intégrés de mobilité	*Favoriser la fiabilité et la qualité des services pour une meilleure expérience des usagers*

PROGRAMMES ET INTERVENTIONS PRIORITAIRES

Programme de simplification du cadre tarifaire et de modernisation des modes de paiement	Programme de déploiement de la centrale de mobilité	Programme d'amélioration de l'expérience des usagers	Programme de développement des données, des systèmes et des technologies
Interventions prioritaires	*Interventions prioritaires*	*Interventions prioritaires*	*Interventions prioritaires*
› Simplifier le cadre tarifaire	› Développer des partenariats pour améliorer l'offre de services de mobilité durable	› Harmoniser et améliorer les normes de service à la clientèle à l'échelle de la région métropolitaine	› Assurer la gestion, l'acquisition et le partage des données
› Proposer des solutions de paiement adaptées aux besoins des usagers	› Mettre en place une centrale de mobilité (plateforme unique de mobilité intégrée)	› Établir des normes de confort et d'aménagement	› Établir un plan de déploiement de l'information en temps réel lors d'interruptions de service
› Améliorer le système de vente et perception		› Renforcer les normes sanitaires en transport collectif, à bord des véhicules et à l'attente	› Déployer une solution de téléjalonnement dans les stationnements incitatifs
› Proposer une stratégie de tarification sociale et faciliter le déploiement de mesures		› Harmoniser et déployer les normes de signalétique métropolitaine	› Déployer des systèmes SAEIV à l'échelle métropolitaine
› Créer des produits tarifaires pour le transport collectif et d'autres modes complémentaires		› Harmoniser les règles de conduite et faire notamment la promotion du civisme dans le transport collectif	› Soutenir des partenariats de recherche relatifs aux données de la mobilité
		› Déployer des outils intégrés de relation avec la clientèle	

Figure 5. Actions, programmes et interventions prioritaires de la stratégie 4 (suite)

ACTION 4.3	ACTION 4.4
Promouvoir une culture de la mobilité durable	*Maîtriser les avancées technologiques et encadrer l'essor des services de mobilité émergents*

PROGRAMMES ET INTERVENTIONS PRIORITAIRES

Programme de promotion de la mobilité durable	Programme de soutien aux avancées technologiques et aux services de mobilité émergents
Interventions prioritaires	*Interventions prioritaires*
› Élaborer une stratégie de promotion et de sensibilisation des citoyens, des institutions, des entreprises et des décideurs	› Élaborer, en partenariat avec le MTQ et le milieu municipal, une politique-cadre d'intégration des services de mobilité émergents au système de transport collectif
› Promouvoir le transport collectif et actif à l'échelle métropolitaine	› Soutenir des partenariats de recherche relatifs aux mobilités émergentes
› Soutenir les programmes d'accompagnement mis en œuvre par les acteurs locaux, dont les CGD, les employeurs et les organisations de citoyens	› Soutenir des projets pilotes d'intégration de services de mobilité émergents au système de transport collectif

Stratégie 5

OPTIMISER L'UTILISATION DU SYSTÈME DE TRANSPORT

Les modes actifs, comme le vélo et la marche, sont complémentaires au transport collectif et doivent être intégrés de façon conviviale et confortable au réseau. Le covoiturage peut aussi jouer ce rôle dans certaines circonstances. De même, la définition du réseau artériel métropolitain devra laisser une plus grande place aux modes de transport collectif et actif.

Les modes actifs et le covoiturage, compléments aux services de transport collectif

En complément des services de transport collectif, l'accès aux arrêts et aux terminus d'autobus, aux stations de métro et aux gares doit être mis en valeur et facilité par l'entremise d'un aménagement sécuritaire et convivial des modes actifs et par le covoiturage.

La qualité et la sécurité de l'aménagement de ces accès à pied ou à vélo seront au centre des mesures préconisées par l'ARTM. De même, des équipements complémentaires, comme les stationnements sécurisés pour vélos ou des espaces dédiés au vélopartage ou à l'autopartage, devront être généralisés sur le réseau.

L'ARTM propose de mettre l'accent, en étroite collaboration avec les OPTC, sur l'amélioration de l'accès en modes actifs aux services de transport collectif, en complémentarité aux interventions de la CMM et des municipalités visant le développement des modes actifs et d'un réseau cyclable métropolitain. Cette collaboration s'arrimera aussi à la promotion des modes actifs et collectifs à l'échelle métropolitaine.

La réflexion sur le réseau artériel métropolitain associée au transport collectif et actif

La réflexion en cours sur la définition du réseau artériel métropolitain sera l'occasion de dédier une place déterminante des modes actifs et collectifs à ce réseau. L'optimisation du réseau routier doit être priorisée afin de déplacer plus de personnes dans les mêmes emprises, avec moins de véhicules. Des voies réservées aux autobus, de larges trottoirs et des pistes cyclables permettent à plus de personnes de se déplacer en même temps.

De même, la réflexion sur la place de l'automobile doit s'appuyer sur une gestion intégrée de l'offre de stationnement dans la région métropolitaine, en soutien à l'objectif d'accroître la part modale du transport collectif et actif.

