



PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF 2021 – 2035

15 avril 2021

Note :

Ce document a été adopté par le conseil d'administration de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM), le 15 avril 2021. En vertu de la Loi sur l'ARTM, il a été transmis au ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH) en vue d'évaluer sa conformité aux orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire (OGAT). À la suite de cette analyse de conformité, il sera soumis au conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) pour approbation.

Table des matières

PRÉAMBULE.....	4
SOMMAIRE.....	10
INTRODUCTION	14
1. DIAGNOSTIC ET ENJEUX	21
2. VISION ET ORIENTATIONS.....	68
3. MISE EN ŒUVRE	73
4. LES DÉFIS DU FINANCEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF	151
5. LES BÉNÉFICES POUR LA COLLECTIVITÉ	166
CONCLUSION	171
LISTE DES RÉFÉRENCES.....	173
ANNEXES	177
Annexe A – Listes des figures et des tableaux	177
Annexe B – Acronymes et abréviations.....	179
Annexe C – Lexique	180
Annexe D – Politique de mobilité durable 2030 – Faits saillants	182
Annexe E – Orientations et attentes de la CMM	184
Annexe F – Le nombre de déplacements à l’intérieur des différents secteurs et entre les différents secteurs du territoire de l’ARTM sur 24 h en 2018.....	186
Annexe G – Croissance prévisionnelle du volume de déplacements anticipée entre 2018 et 2036 à l’intérieur des différents secteurs et entre les différents secteurs du territoire de l’ARTM sur 24 h.....	187
Annexe H – Carte des limites territoriales	188
Annexe I – Listes des principaux projets d’infrastructures de transport collectif inscrits au Plan québécois des infrastructures (PQI) 2020 - 2030 sur le territoire de l’ARTM	189
Annexe J – Listes des initiatives du Plan des initiatives du transport collectif (PIDTC)	192
Annexe K – Proposition d’actions prioritaires en transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal.....	193
Annexe L – Calcul des indicateurs de suivi	196
Annexe M – Interventions prioritaires 2021-2035 du PSD.....	198
Annexe N – Liste des axes de services structurants supplémentaires à considérer, proposés lors de la consultation publique sur le projet de PSD (déc. 2020 – janv. 2021).....	207

PRÉAMBULE



Préambule

L'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) a pour mandat de planifier, de financer, d'organiser et de faire la promotion des services de transport collectif, soit les services réguliers et de transport adapté, sur le territoire de la grande région de Montréal.

La mobilité durable, pour soutenir la transition écologique et la vitalité économique de notre région

Les changements climatiques et leurs conséquences sur l'environnement physique et social sont des enjeux planétaires qui interpellent toutes les sociétés, dès maintenant et pour les décennies à venir. Ceux-ci sont principalement causés par les émissions de gaz à effet de serre (GES) qui proviennent essentiellement de la combustion des énergies fossiles telles que le pétrole, source d'énergie dominante dans le transport des personnes et des marchandises. Au Québec, le transport routier est d'ailleurs la cause de 34,4 % des émissions de GES¹.

Le transport collectif est un service public essentiel de mobilité qui contribue, avec les modes actifs, à réduire les émissions de GES et participe au développement de la mobilité durable. La réduction des émissions de GES demeure un engagement collectif que nous devons maintenir afin de diminuer les risques et les bouleversements physiques et sociaux que les changements climatiques pourraient produire. Des engagements et des cibles ont été fixés à cet égard par les Nations Unies et entérinés par la majorité des nations² ainsi que par les métropoles, compte tenu de l'urgence d'agir.

La pandémie mondiale de la COVID-19 a également mis en lumière de façon aiguë l'importance des conditions sanitaires de nos villes et de notre environnement. Elle a aussi permis de démontrer le rôle de service public essentiel assumé par le transport collectif.

Les investissements en transport collectif participent aussi à la vitalité économique, de manière durable, en diminuant la congestion routière et en offrant aux ménages de la région métropolitaine de Montréal un service de mobilité abordable, réduisant leurs dépenses en transport. Ces investissements génèrent également des retombées économiques importantes dans la région, en matière d'emplois directs et indirects, autant dans l'exploitation du système de transport collectif que dans la construction des infrastructures, des équipements et du matériel roulant. Les investissements en transport collectif représentent ainsi un facteur important d'activité économique, en plus d'accroître l'offre de services et d'en améliorer la qualité.

Nous sommes donc appelés à nous engager, collectivement, dans une réflexion afin de mettre en place, à court et moyen terme, les conditions favorables à une mobilité plus durable des personnes.

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 Nations Unies, *Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques - Conférences des Parties (COP)* - <https://www.un.org/sustainabledevelopment/fr>

Le transport collectif : un élément de solution incontournable

C'est dans ce contexte mondial que s'inscrit le premier Plan stratégique de développement du transport collectif (PSD) de la région métropolitaine de Montréal. Il vise à promouvoir les modes durables qui regroupent l'ensemble des modes de transport collectif, actifs (piétons et cyclistes) et partagés (covoiturage et autopartage). Le développement de la mobilité durable est un élément central et incontournable de la solution pour répondre à ces défis environnementaux et de société, afin de réduire les GES et de soutenir une économie dynamique et durable. Il faudra aussi renforcer la résilience du système de transport collectif pour faire face à d'éventuelles perturbations. Le PSD propose des solutions concrètes pour contribuer à répondre à ces grands enjeux de notre époque.

Dans la région métropolitaine de Montréal, l'utilisation de l'automobile est en croissance continue, depuis des décennies, et son impact sur la congestion routière représente des pertes économiques de l'ordre de plus de 4 milliards de dollars par année³, sans compter les effets sur la qualité de l'air et la santé humaine. L'automobile demeure encore, et de loin, le moyen de transport le plus utilisé. Sur une période de 24 heures, en 2018, 65 % des déplacements étaient effectués en voiture et seulement 18 % en transport collectif⁴.

Dans le contexte suivant la pandémie de COVID-19, des ajustements des services de transport collectif pourraient devoir être apportés afin de répondre à des changements de comportement de déplacements connus jusqu'alors, notamment en raison d'une plus grande place occupée par le télétravail. Les efforts seront maintenus pour assurer la qualité du service et la sécurité sanitaire du réseau de transport collectif afin de rétablir l'achalandage et la part modale du transport collectif, au sortir de la pandémie, puis de l'accroître afin d'atteindre les cibles du PSD.

Pour diminuer l'impact d'une grande utilisation de l'automobile et améliorer la qualité de vie de tous, il nous faut donc, de façon soutenue, augmenter l'offre de services en transport collectif, améliorer les conditions du transport actif pour accroître les déplacements à pied et à vélo, tout en révisant la place de l'automobile dans l'espace urbain.

L'accroissement de la part modale des modes de transport collectif et actif, en comparaison de l'auto solo, participera ainsi à la vitalité économique de la région en réduisant la congestion routière et la pollution atmosphérique.

Des cibles ambitieuses pour notre mieux-être collectif

Le gouvernement du Québec s'est engagé dans cette voie en adoptant en mars 2018 la Politique de mobilité durable (PMD). Celle-ci propose notamment d'améliorer l'accès aux services de mobilité durable afin de réduire de 37,5 % les émissions de GES (par rapport au niveau de 1990), la consommation de pétrole, le temps des déplacements et les coûts associés à la congestion automobile. Le gouvernement s'est également engagé à soutenir l'électrification des transports. La mission de l'ARTM répond à cet engagement du gouvernement du Québec.

En 2018, la part des déplacements effectués par transport collectif, relative à l'ensemble des modes motorisés en période de pointe, était de 25 %⁵. Les attentes signifiées par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), en 2018, étaient de hausser cette proportion à 35 % d'ici 2031. Si les tendances

³ Les Conseillers économiques ADEC, *Coûts socioéconomiques de la congestion routière à Ville de Laval et dans la Couronne Nord*, 16 avril 2018, 25 pages.

⁴ *Enquête Origine-Destination 2018*, traitement ARTM, novembre 2019.

⁵ Évaluation des modes motorisés (auto, transport collectif, taxi et autres véhicules) en période de pointe du matin (PPAM) d'un jour moyen d'automne - Enquête OD, 2018

démographiques et les habitudes de déplacement se maintenaient au cours des dix prochaines années, en assurant le niveau de service actuel, la part modale du transport collectif ne serait que de 26 %, en 2031 de même qu'en 2036⁶.

Le PSD propose des moyens pour atteindre ces cibles ambitieuses en tenant compte des enjeux budgétaires et de la capacité d'opération des OPTC.

Comment allons-nous y arriver?

Le Plan stratégique de développement vise à ce que, d'ici 2050, la majorité des déplacements des citoyens de la région métropolitaine soient réalisés en transport collectif et actif.

Il y a donc urgence d'agir pour aller au-delà des tendances et atteindre les objectifs, aussi ambitieux que nécessaires, visés par le PSD. L'atteinte de cette cible nécessitera la mise en place d'un effet combiné de mesures :

- Hausser l'offre de services en vue d'attirer de nouveaux usagers pour accroître davantage l'achalandage;
- Hausser la qualité, la fiabilité et la capacité des services;
- Attirer vers le transport collectif et actif, ainsi que le covoiturage, un certain nombre d'automobilistes.

Le PSD propose à cet égard, conformément aux orientations de la Politique de mobilité durable du Québec, de hausser l'offre de services, de manière soutenue, d'améliorer la qualité des services et d'assurer un transfert modal vers les modes de transport collectif et actif des déplacements en auto.

Ainsi, dans la période suivant la pandémie de COVID-19, des efforts seront poursuivis pour soutenir l'achalandage. L'offre de services sera accrue de 12 % sur l'ensemble du réseau de transport collectif durant la période de 2021 à 2025, incluant principalement, dès 2022, l'entrée en service du REM et le rabattement de services d'autobus reliés au REM. L'ensemble des mesures mises en place vise à améliorer le niveau de service et à assurer la confiance des usagers dans cette période transitoire suivant la pandémie.

Une hausse de l'offre de services plus substantielle sera déployée lorsque la reprise graduelle des activités aura assuré un achalandage en transport collectif qui pourrait se rapprocher de celui observé en 2019. Cette mesure devra également être accompagnée d'une hausse des déplacements actifs afin d'accroître la part globale des modes durables. Une veille sera assurée afin d'adapter l'offre de services en fonction de la reprise du niveau d'activités et de la demande durant cette période transitoire suivant la pandémie.

L'attente signifiée par la CMM, quant à la part modale du transport collectif de 35 % parmi les modes motorisés en pointe du matin, pourrait ainsi être atteinte d'ici 2035, selon le moment de la reprise des activités à la suite de la pandémie de COVID-19.

1- LE RÉSEAU STRUCTURANT : POUR ALLER OÙ JE VEUX, QUAND JE VEUX

Le PSD propose de renforcer et de développer le réseau de transport collectif structurant avec un service rapide, fréquent et fiable.

⁶ Ministère des Transports du Québec (2013), Modèle de transport régional de la région de Montréal (MOTREM13), *Scénario de prévision de la demande en transport dans la région de Montréal 2013-2036*

La mobilité sera organisée en fonction du réseau de transport collectif structurant (RTCS), qui devra être renforcé et développé. Le PSD propose aussi d'arrimer le déploiement du transport collectif à l'aménagement du territoire, donc de relier des quartiers diversifiés où les distances à parcourir pour réaliser ses activités quotidiennes (travail, études, magasinage, loisirs, etc.) seront raccourcies.

Le réseau de transport collectif structurant constitue l'ossature de la consolidation et de la densification du territoire métropolitain.

Les corridors menant aux principaux lieux d'activité et aux milieux de vie seront renforcés et développés. Le PSD appuie la volonté de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) de diriger 60 % de la croissance démographique aux abords des points de services et des corridors de transport collectif.

2- UNE EXPÉRIENCE AMÉLIORÉE POUR LES USAGERS

Le PSD propose d'assurer une couverture harmonisée des services de transport collectif dans l'ensemble de la région métropolitaine, en accroissant l'offre de services tant sur le réseau structurant que local.

L'offre de services accrue vise entre autres les déplacements en période de pointe. Cette offre devra être déployée sur l'ensemble du réseau afin de répondre aux différents besoins des usagers dans toute la région métropolitaine. Ainsi, plus de personnes pourront choisir le transport collectif plutôt que l'automobile.

Les normes de service à la clientèle, de confort et d'aménagement du réseau, de signalétique et d'information seront harmonisées à l'échelle métropolitaine afin d'améliorer l'expérience de mobilité des usagers et de favoriser la fiabilité des services.

Le PSD soutient également l'harmonisation de la mise en accessibilité universelle du réseau et l'amélioration des services de transport adapté. La refonte tarifaire adoptée en décembre 2020 simplifiera la tarification du transport collectif régulier et du transport adapté.

Le transport collectif est, dans certains cas, le seul mode de déplacement accessible pour une part non négligeable de la population métropolitaine. Ce mode de transport joue donc un rôle primordial dans l'équité des chances pour avoir accès à un emploi ou à des lieux d'enseignement et de formation, pour se rendre à des pôles de services de santé, pour magasiner ou pour participer à des activités culturelles et communautaires, brisant ainsi l'isolement de populations plus vulnérables.

En somme, le PSD propose le déploiement d'un réseau de transport collectif rapide et fréquent, offrant des options de mobilité durables, diversifiées, accessibles universellement, sécuritaires et fiables dans l'ensemble de la région métropolitaine.

3- UN FINANCEMENT À LA HAUTEUR DE NOS AMBITIONS

Faire la transition vers la mobilité durable est un défi collectif qui nécessitera des investissements importants afin de maintenir la qualité du réseau existant, d'offrir des services accrus et de déployer un réseau et un service plus performants.

Le gouvernement du Québec a lancé, en 2019, le chantier gouvernemental sur le financement de la Politique de mobilité durable (PMD). Il est l'occasion de soulever les défis de financement des services de transport collectif qu'il est souhaitable, voire nécessaire, d'accroître dans la région métropolitaine de Montréal, en vue d'atteindre les cibles gouvernementales touchant notamment l'augmentation de la part modale du transport collectif et la réduction des GES.

En réaction aux effets de la pandémie sur la baisse de l'achalandage dans les services de transport collectif, le gouvernement du Québec a mis en place un *Programme d'aide d'urgence au transport collectif des personnes* qui couvre la période comprise entre le 1er avril 2020 et le 31 décembre 2022. Il a également soutenu l'accélération de la réalisation de projets d'infrastructures en transport collectif; l'ARTM a d'ailleurs souscrit à la démarche de préparation d'un Plan de relance économique du Québec en soumettant, en mai 2020, une *Proposition d'actions prioritaires en transport collectif*⁷.

Le PSD présente les besoins financiers des quinze prochaines années pour répondre aux objectifs de renforcement et développement du réseau et de l'amélioration des services.

L'un des principaux défis, au cours des prochaines années, sera donc d'assurer un financement récurrent, stable et suffisant pour répondre aux besoins reconnus d'accroissement de l'offre de services et de la part modale du transport collectif. La structure de financement en place ne permet pas de répondre à ce défi majeur. Il faudra compter sur une aide financière dédiée à cet égard, provenant d'une aide gouvernementale stable et récurrente et de nouvelles sources de financement.

L'ARTM propose de relever ce défi 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 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 sera déterminante pour assurer la mise en œuvre du PSD et l'atteinte des cibles de hausse de l'offre de services et de l'achalandage du transport collectif.

Afin de soutenir les avantages reconnus à la région métropolitaine de Montréal, dans le contexte nord-américain, en matière de qualité de vie et de mobilité, il apparaît primordial d'investir dans la mobilité durable. L'importance du financement à attribuer à la mise en œuvre du PSD vise donc d'abord et avant tout à assurer l'avenir à long terme de la région métropolitaine en termes de qualité des milieux de vie, de vitalité économique et sociale et de santé publique.

Une démarche citoyenne

L'ARTM assure la planification intégrée du développement des services à l'échelle régionale en mettant les citoyens, la société civile et les partenaires institutionnels et privés au cœur de cette importante réflexion.

Les orientations préliminaires du projet de PSD ont d'abord été soumises à une discussion citoyenne, au cours de 2018 et 2019, par l'entremise de rencontres et de consultations en ligne. Le projet de PSD a ensuite été publié en octobre 2020 et associé à une vaste consultation publique par l'entremise de séances d'information publiques, en novembre 2020, et de séances d'audition de mémoires en janvier 2021.

Les citoyens et les acteurs de la société civile ont manifesté un vif intérêt à s'exprimer sur l'avenir du transport collectif dans la région métropolitaine. Les avis et commentaires ont permis de valider, d'améliorer ou de revoir les propositions et les actions avancées par le projet de PSD.

L'ARTM compte aussi poursuivre des démarches de participation publique avec les citoyens, la société civile et ses partenaires institutionnels et privés dans le suivi et la mise en œuvre du Plan stratégique de développement.

⁷ ARTM, *Proposition d'actions prioritaires en transport collectif*, 21 mai 2020, 30 pages.



SOMMAIRE

Sommaire

La démarche entourant l'élaboration du Plan stratégique de développement (PSD) de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) est le premier exercice de planification couvrant l'ensemble des services de transport collectif de la région métropolitaine de Montréal.

Cette démarche s'inscrit à l'aube d'un développement sans précédent des services de transport collectif dans la région métropolitaine. Animés par la mise en service du Réseau express métropolitain (REM), du prolongement de la ligne bleue du métro et du service rapide par bus (SRB) Pie-IX, plus d'une dizaine d'autres grands projets de développement sont déjà à l'étude pour maintenir cet important virage vers la mobilité durable. Le PSD propose une vision intégrée, cohérente et dynamique du développement du transport collectif et de la mobilité des personnes. Une vision à la hauteur des orientations, attentes et ambitions de la Communauté métropolitaine de Montréal et du gouvernement du Québec.

Trois enjeux majeurs se dégagent du **diagnostic** des tendances sociodémographiques, de la mobilité et du système actuel de transport collectif :

- Les problèmes de congestion routière et de mobilité qui menacent la vitalité économique et sociale de la région métropolitaine;
- Le manque d'options de mobilité pour un grand nombre de citoyens de la région métropolitaine;
- Un contexte de ressources financières limitées et de changements climatiques qui doit néanmoins permettre un développement compatible avec les besoins des générations futures.

Le Plan stratégique de développement (PSD) répond également aux cibles et aux attentes signifiées par le gouvernement du Québec et la Communauté métropolitaine de Montréal quant à la réduction des GES et à l'atteinte de 35 % des déplacements motorisés en transport collectif, en période de pointe. La mise en œuvre des moyens pour atteindre ces cibles sera aussi évaluée et adaptée pour tenir compte du contexte particulier de la reprise des activités au sortir de la pandémie de COVID-19 et des ajustements nécessaires aux habitudes de déplacement.