Figure 6. Actions, programmes et interventions prioritaires de la stratégie 5

ACTION 5.1	ACTION 5.2	ACTION 5.3
Développer des réseaux de modes actifs intégrés au système de transport collectif	*Établir un réseau artériel métropolitain (RAM) efficace et une vision commune sur l'offre de stationnement*	*Faire du covoiturage une solution complémentaire au transport collectif*

PROGRAMMES ET INTERVENTIONS PRIORITAIRES

Programme de soutien des modes actifs en complément du système de transport collectif	Programme d'optimisation et de partage des voies routières et du stationnement	Programme de soutien du covoiturage complémentaire au transport collectif
Interventions prioritaires	*Interventions prioritaires*	*Interventions prioritaires*
› Assurer l'intégration sécuritaire des modes actifs aux équipements de transport collectif	› Établir des objectifs métropolitains à poursuivre avec le RAM et mettre à jour les corridors qui le constituent	› Désigner les voies réservées ouvertes au covoiturage
› Participer au développement conjoint des réseaux de transport collectif et cyclables	› Soutenir le déploiement de mesures visant à améliorer la fluidité, la sécurité et la convivialité du RAM et de ses espaces riverains	› Augmenter le nombre de places réservées aux covoitureurs dans les stationnements incitatifs
› Promouvoir les modes actifs à l'échelle métropolitaine	› Déployer des mesures d'atténuation des impacts des chantiers des infrastructures de transport	› Déployer un volet d'assistance et d'incitation au covoiturage
	› Collaborer à l'élaboration d'une vision métropolitaine de la gestion du stationnement, de concert avec la CMM et le milieu municipal	› Mettre en place des points d'accès physiques et virtuels au covoiturage

Stratégie 6

ASSURER LES RESSOURCES NÉCESSAIRES AU FONCTIONNEMENT ET À LA RÉSILIENCE DU SYSTÈME DE TRANSPORT COLLECTIF

Cette stratégie vise à assurer la résilience du système de transport collectif face aux changements climatiques ainsi qu'à d'autres types de perturbations, sanitaires, technologiques, énergétiques, sociales ou économiques. Les actions proposées misent sur :

- *le maintien, l'amélioration et le développement des équipements et des infrastructures de transport collectif ;*
- *l'attribution des ressources matérielles, humaines, financières, informationnelles, énergétiques nécessaires au fonctionnement du système de transport collectif ;*
- *l'adaptation aux changements climatiques et la réduction des vulnérabilités ;*
- *l'électrification des transports.*

Le maintien, l'amélioration et le développement des actifs, un élément essentiel à la durabilité des équipements et à la fiabilité du service de transport collectif

Le maintien, l'amélioration et le développement des actifs sont primordiaux pour offrir des services fiables et sécuritaires aux usagers. Afin d'assurer la résilience du système de transport collectif, à titre de service public essentiel, il est nécessaire de réduire le plus possible les vulnérabilités existantes par un maintien adéquat des équipements et des infrastructures. Une politique-cadre de gestion des actifs sera également élaborée, en collaboration avec les OPTC, afin d'anticiper l'évolution des besoins en matière d'immobilier et d'équipements.

Faire face aux changements climatiques et anticiper les perturbations

Les changements climatiques ont des effets sur le système de transport collectif et des mesures doivent être élaborées pour y faire face.

Un plan d'évaluation des vulnérabilités et d'adaptation aux changements climatiques sera dressé et mis en œuvre, en collaboration avec les OPTC, afin d'assurer la sécurité et le confort des usagers, la fiabilité des services et le maintien en bon état des équipements et des infrastructures. De même, des mesures verront à favoriser la construction et l'adaptation des équipements afin d'atteindre des standards internationaux en matière de construction écoresponsable.

Une approche prospective guidera les démarches de planification afin d'anticiper les défis et les opportunités qui résulteraient de changements environnementaux, technologiques, énergétiques, sociaux ou économiques. Des plans de mesures d'urgence métropolitains et de continuité de services seront établis afin d'anticiper les besoins et les actions à entreprendre en cas de perturbation majeure du système de transport.

L'électrification des transports

Près de la moitié des déplacements en transport collectif est effectuée par des modes électrifiés, dans la région métropolitaine. L'électrification du reste du réseau se fera progressivement au cours des prochaines années, ce qui nécessitera également un plan de transition et d'adaptation des infrastructures et des équipements.

Figure 7. Actions, programmes et interventions prioritaires de la stratégie 6

ACTION 6.1	ACTION 6.2
Consacrer une part importante du financement aux actifs de transport collectif	*Renforcer la résilience du système de transport collectif et faire face aux changements climatiques*

PROGRAMMES ET INTERVENTIONS PRIORITAIRES

Programme de maintien des actifs	Programme d'amélioration et de développement des actifs	Programme de soutien à la résilience du système de transport collectif	Programme d'électrification du réseau
Interventions prioritaires	*Interventions prioritaires*	*Interventions prioritaires*	*Interventions prioritaires*
› Établir une politique-cadre de gestion des actifs	› Acquisition de terrains et de bâtiments	› Élaborer un plan d'évaluation des vulnérabilités et d'adaptation aux changements climatiques	› Électrification des réseaux d'autobus – infrastructures
› Maintien des actifs des OPTC et de l'ARTM	› Amélioration des mesures de sécurité	› Élaborer un guide de conception écoresponsable des équipements et des points d'accès au TC adapté aux changements climatiques	› Électrification des réseaux d'autobus – matériel roulant
	› Amélioration et développement des actifs	› Élaborer des plans de continuité de service basés sur des scénarios de perturbation	› Développement de l'offre de services électrifiés et de transition vers l'électrification

Les défis du financement du transport collectif

En 2020, le budget global équilibré du transport collectif pour l'ensemble de la région métropolitaine était de l'ordre de 3,4 G$. Le financement des services de transport collectif est assuré par les subventions gouvernementales (38 %), les recettes tarifaires perçues auprès des usagers (28 %), les contributions municipales (27 %), les revenus de taxes sur le carburant et l'immatriculation perçus auprès des automobilistes (5 %), ainsi que les autres revenus (2 %) – revenus autonomes et ententes de services hors du territoire de l'ARTM.

La déclaration de l'état d'urgence sanitaire, en mars 2020, a entraîné une diminution importante de l'achalandage sur l'ensemble du réseau de transport collectif de la région métropolitaine, qui augmentera au gré de la reprise graduelle des activités. La perte conséquente de revenus est évaluée à 780 M$ pour la période de 2020 à 2022. Une aide financière d'urgence a été demandée au gouvernement en vue de maintenir une offre de services adéquate. Cette situation exceptionnelle pose des défis importants en matière de planification budgétaire pour la prochaine décennie afin d'accroître et d'améliorer, à moyen terme, l'offre de service de transport collectif.

Sans tenir compte de la situation financière particulière créée par l'état d'urgence sanitaire de 2020, le modèle de financement du transport collectif qui prévaut ne permet pas de répondre aux besoins grandissants. Les revenus sont nettement insuffisants pour financer la hausse de l'offre de service nécessaire pour accroître l'achalandage et couvrir les coûts du maintien et du développement des actifs du transport collectif au cours de la prochaine décennie. L'un des principaux défis sera d'assurer un financement récurrent, stable et suffisant, provenant de nouvelles sources de financement ou de sommes spécifiques dédiées, pour accroître l'offre de service et la part modale du transport collectif.

Les coûts de l'inaction en transport collectif sont trop élevés. Ne pas intervenir de manière marquée pour améliorer la mobilité durable à court terme pourrait avoir pour effet d'amoindrir les avantages reconnus à la région métropolitaine de Montréal, dans le contexte nord-américain, en matière de qualité de vie et de mobilité. Le financement de la mise en œuvre du PSD vise donc d'abord et avant tout à assurer l'avenir de la région métropolitaine en matière de qualité des milieux de vie, de vitalité économique et sociale, de santé publique et d'amélioration de l'environnement. Confrontées aux mêmes défis sur le plan de la mobilité durable, d'autres grandes villes ont entrepris des programmes d'investissements majeurs en vue d'accroître et d'améliorer l'offre de services du transport collectif.

Le chantier gouvernemental sur le financement de la Politique de mobilité durable

Le chantier gouvernemental sur le financement de la Politique de mobilité durable (PMD), lancé en 2019, se poursuit en 2020, en tenant compte du contexte particulier créé par la pandémie de la COVID-19. Ce chantier est l'occasion de soulever les défis de financement des services de transport collectif, qu'il est nécessaire d'accroître en vue d'atteindre les cibles gouvernementales touchant notamment l'augmentation de la part modale du transport collectif et la réduction des GES.

Parmi les options de financement, soumises à la discussion publique dans le document d'information du gouvernement du Québec[7], nous pouvons noter, par exemple, un financement public accru du transport

[7] Ministère des Transports du Québec, *Chantier sur le financement de la mobilité, Appel de mémoires général, Document d'information,* janvier 2019, 44 pages.

collectif dans les dépenses publiques en transport, une tarification kilométrique ou routière (remplaçant la taxe sur le carburant), la tarification modulée des stationnements ou la captation de la plus-value foncière.

L'évaluation des coûts d'investissement et d'exploitation – 2021-2030

Les coûts globaux d'immobilisations et d'exploitation des différents paramètres du projet du PSD, à l'échelle métropolitaine, ont été évalués pour la période de 2021-2030.

Les coûts d'immobilisations comprennent principalement la construction et le maintien des infrastructures et des équipements ainsi que l'acquisition du matériel roulant. Les besoins financiers pour ces nouveaux investissements sont évalués à une somme se situant entre 28,3 à 36,7 milliards de dollars.

L'estimation des besoins financiers tient compte des coûts d'immobilisations déjà reconnus et assumés par le Plan québécois des infrastructures (PQI) 2020-2030 et ceux autorisés par le ministère des Transports du Québec pour le prolongement de la ligne bleue du métro. Ceux-ci représentent 11,2 milliards de dollars.

Les coûts d'exploitation sont liés aux frais de fonctionnement des services et aux dépenses de coordination. L'ensemble de ces coûts, pour la période de 2021-2030, est estimé entre 7 et 8,8 milliards de dollars.

L'estimation de ces coûts d'exploitation tient compte des coûts déjà inclus aux ententes existantes entre le gouvernement du Québec, la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) et l'ARTM, qui prévoient un financement de 3,3 milliards de dollars dédié à l'exploitation du REM.