En réponse à ces enjeux et ces attentes exprimées, le PSD énonce **une vision pour les trente prochaines années** :

« 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. »

Cette vision est assortie d'un **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. »

Le projet de PSD s'articule donc autour de **trois orientations stratégiques** :

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

La mise en œuvre de ces orientations stratégiques, pour réaliser cette vision et atteindre les cibles, s'appuie sur **six stratégies, desquelles découlent 17 actions**.

Dans le premier horizon de réalisation du PSD qui correspond à la période 2021-2035, 21 programmes d'interventions sont mis de l'avant pour la réalisation de chacune des 17 actions.

En vue d'atteindre les cibles signifiées, un effet combiné des différentes actions permettra :

- d'attirer de nouveaux usagers du transport collectif, en augmentant de manière substantielle l'offre de services et en améliorant sa qualité, sa facilité d'utilisation et l'intégration des services;
- de retenir les usagers actuels et futurs en améliorant la fiabilité, la capacité et la qualité du service de transport collectif;
- d'attirer des automobilistes vers les modes de transport collectif et actif, ainsi que le covoiturage.

Le PSD propose à cet égard, conformément aux orientations de la Politique de mobilité durable du Québec, de hausser de manière régulière et soutenue l'offre de services dans tous les secteurs⁸ de la région métropolitaine, d'améliorer la qualité des services et d'assurer un transfert modal vers les modes de transport collectif et actif des déplacements en auto.

Enfin, des critères d'évaluation sont proposés pour établir les priorités de mise en œuvre des programmes et des interventions qui ont le plus grand potentiel de contribuer à l'atteinte des objectifs et des cibles du PSD. Des indicateurs de suivi du PSD permettront de vérifier l'évolution des résultats obtenus au cours des années.

Le PSD présente les besoins financiers des quinze prochaines années pour répondre aux objectifs de renforcement et de développement du réseau de transport collectif. L'un des principaux défis sera donc d'assurer un financement récurrent et suffisant pour répondre aux besoins d'augmentation de l'offre de services et de la part modale du transport collectif. Les travaux du chantier gouvernemental sur le financement de la Politique de mobilité durable représentent une occasion de déterminer les balises du service de transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal.

Le PSD propose donc des interventions pour les quinze prochaines années qui vont accroître la qualité de vie de tous les citoyens de la région métropolitaine 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.

⁸ Les cinq secteurs du territoire de la CMM reconnus sont la couronne nord, la Ville de Laval, l'agglomération de Montréal, l'agglomération de Longueuil et la couronne sud

Le PSD contribue aussi de façon reconnue 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.

ORIENTATION 1 : RELIER LES DIFFÉRENTES COMMUNAUTÉS DE LA RÉGION À L'AIDE DE SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF PERFORMANTS

STRATÉGIE 1 : ORGANISER LA MOBILITÉ EN FONCTION D'UN RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF STRUCTURANT

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

STRATÉGIE 2 : ARRIMER LE TRANSPORT COLLECTIF À L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

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

ORIENTATION 2 : DÉPLOYER DES OPTIONS DE MOBILITÉ DIVERSIFIÉES, SÉCURITAIRES ET ACCESSIBLES OFFRANT UNE EXPÉRIENCE SIMPLIFIÉE ET ATTRAYANTE

STRATÉGIE 3 : ASSURER UNE OFFRE DE SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF ADAPTÉE AUX BESOINS

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

STRATÉGIE 4 : INNOVER POUR AMÉLIORER L'ATTRACTIVITÉ DU TRANSPORT COLLECTIF

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

STRATÉGIE 5 : OPTIMISER L'UTILISATION DU SYSTÈME DE TRANSPORT

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

ORIENTATION 3 : FAVORISER UNE UTILISATION EFFICIENTE DES RESSOURCES

STRATÉGIE 6 : ASSURER LES RESSOURCES NÉCESSAIRES AU FONCTIONNEMENT ET À LA RÉSILIENCE DU SYSTÈME DE TRANSPORT COLLECTIF

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

A modern light rail train is stopped at a station platform. The platform has a yellow tactile strip along the edge and a tiled floor. In the background, a large wall features a colorful abstract mural with red, blue, green, and purple shapes. A staircase is visible on the left side of the platform. The word "INTRODUCTION" is overlaid in white text in the center of the image.

INTRODUCTION

Introduction

Un premier exercice de planification et de consultation sur le développement du transport collectif dans l'ensemble de la région métropolitaine

La démarche entourant l'élaboration du Plan stratégique de développement (PSD) de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) est le premier exercice de planification couvrant l'ensemble des services de transport collectif de la région métropolitaine de Montréal.

Le PSD soutient que, d'ici 2050, la majorité des déplacements des citoyens de la région métropolitaine se fera en modes collectifs et actifs. Cette ambition nécessitera des efforts de l'ensemble de la collectivité en vue d'accroître l'achalandage du réseau de transport collectif, de favoriser les modes actifs et de réduire les déplacements en auto solo.

Des investissements majeurs d'une envergure sans précédent amélioreront l'étendue et la qualité des services et des infrastructures de transport collectif. Une harmonisation et une simplification assureront une plus grande utilisation de ces services, en plus de la simplification de la tarification dans l'ensemble de la région métropolitaine.

L'amélioration et l'augmentation des services de transport collectif visent à accroître l'achalandage, à réduire le temps de déplacement et la congestion automobile, tout en encourageant les déplacements actifs. Ce faisant, ces actions contribueront à réduire l'émission de GES, tout en participant à l'amélioration de l'environnement, en plus d'avoir un impact positif sur la santé des citoyens de la région métropolitaine.

Le PSD compte aussi participer aux efforts de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et des municipalités pour orienter la consolidation du territoire et le développement urbain au sein des territoires voués à l'urbanisation optimale dans le périmètre métropolitain⁹ délimité par la CMM, notamment aux abords des points d'accès et des principaux corridors de transport collectif. Le réseau de transport collectif constitue ainsi l'ossature autour de laquelle se construit la région métropolitaine.

Le PSD offre l'occasion de débattre collectivement des ressources nécessaires à la mise en œuvre des moyens pour répondre aux attentes et aux cibles du gouvernement du Québec et de la CMM en matière de mobilité durable. Ce défi d'accroître l'achalandage en transport collectif et d'assurer un transfert modal de l'auto solo vers des modes durables est associé au défi de financement des actions et des projets d'investissement soutenus par le projet de PSD, tout en tenant compte du contexte des ajustements aux habitudes de déplacement à la suite de la COVID-19.

Le PSD tient compte des avis exprimés par des organismes et des citoyens sur la teneur du Cadre stratégique soumis en consultation à l'été 2019 et lors de la consultation publique tenue d'octobre 2020 à janvier 2021 sur le projet de PSD. Le Plan stratégique de développement, modifié à la suite de ces exercices

⁹ Tel que défini par le PMAD en vigueur

de participation publique, a été adopté par le conseil d'administration de l'ARTM en avril 2021, puis transmis au conseil de la CMM ainsi qu'au gouvernement du Québec afin d'obtenir les approbations requises.

Le Plan stratégique de développement du transport collectif devrait entrer en vigueur au cours de 2021. Il sera ajusté annuellement et révisé tous les cinq ans.



L'ARTM : tour d'horizon

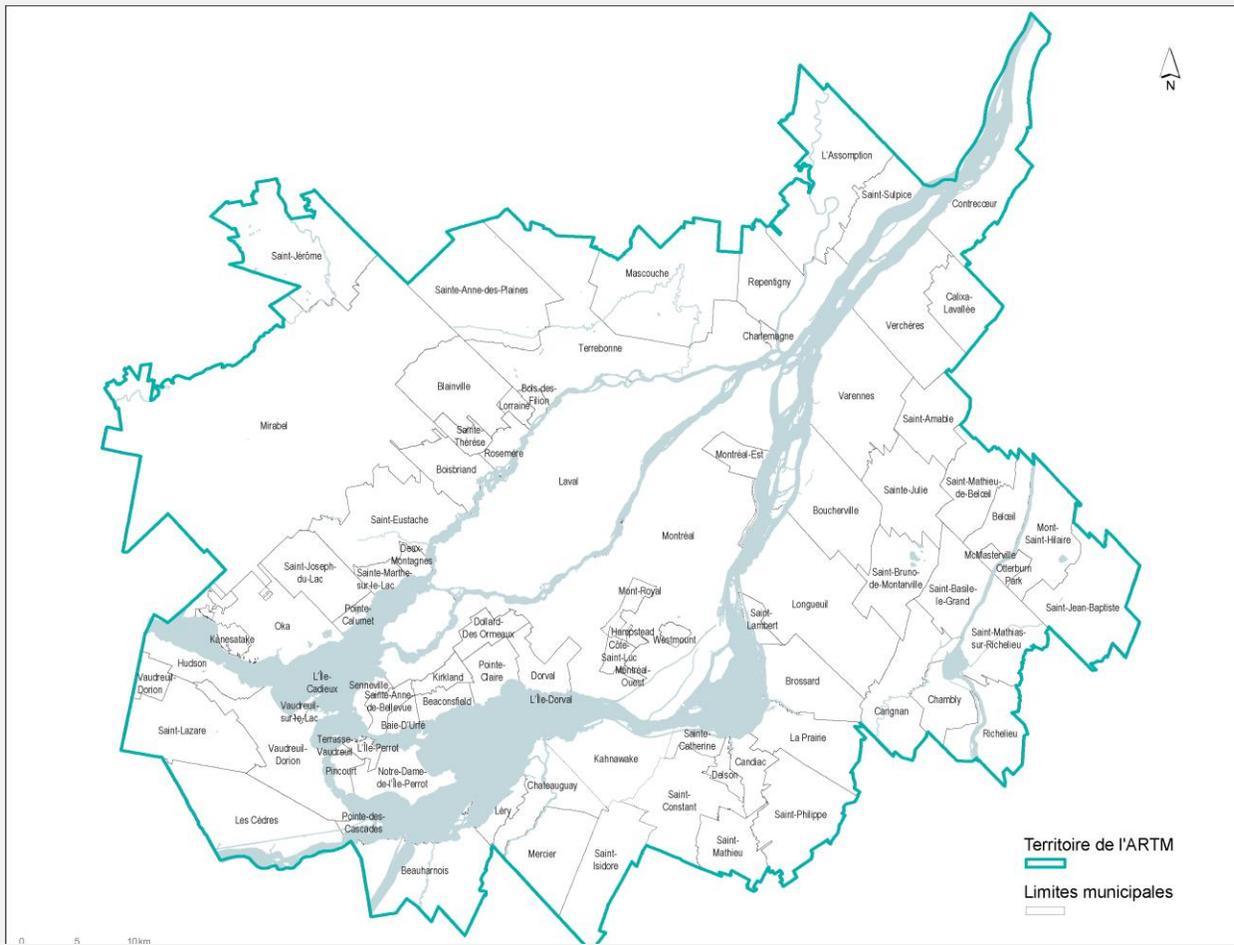
L'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) est responsable depuis le 1^{er} juin 2017 de planifier, d'organiser, de financer et de promouvoir les services de transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal. Le territoire de l'ARTM est constitué de ceux de la Communauté métropolitaine de Montréal, de la communauté de Kahnawake et de la Ville de Saint-Jérôme.

L'ARTM assure ainsi, par des modes de transport collectif, la mobilité des personnes sur son territoire, incluant celles à mobilité réduite. Elle œuvre de concert avec les organismes publics de transport en commun (OPTC), responsables d'exploiter les services réguliers de transport collectif et de transport adapté sur leur territoire respectif, soit exo, le Réseau de transport de Longueuil (RTL), la Société de transport de Laval (STL), la Société de transport de Montréal (STM) et CDPQ Infra (filiale infrastructures de la Caisse de dépôt et placement du Québec), lors de la mise en service du Réseau express métropolitain (REM).

L'ARTM établit et organise l'offre de service de transport collectif en favorisant l'intégration des différents modes de transport. Elle en assure la prestation par des ententes convenues avec les OPTC et CDPQ Infra en visant l'efficacité et l'efficacités dans le respect de leurs missions et responsabilités respectives.

L'ARTM oriente et planifie l'amélioration et le développement des services, des équipements et des infrastructures de transport collectif en s'appuyant sur le Plan stratégique de développement, dont elle assure la coordination de la mise en œuvre. Suivant les orientations, les stratégies et les actions désignées par ce Plan, l'ARTM détermine les besoins d'amélioration et de développement dans les différents secteurs de la région métropolitaine, évalue l'impact des projets élaborés pour y répondre et en coordonne la réalisation, en conformité avec les orientations d'aménagement du territoire qui y prévalent.

Figure 1 : Territoire de l'ARTM



Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain

SECTION III : PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF

Art. 15. L'Autorité a compétence exclusive pour établir un plan stratégique de développement du transport collectif sur son territoire en tenant compte du plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal et du schéma d'aménagement et de développement de la Municipalité régionale de comté de la Rivière-du-Nord à l'égard du territoire de la Ville de Saint-Jérôme.

Ce plan stratégique prévoit une vision, sur une période d'au moins 10 ans, du développement du transport collectif et, plus généralement, de la mobilité des personnes et indique les équipements, les infrastructures et les services de transport collectif requis.

Le plan indique de plus :

- 1° le contexte dans lequel évolue l'Autorité et les principaux enjeux auxquels elle fait face;
- 2° les objectifs et les orientations stratégiques de l'Autorité;
- 3° les résultats attendus au terme de la période couverte par le plan et les interventions nécessaires pour les atteindre, par domaine de compétences;
- 4° les priorités et un échéancier de réalisation des interventions;
- 5° les modalités de financement des dépenses d'exploitation et d'immobilisations qui sont requises pour réaliser les interventions proposées;
- 6° les mécanismes de suivi et les indicateurs de performance utilisés pour mesurer l'atteinte des résultats.

Le plan est ajusté annuellement et révisé tous les cinq ans.

Art. 16. L'Autorité transmet à la Communauté métropolitaine de Montréal, pour approbation, son plan stratégique ainsi que toute modification de celui-ci dans les 30 jours de leur adoption. La Communauté ne peut approuver le plan ou toute modification de celui-ci avant la réception, conformément à l'article 17, d'un avis du ministre visé au premier alinéa de cet article attestant que le document soumis est conforme aux orientations gouvernementales ou, à défaut d'avis reçu dans le délai prévu à cet article, avant l'expiration de ce délai.

Art. 17. L'Autorité transmet au ministre désigné en vertu de l'article 267 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme (chapitre A-19.1) son plan stratégique, et toute modification de celui-ci, aux fins de l'examen de sa conformité aux orientations gouvernementales visées à l'article 47.2 de cette loi. Ce ministre signifie, conformément à l'article 234 de cette loi, son avis à l'Autorité et à la Communauté métropolitaine de Montréal au plus tard le 120^e jour suivant celui de la réception du document. À cette fin, il prend l'avis des autres ministres intéressés conformément à l'article 267 de cette loi; de plus, il prend spécifiquement l'avis du ministre des Transports sur la conformité du document soumis à celles, parmi les orientations gouvernementales visées au premier alinéa, qui touchent le transport en général et plus particulièrement le transport collectif et la mobilité durable. Si l'avis du ministre visé au premier alinéa indique que l'un ou l'autre des éléments de contenu du document soumis n'est pas conforme aux orientations gouvernementales, il doit être motivé. L'Autorité doit alors remplacer le document par un autre qui respecte ces orientations; les premier et deuxième alinéas s'appliquent à ce document. À défaut pour le ministre visé au premier alinéa de signifier son avis dans le délai prévu au deuxième alinéa, le document soumis est réputé conforme aux orientations gouvernementales.

Art. 18. Une fois qu'il sera approuvé par la Communauté métropolitaine de Montréal, l'Autorité transmet aux organismes publics de transport en commun son plan stratégique et toute modification à celui-ci.

Art. 19. Le plan stratégique ne crée aucune obligation quant à l'échéance et aux modalités de réalisation des équipements et des infrastructures qui y sont prévus.

Orientations et attentes gouvernementales et métropolitaines

Le PSD s'inscrit dans une perspective de mobilité durable et contribue à l'atteinte des orientations gouvernementales et métropolitaines qui mettent de l'avant la recherche d'une mobilité plus efficace et efficiente. Le PSD sera conforme aux Orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire (OGAT), dont l'Addenda modifiant les orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal en vue de l'élaboration d'un plan métropolitain d'aménagement et de développement. Le PSD tiendra également compte de la Politique de mobilité durable du gouvernement du Québec (PMD).

Le PSD contribuera à la mise en œuvre des orientations métropolitaines qui ont été fixées dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Dans le cadre du travail de la Commission du transport, la CMM a établi, en avril 2018, des orientations et des attentes spécifiques pour l'exercice de planification stratégique du développement du transport collectif réalisé par l'ARTM.

Cette approche confirme la volonté des instances gouvernementales d'arrimer la planification du transport à celle de l'aménagement du territoire.

La Politique de mobilité durable – 2030 détermine les grandes orientations et les cibles en matière de mobilité durable pour le Québec pour les prochaines années :

- Un accès à au moins 4 services de mobilité durable pour 70 % de la population québécoise;
- Une réduction de 20 % du temps de déplacement moyen entre le domicile et le travail;
- Une diminution de 20 % de la part des déplacements en auto solo à l'échelle nationale;
- Une réduction de 40 % de la consommation de pétrole dans le secteur des transports sous le niveau de 2013;
- Une baisse de 37,5 % des émissions de GES dans le secteur des transports par rapport à 1990;
- Une réduction des coûts associés à la congestion routière pour les entreprises dans les régions métropolitaines de Montréal et de Québec;
- Une réduction de 20 % des dépenses brutes des ménages allouées au transport (en dollars constants de 2017).

La PMD propose également d'adopter l'approche « Réduire – Transférer – Améliorer » (RTA) dans le choix des mesures découlant des priorités d'intervention :

- Réduire les déplacements motorisés ou les distances à parcourir pour répondre aux différents besoins de mobilité par une meilleure intégration de la planification du territoire et des transports.
- Transférer les déplacements vers des moyens de transport moins énergivores et qui se traduisent par de plus faibles émissions de GES, comme le transport collectif et actif.
- Améliorer l'efficacité des véhicules en réduisant leur empreinte carbone, mais aussi améliorer les déplacements en matière de coûts, de qualité et de sécurité

L'annexe D présente les faits saillants de la Politique de mobilité durable - 2030

Les attentes de la Communauté métropolitaine de Montréal transmises à l'ARTM en avril 2018 :

- Orienter 60 % de la croissance démographique autour des points d'accès du réseau structurant de transport collectif;
- Hausser, d'ici 2031, à 35 % la part modale du transport collectif des déplacements motorisés, en période de pointe du matin;
- 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.