Tableau 1 : Estimation des coûts additionnels aux investissements gouvernementaux prévus pour la mise en œuvre du PSD 2021-2030

COÛTS ADDITIONNELS D'IMMOBILISATIONS ET D'EXPLOITATION	Fourchette d'évaluation* en milliards $	
	de	à
Coûts d'immobilisations additionnels aux investissements prévus	28,3	36,7
Coûts d'exploitation additionnels	7,0	8,8

*La fourchette d'évaluation inclut des marges de ± 10 % du montant de base estimé.

Les investissements soutenus par le projet de PSD prévoient un déploiement important d'infrastructures publiques au cours de la période de 2021-2030. L'ampleur de ces investissements devra être adaptée à la capacité de réalisation de la région métropolitaine et synchronisée avec les autres travaux majeurs prévus au cours de cette période. En conséquence, il est réaliste de planifier un étalement des investissements du PSD sur une période allant au-delà de 2031, ce qui réduirait d'autant la pression financière pour la période de 2021-2030.

Une discussion déterminante sur le financement du transport collectif

Les orientations gouvernementales et le résultat du chantier gouvernemental sur le financement de la Politique de mobilité durable (PMD) détermineront les balises du financement des services de transport collectif dans la région métropolitaine. La discussion qui s'engage sur le financement de ces services et des projets prioritaires proposés par le PSD permettra de préciser ces balises et la structure de financement adéquate afin de répondre aux orientations et aux cibles d'accroissement de l'offre de service et de l'achalandage du transport collectif.

Les bénéfices pour la collectivité

Le projet de PSD contribue à la lutte contre les changements climatiques et à la relance de l'économie qui sont au cœur du virage ambitieux vers une plus grande mobilité durable. Il propose des interventions pour les dix prochaines années qui vont accroître la qualité de vie de tous les citoyens de la région métropolitaine de Montréal par :

- une meilleure offre de service de transport collectif dans toute la région ;
- la réduction de la congestion routière ;
- l'amélioration de la qualité des milieux de vie, de l'environnement et de la santé publique ;
- le renforcement de l'attractivité et de la vitalité des activités économiques et sociales de la région à l'échelle nord-américaine.

Ce sont donc des bénéfices multiples mesurables ou qualitatifs, qui seront évalués au fil des années afin d'estimer le résultat de ces interventions.

Davantage de déplacements en modes durables

Les interventions du projet de PSD contribuent à répondre aux attentes signifiées par la Politique de mobilité durable du gouvernement du Québec. De plus, elles répondent aux attentes signifiées par la Communauté métropolitaine de Montréal par **un accroissement des parts modales et des déplacements en transport collectif et actif : les déplacements en transport collectif, en période de pointe, seraient de 35 %, parmi les modes motorisés, d'ici 2031 à 2035.**

Les mesures proposées permettraient, en période de pointe :

- d'accroître la part des modes durables à 44 %, contre 34 % en 2018 (29 % en transport collectif et 16 % en modes actifs – marche et vélo) ;
- de réduire à 48 % la part modale des déplacements en automobile, contre 59 % en 2018 ;
- de réduire de 14 % les déplacements en auto solo, soit une diminution quotidienne de 175 000 déplacements automobiles.

L'amélioration des conditions de déplacement et des milieux de vie

Les interventions du projet de PSD assureront **un service amélioré pour mieux répondre aux besoins des usagers à l'échelle métropolitaine.**

Elles permettent de soutenir un aménagement urbain favorisant les déplacements en modes durables, à proximité des points d'accès et des corridors de transport collectif, assurant **l'accès en transport collectif à des lieux d'activité en moins de 45 minutes**.

L'amélioration de l'environnement et de la santé publique

L'usage accru du transport collectif et des autres modes durables (vélo et marche) et la diminution des déplacements automobiles **réduiront les émissions de gaz à effet de serre (GES) et le nombre d'accidents et de leur gravité.** Il permettra de diminuer l'émission de polluants atmosphériques et

d'améliorer la qualité de l'air. Il contribuera aussi à **un niveau d'activité physique plus élevé** pour contrer les conséquences néfastes sur la santé d'un mode de vie sédentaire[8].

Les retombées économiques

L'amélioration du service de transport collectif profitera à la population et aux entreprises **en diminuant la congestion routière et en réduisant le temps de déplacement des personnes et des marchandises,** en plus de **permettre aux ménages** de la région de Montréal **de réduire leurs dépenses en transport**[9].

Les investissements en transport collectif **génèrent également des retombées économiques importantes** dans la région, **en matière d'emplois directs et indirects**, et assurent des revenus fiscaux aux gouvernements.

À l'instar d'autres grandes métropoles, au Canada et en Europe, les plans d'investissements d'envergure proposés par l'ARTM visent à accroître et à améliorer l'offre de service de transport collectif afin de **soutenir les avantages comparatifs de la région métropolitaine de Montréal en matière de qualité de vie et de vitalité économique**.

Les dispositifs de suivi et d'évaluation

Un ensemble d'outils d'aide à la prise de décision est mobilisé pour guider l'évaluation, la priorisation et le séquencement des programmes et des interventions à réaliser, ainsi que la mesure des bénéfices.

La conformité des interventions aux diverses dispositions législatives, réglementaires ou normatives doit être considérée en amont de tout exercice d'évaluation et de priorisation : les outils d'aménagement en vigueur, les exigences en matière de sécurité, de mise aux normes et d'accessibilité universelle.

Les critères d'évaluation

Les critères d'évaluation permettent de mesurer la contribution potentielle des programmes et des interventions à l'atteinte de l'objectif stratégique et des cibles du PSD :

- **l'atteinte des cibles** sera évaluée selon l'accroissement de la part modale des modes durables, les gains de temps en transport collectif et la réduction des émissions de GES ;
- **le critère d'accessibilité** tiendra compte de l'amélioration de l'accessibilité aux lieux d'activités en transport collectif ;
- **les critères d'efficacité économique** seront évalués en fonction des coûts et de la disponibilité financière.

Les indicateurs de suivi

Des indicateurs de suivi permettront d'observer l'évolution des résultats obtenus dans les années suivant la mise en œuvre du PSD, comme l'offre de service globale, l'achalandage et la part modale du transport collectif.

---

[8] Institut de la statistique du Québec (2014-2015). *Enquête québécoise sur la santé de la population*.
[9] Statistique Canada (2016), *Enquête sur les dépenses des ménages en 2016.*

Conclusion

Le projet de Plan stratégique de développement du transport collectif (PSD) est le premier exercice de planification du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal. Il a été préparé à des fins de consultation publique pour que les citoyens, la société civile et les partenaires de la mobilité soient au cœur de la réflexion et de la discussion.

Le projet de PSD s'inscrit dans la perspective soutenue par la Politique de mobilité durable du Québec. Pour diminuer l'impact d'une grande utilisation de l'automobile et améliorer la qualité de vie de tous, il nous faut accroître l'offre de service en transport collectif, revoir la place de l'automobile dans l'espace urbain et améliorer les conditions du transport actif pour soutenir les déplacements à pied et à vélo, afin de répondre aux défis environnementaux de réduction des gaz à effet de serre (GES), ainsi que pour assurer la vitalité économique et sociale de la région.

Il y a donc urgence d'agir pour atteindre les objectifs aussi ambitieux que nécessaires visés par le projet de PSD, soit de hausser, d'ici 2031 à 2035, à 35 % la part du transport collectif par rapport aux déplacements motorisés, en pointe du matin. Le PSD propose de hausser l'offre de services de 60 % d'ici 2031 à 2035, d'améliorer la qualité des services et d'assurer un transfert modal vers les modes de transport collectif et actif de 14 % des déplacements en auto.

Le projet de PSD propose ainsi un développement et une amélioration sans précédent de l'offre de services de transport collectif. Cette offre de services sera articulée en fonction d'un réseau structurant de transport collectif, en appui à la vision d'aménagement de la région métropolitaine.

Les besoins financiers des dix prochaines années visent à répondre à ces objectifs et nécessitent un financement récurrent et suffisant pour répondre aux besoins d'augmentation de l'offre de service et de la part modale du transport collectif. Les défis de financement d'une mobilité plus durable, qui prévalaient déjà avant l'état d'urgence sanitaire créé par la COVID-19, se sont accrus avec la chute soudaine de l'achalandage en 2020.

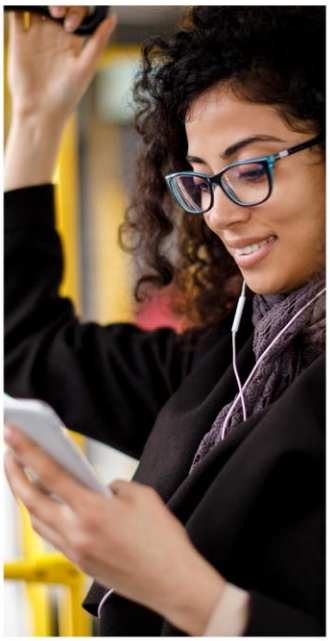
L'ARTM propose de relever ces défis avec l'appui de la collectivité, afin d'atteindre les cibles de réduction des émissions de GES que nous nous sommes données collectivement et d'accroissement de la mobilité durable.

Les travaux du chantier gouvernemental sur le financement de la Politique de mobilité durable se poursuivent en 2020 et représentent une occasion de déterminer les balises du service de transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal.

L'ensemble de ces interventions sur la mobilité durable des personnes participera grandement à la réduction des GES, à la vitalité économique et à l'amélioration de la qualité de vie des citoyens de la région métropolitaine. Ce sont là les principaux bénéfices qu'en tirera la collectivité métropolitaine, en plus des services de qualité pour tous les usagers du transport collectif.

SRB
139 Pie-IX
30-867

METRO



29527
allo exo

Quai 2

1327
1327

35 Griffintown
32-023

77 Taschereau
21409

Annexe M

Interventions prioritaires 2021-2030 du projet de PSD

STRATÉGIE 1

ACTION 1.1 : *Réaliser les grands projets en cours*

Programme de réalisation de projets structurants

	Interventions prioritaires :
1.1.1	Le REM – mise en service entre 2021 et 2024
1.1.2	Le SRB Pie-IX – mise en service en 2022 - 2023
1.1.3	Le prolongement de la ligne bleue – mise en service en 2026

ACTION 1.2 : *Renforcer et développer le réseau de transport collectif structurant*

Programme d'études des modes structurants et d'accroissement du service dans les corridors du RTCS