L'annexe E présente l'ensemble des attentes de la CMM.

En conformité aux orientations gouvernementales et aux attentes signifiées par la CMM, le PSD propose d'atteindre les cibles désignées d'ici 2035, en tenant compte des ajustements à l'offre de services et des déficits d'exploitation, liés aux perturbations générées par la pandémie de COVID-19.



DIAGNOSTIC ET ENJEUX



1. Diagnostic et enjeux

La mobilité représente la capacité des individus à se déplacer, quelles que soient leurs conditions sociales, économiques, physiques ou cognitives. La mobilité durable est généralement décrite comme la recherche d'une mobilité efficace, sécuritaire, équitable et efficiente, qui contribue au développement économique et qui est compatible avec la santé des personnes et la qualité de l'environnement.

La perspective que propose la mobilité durable offre plus de choix aux citoyens pour se déplacer, favorise la proximité et facilite l'accès aux lieux d'activité tout en privilégiant des modes de déplacement à faible empreinte carbone et en assurant une consommation raisonnable d'espace, d'énergie et de ressources financières.



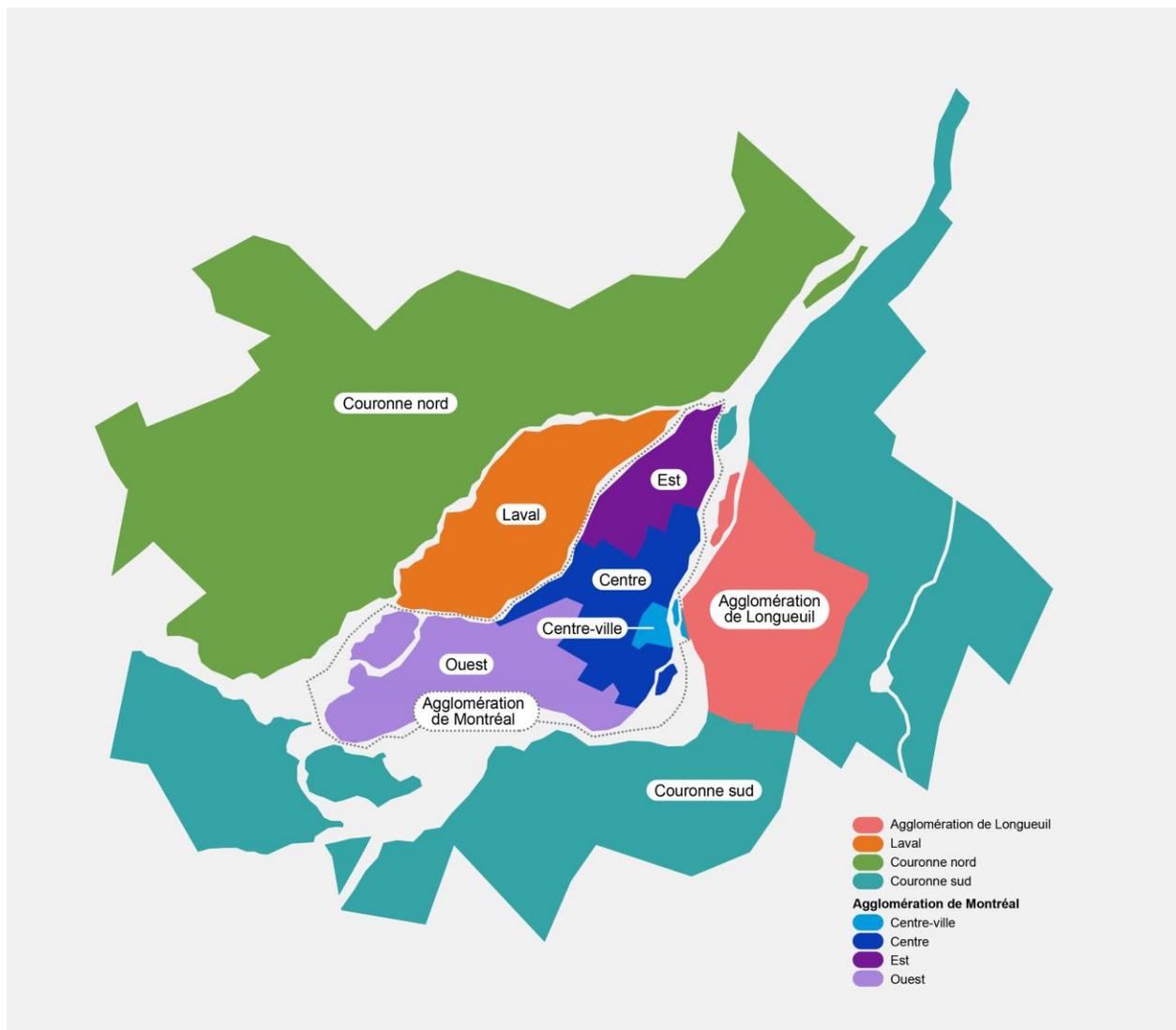
Diagnostic sociodémographique et de la mobilité

PORTRAIT SYNTHÈSE DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE

Le Plan stratégique de développement de l'ARTM propose une planification à l'échelle du territoire métropolitain en tenant compte de l'ensemble des besoins en mobilité des citoyens. La vision métropolitaine qui en découle est également intimement liée au contexte local. Les objectifs et les cibles du PSD pourront s'adapter aux réalités de chaque secteur, tout en assurant une cohérence à l'échelle de la région métropolitaine.

Le territoire de l'ARTM, composé de 83 municipalités, est vaste et comporte une grande variété de milieux de vie, allant du centre-ville de Montréal à des zones rurales. Aux fins du présent portrait, le territoire est découpé en huit grands secteurs, tels que définis par l'Enquête Origine-Destination (OD).

Figure 2 : Les huit secteurs de l'enquête OD du territoire de l'ARTM



Source : ARTM et Enquête OD 2018, traitement ARTM. Les secteurs considérés sont ceux de l'Enquête OD 2018. Ce découpage géographique est pertinent en matière d'analyse de la mobilité, mais ne correspond pas aux secteurs administratifs.

Répartition de la population entre 2006 et 2016

En 2016, la population de la région métropolitaine de Montréal avoisinait 4 millions d'habitants, une augmentation de près de 10 % ou de 350 000 habitants en 10 ans (Statistique Canada, recensements 2006 et 2016). Cette croissance démographique n'est toutefois pas homogène à l'échelle du territoire de l'ARTM et au sein des différents secteurs de la région métropolitaine. Durant cette période, certains secteurs du territoire ont connu une hausse significative, tandis que d'autres sont restés stables (voir le

Tableau 1).

Tableau 1 : Portrait démographique du territoire de l'ARTM (Statistique Canada 2016)

SECTEUR	RÉPARTITION DE LA POPULATION EN 2016		RÉPARTITION DE LA CROISSANCE DE LA POPULATION ENTRE 2006-2016	
	Nombre de personnes	%	Nombre de personnes	%
<i>Centre-ville</i>	86 000	2	+ 17 000	5
<i>Agglomération de Montréal</i>	<i>Centre</i>	1 047 000	+ 40 000	11
	<i>Est</i>	316 000	+ 12 000	3
	<i>Ouest</i>	491 000	+ 27 000	8
Agglomération de Montréal	1 940 000	49	+ 96 000	27
Agglomération de Longueuil	415 000	11	+ 30 000	9
Laval	423 000	11	+ 55 000	16
Couronne nord	653 000	17	+ 99 000	28
Couronne sud	500 000	13	+ 70 000	20
Territoire de l'ARTM†	3 931 000	100	+ 350 000	100

† Les données des recensements de 2006 et de 2016 de Statistique Canada ne comprennent pas Kahnawake.

Sources : Données provenant des recensements de 2006 et de 2016 de Statistique Canada, traitement ARTM selon le découpage géographique de l'Enquête OD 2018.

Projections de la population

Si les tendances prévisionnelles établies par l'Institut de la statistique du Québec (ISQ, 2019)¹⁰ se maintiennent, 651 000 personnes de plus résideront sur le territoire de l'ARTM d'ici 2036, ce qui se traduira par une croissance des besoins de déplacements (voir le Tableau 2). À elle seule, l'agglomération de Montréal pourrait accueillir 313 000 personnes de plus en 2036, soit l'équivalent de 48 % de la croissance anticipée par l'ISQ. Les autres secteurs de la région métropolitaine accueilleraient près de 52 % de la croissance anticipée, soit 338 000 personnes, à Laval (+12 %), dans les couronnes nord (+18 %) et sud (+13 %) ainsi que dans l'agglomération de Longueuil (+9 %). (Note : les bases de données de l'ISQ diffèrent quelque peu de celles de Statistique Canada, ce qui explique les petites différences entre les données des

Tableau 1 et Tableau 2 quant au nombre de personnes des différents secteurs).

¹⁰ Institut de la statistique du Québec (ISQ) (2019). Démographie. Perspectives démographiques du Québec et des régions, 2016-2066. Récupéré de <https://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/population-demographie/perspectives/perspectives-2016-2066.pdf>

Cette croissance ne se fera pas de manière homogène sur le territoire de l'ARTM et au sein des différents secteurs. Les besoins de déplacements devront ainsi être évalués en considérant notamment les spécificités de chacun des secteurs.