	Interventions prioritaires :
1.2.1	Poursuivre les études des axes et modes structurants désignés en vue d'amorcer rapidement la réalisation de nouveaux projets majeurs
1.2.1.1	*Lancer la planification du prolongement de la branche ouest de la ligne orange du métro jusqu'à la gare Bois-Franc*
1.2.1.2	*Étude du prolongement de la branche ouest de la ligne orange du métro ou d'un mode structurant vers Laval*
1.2.1.3	*Étude de la désignation et de la réalisation d'un réseau métropolitain de modes structurants (tramways, SRB ou autres)*
1.2.1.4	*Étude sur la décongestion de la branche est de la ligne orange*
1.2.1.5	*Étude d'un mode structurant dans l'axe nord-est/sud-ouest de Montréal*
1.2.1.6	*Étude de projets structurants de transport collectif électrique pour relier l'Est (depuis Repentigny), le Nord-Est et le Sud-Ouest de Montréal au centre-ville*
1.2.1.7	*Étude d'un accès direct au centre-ville de Montréal de la ligne de train de Mascouche*
1.2.1.8	*Étude de la connexion du REM et de la gare Dorval*
1.2.1.9	*Étude d'un mode structurant de transport collectif dans les axes du boulevard Taschereau et du prolongement de la ligne jaune de métro*
1.2.1.10	*Étude du projet structurant de type service rapide par bus dans l'axe des boulevards Notre-Dame et de La Concorde, à Laval*
1.2.1.11	*Étude d'un mode structurant dans l'axe du boulevard des Laurentides*
1.2.1.12	*Étude de projet structurant de transport collectif électrique pour relier le REM sur la Rive-Sud pour desservir le secteur de Chambly/Saint-Jean-sur-Richelieu*
1.2.1.13	*Étude de projets structurants de transport collectif électrique pour prolonger le REM vers le centre de Laval et relier l'Est et l'Ouest de Laval*
1.2.1.14	*Études d'autres axes potentiels au fil des analyses et des besoins évalués*

1.2.2	Accroître le service sur le RTCS désigné en augmentant la fréquence
1.2.3	Accroître graduellement le service dans les corridors potentiels du RTCS
1.2.4	Engager les démarches afin d'accroître l'intégration des services des organismes de transport collectif dans les corridors du RTCS

ACTION 1.3 : *Mettre en place des voies réservées à travers la région*

Programme d'études et de déploiement des MPB sur les réseaux autoroutier, routier et local

	Interventions prioritaires :
1.3.1	Conduire des études de caractérisation du réseau de MPB à l'échelle métropolitaine
1.3.2	Élaborer, en collaboration avec les OPTC, des lignes directrices d'aménagement des MPB
1.3.3	Mesures préférentielles pour bus - réseau routier national et autoroutier
1.3.3.1	*Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-10 entre l'A-35 et l'A-30*
1.3.3.2	*Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-13 de l'A-640 à Montréal*
1.3.3.3	*Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-15 entre la gare Du Ruisseau et Mirabel (bidirectionnel)*
1.3.3.4	*Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-15 entre l'A-440 et la gare Du Ruisseau (direction Montréal)*
1.3.3.5	*Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-15 / route 132*
1.3.3.6	*Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-19 entre l'A-640 et le boulevard Saint-Martin*
1.3.3.7	*Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-20 entre la R-132 et Beloeil*
1.3.3.8	*Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-25 entre la rue Notre-Dame et la rue Sherbrooke*
1.3.3.9	*Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-25 entre le pont de l'A-25 et l'A-640*
1.3.3.10	*Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-25 secteur Laval, montée Masson (direction nord)*
1.3.3.11	*Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-30 entre l'A-15 et Sainte-Julie (après l'A-20)*
1.3.3.12	*Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-40 / Pont de l'Île-aux-Tourtes (bidirectionnel)*
1.3.3.13	*Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-40 entre les boulevards Saint-Charles et des Anciens-Combattants (direction est)*
1.3.3.14	*Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-40 entre l'A-25 et la R-341 (Repentigny)*
1.3.3.15	*Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-440 entre la R-148 et l'A-25*
1.3.3.16	*Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-640 entre l'A-40 et la station Deux-Montagnes du REM*
1.3.3.17	*Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-640 entre l'A-13 et la route 335 (bidirectionnel)*
1.3.3.18	*Mesures préférentielles pour bus - axe de l'autoroute Bonaventure*
1.3.3.19	*Mesures préférentielles pour bus - axe de la R-104 entre le boulevard de Palerme et l'A-30*
1.3.3.20	*Mesures préférentielles pour bus - axe de la route 117 dans la couronne nord*
1.3.3.21	*Mesures préférentielles pour bus - axe de la route 112 entre la rue Perras et le chemin Chambly (R-116)*
1.3.3.22	*Mesures préférentielles pour bus - axe de la route 116 entre le boulevard de Boucherville (Saint-Bruno) et la R-134 (boulevard Taschereau)*
1.3.3.23	*Mesures préférentielles pour bus - axe de la route 116 entre les villes de McMasterville et Mont-Saint-Hilaire*
1.3.3.24	*Mesures préférentielles pour bus - axe de la route 132 entre De Montbrun (Boucherville) et la station de métro Longueuil*
1.3.3.25	*Mesures préférentielles pour bus - axe de la route 132 entre le pont Mercier et l'A-15*
1.3.3.26	*Mesures préférentielles pour bus - axe de l'avenue des Bois*

1.3.3.27	*Études d'autres axes potentiels de mesures préférentielles pour bus au fil des analyses et des besoins évalués*
1.3.4	Mesures préférentielles pour bus – artères et collectrices
1.3.4.1	*Mesures préférentielles pour bus – artères et collectrices à Montréal, notamment sur les avenues du Parc/de Bleury, les boulevards René-Lévesque, Henri-Bourassa, Saint-Laurent/Saint-Urbain, Saint-Michel, de la Côte-Vertu/Sauvé, des Sources et des Trinitaires, ainsi que le chemin de la Côte-des-Neiges*
1.3.4.2	*Mesures préférentielles pour bus – artères et collectrices à Laval, notamment sur les boulevards Le Corbusier et de la Concorde, ainsi qu'aux approches du terminus Montmorency*
1.3.4.3	*Mesures préférentielles pour bus – artères et collectrices à Longueuil, notamment sur les boulevards Cousineau, du Quartier, Rome et Grande-Allée, ainsi qu'aux approches du terminus Panama*
1.3.4.4	*Mesures préférentielles pour bus – artères et collectrices dans la couronne nord, notamment à Terrebonne (boulevard des Seigneurs) et Repentigny (rue Notre-Dame)*
1.3.4.5	*Mesures préférentielles pour bus – artères et collectrices dans la couronne sud, notamment à Châteauguay (boulevards d'Anjou et Saint-Jean-Baptiste), La Prairie (chemin Saint-Jean)*

STRATÉGIE 2

ACTION 2.1 : *Renforcer et développer les corridors menant aux principaux lieux d'activité et milieux de vie*

Programme de planification concertée transport-aménagement

	Interventions prioritaires :
2.1.1	Engager une démarche de désignation des secteurs et corridors de mobilité en lien avec l'aménagement du territoire
2.1.2	Proposer une démarche de planification concertée transport-aménagement
2.1.3	Produire, avec la CMM, un guide d'aménagement des corridors de transport collectif

ACTION 2.2 : *Articuler le réseau autour de pôles d'échanges fonctionnels et attrayants*

Programme d'aménagement des pôles d'échanges et des stationnements incitatifs

	Interventions prioritaires :
2.2.1	Déterminer, caractériser et établir des normes de conception pour les pôles d'échanges
2.2.2	Aménager les pôles d'échanges
2.2.3	Élaborer un guide de mise en valeur et de réaménagement des stationnements incitatifs
2.2.4	Mettre en valeur et réaménager des stationnements incitatifs

STRATÉGIE 3

ACTION 3.1 : *Assurer une couverture harmonisée des services de transport collectif à l'ensemble des citoyens*

Programme de développement et d'harmonisation de l'offre de service du transport collectif local

	Interventions prioritaires :
3.1.1	Établir et harmoniser des normes de service sur l'ensemble du territoire métropolitain
3.1.2	Élaborer une politique d'intégration des services dans une perspective d'équité sociale
3.1.3	Améliorer et développer l'offre de transport collectif local en appui au RTCS
3.1.4	Développer des services à la demande complémentaires au RTCS, en se basant sur les résultats des projets pilotes en cours
3.1.5	Offrir des services spéciaux de desserte en transport collectif

ACTION 3.2 : *Accélérer et harmoniser la mise en accessibilité universelle des réseaux*

Programme de développement et d'harmonisation de la mise en accessibilité universelle

	Interventions prioritaires :
3.2.1	Établir le plan d'action de mise en œuvre de la Politique de l'accessibilité universelle de l'ARTM
3.2.2	Harmoniser la mise en accessibilité universelle
3.2.3	Réaliser des enquêtes et dresser un diagnostic sur les besoins, les habitudes et les entraves de déplacement des clientèles ayant des limitations fonctionnelles

ACTION 3.3 : *Améliorer les services de transport adapté*

Programme de développement et d'harmonisation du transport adapté

	Interventions prioritaires :
3.3.1	Développer et harmoniser à l'échelle métropolitaine les normes de service minimales applicables aux services de transport adapté en collaboration avec les OPTC
3.3.2	Améliorer l'offre de transport adapté
3.3.3	Mettre en place une meilleure intégration des services régulier et adapté de transport collectif et en faire la promotion
3.3.4	Assurer la pleine intégration tarifaire

STRATÉGIE 4

ACTION 4.1 : *Simplifier la tarification et l'utilisation de tous les services intégrés de mobilité*

Programme de simplification du cadre tarifaire et de modernisation des modes de paiement

	Interventions prioritaires :
4.1.1	Simplifier le cadre tarifaire
4.1.2	Proposer des solutions de paiement adaptées aux besoins des usagers
4.1.3	Améliorer le système de vente et perception
4.1.4	Proposer une stratégie de tarification sociale et faciliter le déploiement de mesures
4.1.5	Créer des produits tarifaires pour le transport collectif et d'autres modes complémentaires

Programme de déploiement de la centrale de mobilité

	Interventions prioritaires :
4.1.6	Développer des partenariats pour améliorer l'offre de services de mobilité durable
4.1.7	Mettre en place une centrale de mobilité (plateforme unique de mobilité intégrée)

ACTION 4.2 : *Favoriser la fiabilité et la qualité des services pour une meilleure expérience des usagers*