Tableau 2 : Projection démographique pour le territoire de l'ARTM, 2016 – 2036 (ISQ 2019)

SECTEUR	RÉPARTITION DE LA POPULATION				VARIATION DE LA POPULATION ENTRE 2016 et 2036	
	2016		2036			
	Nombre de personnes	%	Nombre de personnes	%	Nombre de personnes	%
Agglomération de Montréal	1 960 000	49	2 273 000	49	+ 313 000	48
Agglomération de Longueuil	417 000	10	476 000	10	+ 59 000	9
Laval	425 000	11	505 000	11	+ 80 000	12
Couronne nord	658 000	17	772 000	17	+ 114 000	18
Couronne sud	512 000	13	597 000	13	+ 85 000	13
Territoire de l'ARTM[†]	3 972 000	100	4 623 000	100	+ 651 000	100

Les données de l'ISQ comprennent Kahnawake et ont été calculées pour le territoire de l'ARTM. La base de données utilisée exclut la population des municipalités de moins de 500 personnes.

Sources : Données provenant de la base de données *Population totale projetée, 2016-2036* de l'Institut de la statistique du Québec, traitement ARTM selon le découpage géographique de l'Enquête OD 2018.

Les dynamiques de déplacement sur le territoire de l'ARTM

Près de 8,2 millions de déplacements sont réalisés quotidiennement (24 h) sur le territoire de l'ARTM. De ce nombre, environ 2 millions sont effectués entre 6 h et 9 h du matin tous les jours (Enquête OD 2018). Au cours de la dernière décennie, le nombre de déplacements quotidiens a crû de 12 %¹¹ sur le territoire de l'ARTM (Enquête OD 2008 et 2018).

En considérant les secteurs définis par l'Enquête OD, 64 % (5 277 000) des déplacements totaux débutent et se terminent à l'intérieur d'un même secteur et près de 36 % (2 938 000) des déplacements sont effectués vers un autre secteur que celui d'origine (voir l'annexe F). Plus spécifiquement, plus de la moitié des déplacements des résidents de l'agglomération de Montréal ont pour destination le secteur centre. De même, près de 12 % (144 000) des déplacements ayant pour lieu d'origine la couronne nord et 15 % (131 000) des déplacements provenant de la couronne sud ont pour destination l'agglomération de Montréal. À noter que chaque secteur possède des dynamiques de déplacement qui lui sont propres et que le développement du transport collectif se fera en considérant les spécificités de chaque secteur (voir l'annexe F).

Sur le territoire de l'ARTM, la distance moyenne à vol d'oiseau des déplacements atteint près de 7,8 km en période de pointe du matin. Les résidents du territoire de l'ARTM se déplacent sur une plus grande distance pour aller travailler. La distance moyenne à vol d'oiseau s'élève à plus de 10,8 km en période de pointe du matin pour le motif travail. Plus spécifiquement, la distance de déplacement pour aller travailler est près de trois fois plus grande pour les résidents en couronne que pour les résidents du centre de Montréal.

¹¹ La croissance des déplacements entre 2008 et 2018 a été calculée en considérant les déplacements réalisés par les résidents du territoire de l'ARTM à l'intérieur du territoire de l'enquête OD.

Les prévisions tendanciennes des déplacements d'ici 2031 et 2036

Selon les prévisions tendanciennes calculées par le ministère des Transports du Québec (MTQ 2013)¹², le nombre total de déplacements quotidiens sur le territoire de l'ARTM pourrait s'élever en 2031 à 10 millions et à 10,2 millions en 2036. Entre 2018 et 2031-2036, de 1,8 à 2 millions de déplacements supplémentaires pourraient être réalisés sur le territoire de l'ARTM, sur 24 h. En 2036, près de 85 % de ces nouveaux déplacements anticipés seraient réalisés à l'intérieur du secteur d'origine, alors que 15 % auront comme destination un autre secteur que celui d'origine. Le centre de l'agglomération de Montréal ainsi que la couronne nord enregistreront une plus grande augmentation des déplacements internes, avec respectivement près de 265 000 et 322 000 déplacements de plus par jour (voir l'annexe G).

Les parts modales sur le territoire de l'ARTM sur 24 h, en 2018

Sur le territoire de l'ARTM, la part des déplacements sur 24 h, en 2018, effectués en automobile est de 65 %, la part modale de ceux effectués en transport collectif s'élève à 18 % et celle des déplacements effectués en transports actifs atteint 12 % (Enquête OD 2018). Ces parts modales représentent respectivement près de 5,4 millions de déplacements en automobile, environ 1,5 million en transport collectif et près de 1 million de déplacements en transports actifs quotidiennement. Au cours des vingt dernières années, la part quotidienne des déplacements réalisés en transport collectif sur le territoire de l'ARTM a oscillé entre 15 % en 1998 et 18 % en 2018.

Le Tableau 3 présente la part des déplacements effectués en modes durables (vélo, marche, transport collectif) calculée en tenant compte de l'ensemble des déplacements, qu'ils soient motorisés ou non, sur une période de 24 h sur le territoire de l'ARTM. Les parts modales sont celles des déplacements produits par les résidents d'un secteur. Cette méthode de calcul permet de considérer l'ensemble des déplacements effectués dans une journée et met en relief l'importance relative des modes durables (transport collectif et actif) par rapport à tous les déplacements motorisés ou non motorisés effectués au sein du territoire de l'ARTM sur 24 h.

Tableau 3 : Portrait de la mobilité du territoire de l'ARTM en 2018 selon le secteur d'origine, sur 24 h

SECTEUR		PART MODALE PAR RAPPORT À L'ENSEMBLE DES MODES SUR 24 H SUR LE TERRITOIRE DE L'ARTM EN 2018			
		Part modale auto [†] (%)	Part modale des modes durables		
			Transport actif ^{††} (%)	Transport collectif ^{†††} (%)	Modes durables total (%)
	<i>Centre-ville</i>	25	42	29	71
Agglomération de Montréal	<i>Centre</i>	44	24	30	54
	<i>Est</i>	65	10	22	32
	<i>Ouest</i>	70	7	18	26
Agglomération de Montréal		53	18	26	44
Agglomération de Longueuil		71	8	16	24
Laval		75	5	15	20
Couronne nord		80	6	6	12
Couronne sud		79	6	8	13

¹² Ministère des Transports du Québec (2013), Modèle de transport régional de la région de Montréal (MOTREM13), Scénario de prévision de la demande en transport dans la région de Montréal 2013-2036

Territoire de l'ARTM	65	12	18	30
-----------------------------	-----------	-----------	-----------	-----------

† La part modale du mode auto inclut les déplacements effectués en automobile et en moto à titre de passager et de conducteur.

†† La part modale du transport actif inclut les déplacements effectués à pied et à vélo.

††† La part modale du transport collectif, telle que définie par les enquêtes OD, inclut l'autobus, le train, le métro et ne comprend pas le transport adapté. Nonobstant la définition employée par les enquêtes OD, le transport adapté constitue, dans le cadre du présent plan, un service de transport collectif. La section « *Les besoins croissants en transport adapté* » dresse un portrait de ce service de transport collectif (voir Annexe C).

Sources : Données provenant l'Enquête OD 2018, traitement ARTM selon le découpage géographique de l'Enquête OD 2018.

Les parts modales sur le territoire de la CMM en période de pointe du matin

L'une des attentes signifiées par la CMM à l'égard du PSD est de hausser la part modale du transport collectif à 35 %, en pointe du matin, par rapport aux modes motorisés.

Tableau 4 présente la part des déplacements motorisés effectués, en 2018, en période de pointe du matin (PPAM) sur le territoire de la CMM. La part des déplacements en transport collectif, c'est-à-dire en métro, en train et en autobus, représente 25 % de ces déplacements motorisés et ceux en automobile 66 %.

Tableau 4 : La part des déplacements motorisés en période de pointe du matin (PPAM)

SECTEUR	PART MODALE DES MODES MOTORISÉS EN PÉRIODE DE POINTE DU MATIN (PPAM) SUR LE TERRITOIRE DE LA CMM EN 2018		
	Auto (%)	Transport collectif† (%)	Autres modes motorisés†† (%)
<i>Centre-ville</i>	42	54	4
<i>Agglomération de Montréal</i>			
<i>Centre</i>	52	45	3
<i>Est</i>	64	30	6
<i>Ouest</i>	68	25	7
Agglomération de Montréal	59	37	5
Agglomération de Longueuil	67	25	8
Laval	71	20	9
Couronne nord	76	10	14
Couronne sud	75	11	13
Territoire de la CMM	66	25	8

† Le transport collectif inclut uniquement l'autobus, le métro et le train

†† Les autres modes motorisés incluent notamment le transport scolaire, le taxi, les autobus longue distance et le transport adapté, les déplacements bimodaux.

Tous déplacements motorisés en période de pointe du matin entre 6 h et 9 h le matin.

Sources : Données provenant l'Enquête OD 2018, traitement ARTM selon le découpage géographique de l'Enquête OD 2018.

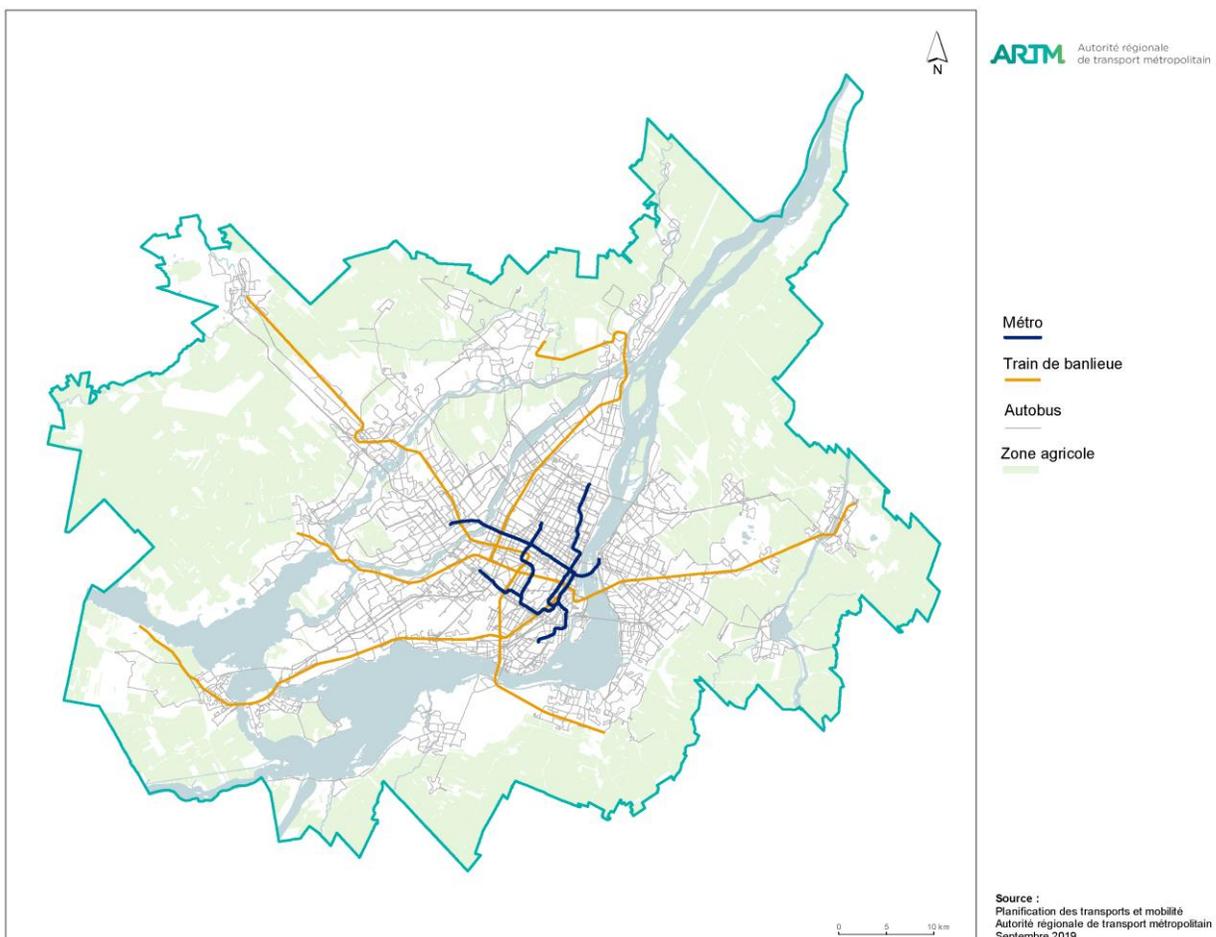
Le système de transport collectif de la région métropolitaine

Le système de transport collectif de la région métropolitaine est exploité par les quatre organismes publics de transport collectif (OPTC) que sont exo, le Réseau de transport de Longueuil (RTL), la Société de transport de Laval (STL) et la Société de transport de Montréal (STM). Différents modes composent le réseau de transport collectif :



Sources : exo (2018), RTL (2018) et STL (2018), STM (2018),

Figure 3 : Le réseau de transport collectif sur le territoire de l'ARTM



Croissance des besoins en mobilité

La population du territoire de l'ARTM était de 3,9 millions de personnes en 2016, soit près de 48 % la population totale du Québec, qui se chiffrait à 8,2 millions de personnes (Statistique Canada, 2016).

Selon les prévisions tendanciennes calculées par le ministère des Transports du Québec (MTQ, 2013) et l'enquête OD de 2018¹³, le nombre de déplacements en transport collectif, en période de pointe du matin, augmenterait de 465 000, en 2018, à 545 000 en 2031 et 560 000 en 2036, et les déplacements en auto varieraient de 1,215 million, en 2018, à 1,395 million en 2031 et 1,404 million en 2036. D'ici 2031, il s'ajouterait, quotidiennement dans la région métropolitaine, 1,17 million de déplacements automobiles, 252 000 déplacements en transport collectif et 281 000 déplacements en transport actif. D'ici 2036, il s'ajouterait, quotidiennement dans la région métropolitaine, 1,36 million de déplacements automobiles, 320 000 déplacements en transport collectif et 315 000 déplacements en transport actif.

La part modale, parmi les déplacements motorisés, serait alors, en 2031 comme en 2036, de 26 % pour le transport collectif contre 66 % pour l'automobile.

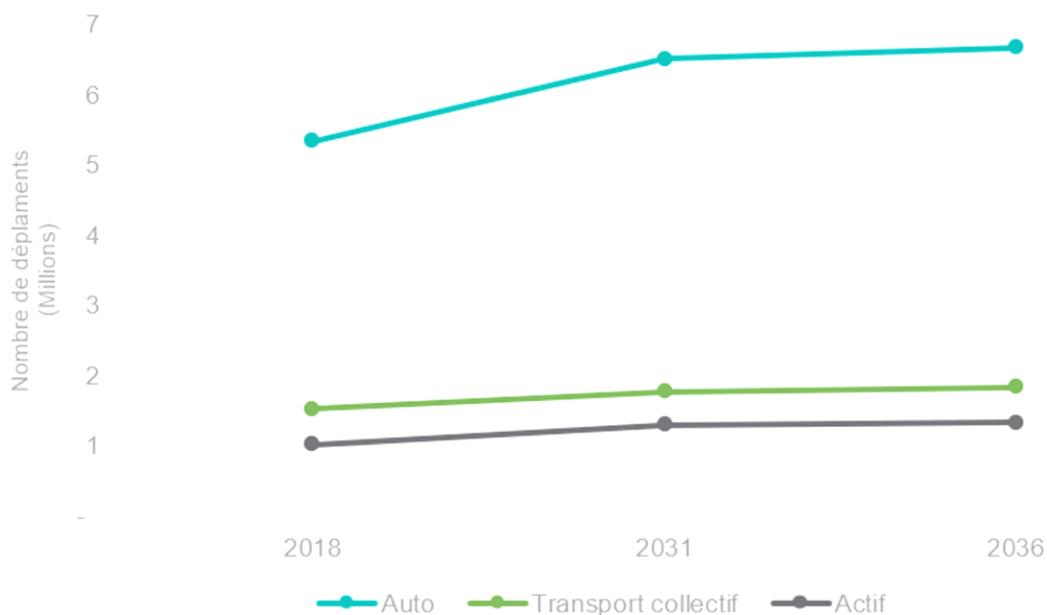
En plus des déplacements effectués entre les différentes municipalités du territoire de l'ARTM, il existe un nombre grandissant de déplacements quotidiens en provenance de 64 municipalités périmétropolitaines.

En 2018, 185 000 déplacements tous modes provenaient, chaque jour, de municipalités hors du territoire l'ARTM et se dirigeaient vers le territoire de l'ARTM (EOD 2018). Ces déplacements ont connu une hausse de l'ordre de 30 % depuis 2008, soit 41 105 déplacements supplémentaires (EOD 2008). Ils viennent s'ajouter à des réseaux routiers ou des services de transport collectifs déjà saturés.

Pour mesurer précisément l'impact de ces déplacements périmétropolitains sur les conditions de circulation et sur l'utilisation des services de transport collectif, des analyses sectorielles seront menées, associées à l'enquête Origine-Destination.

¹³ Ministère des Transports du Québec (2013), Modèle de transport régional de la région de Montréal (MOTREM13), *Scénario de prévision de la demande en transport dans la région de Montréal 2013-2036* et ARTM, *Enquête OD 2018*.

Figure 4 : Croissance du nombre de déplacements quotidiens sur le territoire de l'ARTM entre 2018, 2031 et 2036 selon les prévisions tendanciennes calculées par le MTQ



Sources : MTQ, 2013 et Enquête OD 2018.

Pour répondre à cette croissance des besoins de mobilité, une forte augmentation de l'offre de services de transport collectif sera requise pour au moins maintenir la part modale actuelle du transport collectif. Afin d'accroître cette part modale, il faudra donc accroître d'autant cette offre de services pour atteindre les cibles fixées par la Politique de mobilité durable et la Communauté métropolitaine de Montréal.

Les besoins en mobilité sont grandissants et des investissements comparables sont requis si l'on souhaite que le système de transport collectif soutienne efficacement cette croissance.