Programme d'amélioration de l'expérience des usagers

	Interventions prioritaires :
4.2.1	Harmoniser et améliorer les normes de service à la clientèle à l'échelle de la région métropolitaine
4.2.2	Établir des normes de confort et d'aménagement
4.2.3	Renforcer les normes sanitaires en transport collectif, à bord des véhicules et à l'attente
4.2.4	Harmoniser et déployer les normes de la signalétique métropolitaine
4.2.5	Harmoniser les règles de conduite et faire notamment la promotion du civisme dans le transport collectif
4.2.6	Déploiement d'outils intégrés de relation avec la clientèle

Programme de développement des données, des systèmes et technologies

	Interventions prioritaires :
4.2.7	Assurer la gestion, l'acquisition et le partage des données
4.2.8	Établir un plan de déploiement de l'information en temps réel lors d'interruptions de service
4.2.9	Déployer une solution de téléjalonnement dans les stationnements incitatifs
4.2.10	Déployer des systèmes SAEIV à l'échelle métropolitaine
4.2.11	Soutenir des partenariats de recherche relatifs aux données de la mobilité

ACTION 4.3 : *Promouvoir une culture de la mobilité durable*

Programme de promotion de la mobilité durable

	Interventions prioritaires :
4.3.1	Élaborer une stratégie de promotion et de sensibilisation des citoyens, des institutions, des entreprises et des décideurs
4.3.2	Promouvoir le transport collectif et actif à l'échelle métropolitaine
4.3.3	Soutenir les programmes d'accompagnement, mis en œuvre par les acteurs locaux, dont les CGD, les employeurs et les organisations de citoyens

ACTION 4.4 : *Maîtriser les avancées technologiques et encadrer l'essor des services de mobilité émergents*

Programme de soutien aux avancées technologiques et aux services de mobilité émergents

	Interventions prioritaires :
4.4.1	Élaborer, en partenariat avec le MTQ et le milieu municipal, une politique-cadre d'intégration des services de mobilité émergents au système de transport collectif
4.4.2	Soutenir des partenariats de recherche relatifs aux mobilités émergentes
4.4.3	Soutenir des projets pilotes d'intégration de services de mobilité émergents au système de transport collectif

STRATÉGIE 5

ACTION 5.1 : *Développer des réseaux de modes actifs intégrés au système de transport collectif*

Programme de soutien des modes actifs en complément du système de transport collectif

	Interventions prioritaires :
5.1.1	Assurer l'intégration sécuritaire des modes actifs aux équipements de transport collectif
5.1.2	Participer au développement conjoint des réseaux de transport collectif et cyclables
5.1.3	Promouvoir les modes actifs à l'échelle métropolitaine

ACTION 5.2 : *Établir un Réseau artériel métropolitain efficace et une vision commune sur l'offre de stationnement*

Programme d'optimisation et de partage des voies routières et du stationnement

	Interventions prioritaires :
5.2.1	Établir des objectifs métropolitains à poursuivre avec le RAM et mettre à jour les corridors qui le constituent
5.2.2	Soutenir le déploiement de mesures visant à améliorer la fluidité, la sécurité et la convivialité du RAM et de ses espaces riverains

5.2.3	Déployer des mesures d'atténuation des impacts des chantiers des infrastructures de transport
5.2.4	Collaborer à l'élaboration d'une vision métropolitaine de la gestion du stationnement, de concert avec la CMM et le milieu municipal

ACTION 5.3 : *Faire du covoiturage une solution complémentaire au transport collectif*

Programme de soutien du covoiturage complémentaire au transport collectif

	Interventions prioritaires :
5.3.1	Désigner les voies réservées ouvertes au covoiturage
5.3.2	Augmenter le nombre de places réservées aux covoitureurs dans les stationnements incitatifs
5.3.3	Déployer un volet d'assistance et d'incitation au covoiturage
5.3.4	Mettre en place des points d'accès physiques et virtuels au covoiturage

STRATÉGIE 6

ACTION 6.1 : *Consacrer une part importante du financement aux actifs de transport collectif*

Programme de maintien des actifs

	Interventions prioritaires :
6.1.1	Établir une politique-cadre de gestion des actifs
6.1.2	Maintien des actifs des OPTC et de l'ARTM

Programme d'amélioration et de développement des actifs

	Interventions prioritaires :
6.1.3	Acquisition de terrains et de bâtiments
6.1.4	Amélioration des mesures de sécurité
6.1.5	Amélioration et développement des actifs

ACTION 6.2 : *Renforcer la résilience du système de transport collectif et faire face aux changements climatiques*

Programme de soutien à la résilience du système de transport collectif

	Interventions prioritaires :
6.2.1	Élaborer un plan d'évaluation des vulnérabilités et d'adaptation aux changements climatiques
6.2.2	Élaborer un guide de conception écoresponsable des équipements et des points d'accès au TC adaptée aux changements climatiques
6.2.3	Élaborer des plans de continuité de service basés sur des scénarios de perturbation

Programme d'électrification du réseau

	Interventions prioritaires :
6.2.4	Électrification des réseaux d'autobus – infrastructures
6.2.5	Électrification des réseaux d'autobus – matériel roulant
6.2.6	Développement de l'offre de services électrifiés et de transition vers l'électrification

700, rue De La Gauchetière Ouest, bureau 400
Montréal (Québec) H3B 5M2

Autorité régionale
de transport métropolitain

artm.quebec