La relation entre les types de milieux urbains et la mobilité durable

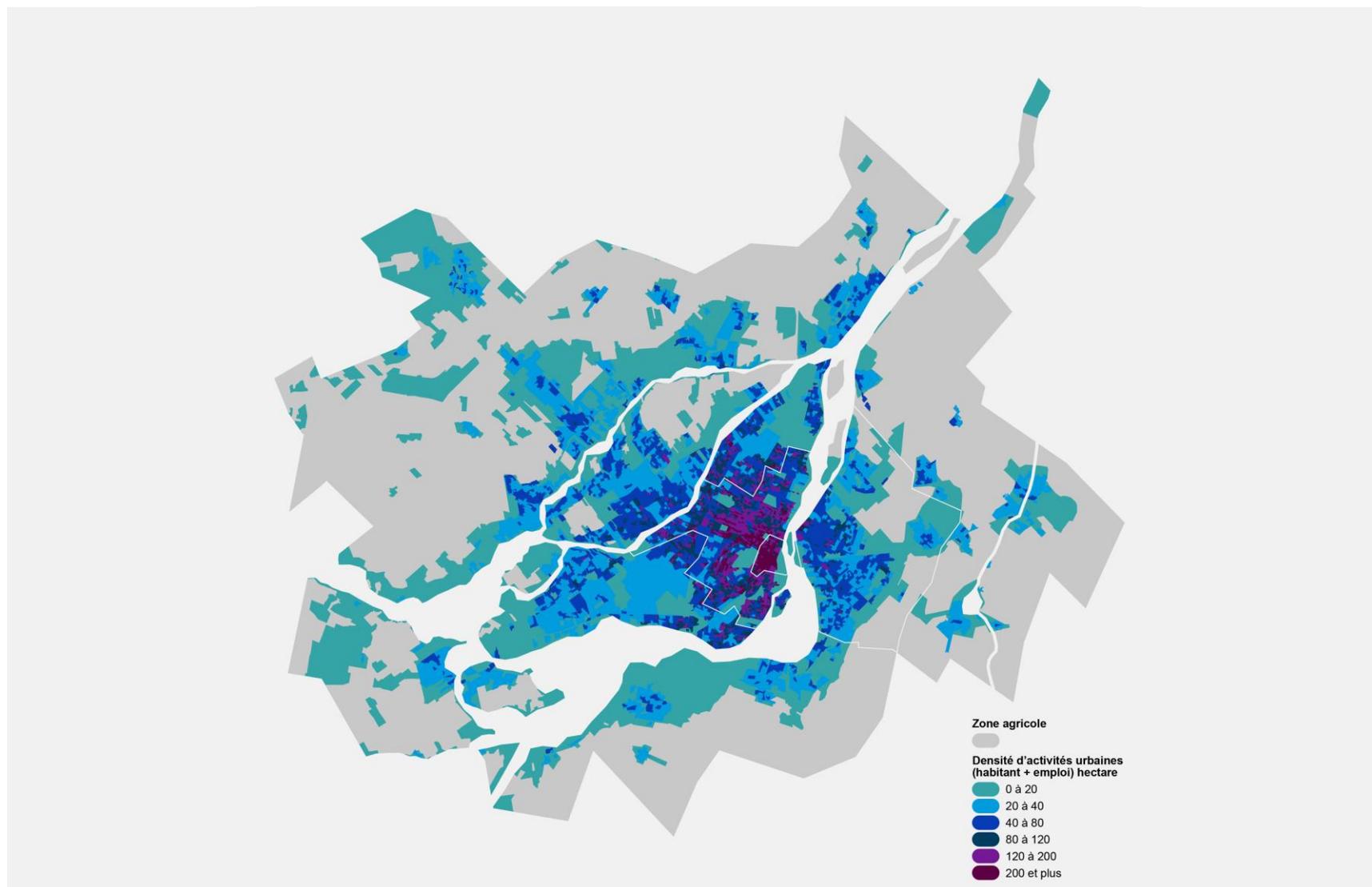
Les milieux urbains qui présentent une forte densité et une diversité d'activités (logements, emplois, services, commerces, équipements collectifs) sont généralement ceux où la part des déplacements en modes actifs et collectifs est la plus élevée. Ainsi, parmi l'ensemble des facteurs qui doivent être pris en compte lors de l'implantation d'un nouveau mode de transport collectif, les caractéristiques du milieu, notamment la densité résidentielle et la concentration des lieux d'emplois, ont un impact direct sur la demande de transport et sur le choix du mode.

Dans la région métropolitaine, on constate cette relation étroite entre la densité des milieux urbains et l'utilisation du transport collectif. De plus, la part modale du transport collectif est plus élevée s'il y a une offre de services fréquente et de grande capacité. Le Tableau 5 et la Figure 5 ci-dessous illustrent les niveaux de concentration des activités urbaines, définies en fonction du nombre de résidents et d'emplois par hectare, sur le territoire de l'ARTM.

D'autres caractéristiques d'aménagement du milieu urbain peuvent également offrir des conditions favorables à la mobilité durable : l'organisation de la trame de rue, la facilité d'accès au transport collectif, la sécurité, la qualité et le confort des cheminements piétons et des aménagements cyclables.



Figure 5 : Carte de densité des activités urbaines (emplois et habitants par hectare) du territoire de l'ARTM



Sources : Données provenant de la CMM et de l'Enquête OD 2018, traitement ARTM selon le découpage géographique de l'Enquête OD 2018.

Tableau 5 : Densité de population et d'emplois au sein du périmètre d'urbanisation et parts modales du transport collectif et du transport actif par secteurs

SECTEUR	SUPERFICIE DU PÉRIMÈTRE D'URBANISATION (km ²)	DENSITÉ À L'INTÉRIEUR DU PÉRIMÈTRE D'URBANISATION EN 2016		PART MODALE SUR 24 H DES MODES DURABLES SUR LE TERRITOIRE DE L'ARTM EN 2018 ^{†††}	
		Population / km ²	Emplois / km ²	Transport actif (%)	Transport collectif ^{††} (%)
<i>Centre-ville</i>	13	6 600	23 600	42	29
<i>Agglomération de Montréal</i>	<i>Centre</i>	6 600	2 800	24	30
	<i>Est</i>	3 400	1 200	10	22
	<i>Ouest</i>	215	2 300	7	18
Agglomération de Montréal	480	4 000	2 400	18	26
Agglomération de Longueuil	192	2 200	900	8	16
Laval	175	2 400	800	5	15
Couronne nord	379	1 700	500	6	6
Couronne sud	331	1 500	400	6	8
Territoire de l'ARTM	1 557	2 500	1 200	12	18

Sources : Données provenant du recensement de 2016 de Statistique Canada et Enquête OD 2018 de l'ARTM, traitement ARTM selon le découpage géographique de l'Enquête OD 2018.

Les milieux urbains doivent présenter certains niveaux de densité et de diversité d'activités pour soutenir l'implantation de services de transport collectif performants et atteindre les cibles d'achalandage visées.

Concentration de l'emploi au centre et hausse de l'emploi en banlieue et en couronne

En 2016, le centre-ville et le centre de l'agglomération de Montréal regroupaient plus de 750 000 emplois, soit plus de 40 % du nombre total d'emplois de la région (Statistique Canada, 2016). Néanmoins, il se crée désormais autant d'emplois dans chacune des couronnes qu'au centre de la région métropolitaine.

Cette croissance ne devrait pas affecter l'importance relative du centre-ville de Montréal comme premier pôle économique et générateur d'emplois, bien que d'autres pôles économiques pourraient prendre de l'importance.

En réponse à cette hausse et à ces dynamiques de localisation de l'emploi et en vue de favoriser la concentration d'activités, la mise en place d'une offre de transport collectif performante jouera un rôle prépondérant dans la consolidation des grands pôles économiques, en conformité avec les orientations du PMAD de la CMM. Ainsi le PMAD propose d'appuyer la consolidation et le renforcement des grands pôles économiques métropolitains en favorisant le développement du réseau de transport collectif métropolitain structurant pour le déplacement des personnes et en favorisant une planification intégrée de l'aménagement et du transport.¹⁴

¹⁴ Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), 2012, Plan métropolitain d'aménagement et de développement, critère 1.2.3, pages 106-107 et p.67, Tableau 7, Pôles d'emplois du Grand Montréal selon les données 2006.

Tableau 6 : Répartition du nombre et de la croissance des emplois par secteurs

SECTEUR	RÉPARTITION DES EMPLOIS EN 2016		RÉPARTITION DE LA CROISSANCE DES EMPLOIS ENTRE 2006 ET 2016		
	Nombre d'emplois	%	Évolution du nombre d'emplois	%	
Agglomération de Montréal	Centre-ville	307 000	17	5 000	+ 5
	Centre	443 000	25	22 000	+ 21
	Est	110 000	6	-3 000	- 3
	Ouest	283 000	16	-6 000	- 6
Agglomération de Montréal	1 143 000	63	18 000	+ 17	
Agglomération de Longueuil	169 000	9	16 000	+ 16	
Laval	148 000	8	15 000	+ 15	
Couronne nord	207 000	11	32 000	+ 31	
Couronne sud	134 000	7	22 000	+ 21	
Territoire de l'ARTM	1 801 000	100	109 000	100	

Croissance de l'emploi pour l'ensemble de la région entre 2006 et 2016 : 6,3 %.

À noter que les données en % représentent la part des nouveaux emplois créés dans la région que capte chacun des secteurs. Les totaux peuvent ne pas être de 100 % en raison des données qui ont été arrondies.

Sources : Données provenant des recensements de 2006 et de 2016 de Statistique Canada, traitement ARTM selon le découpage géographique de l'Enquête OD 2018.

D'autre part, la croissance démographique et de l'emploi dans des secteurs plus étendus et peu denses, ainsi que la croissance du navettage à destination de la région métropolitaine à partir des secteurs périurbains, rendent plus difficiles la mise en place de services de transport collectif performants et l'atteinte des objectifs gouvernementaux et métropolitains de réduction de la congestion routière et des émissions de GES.

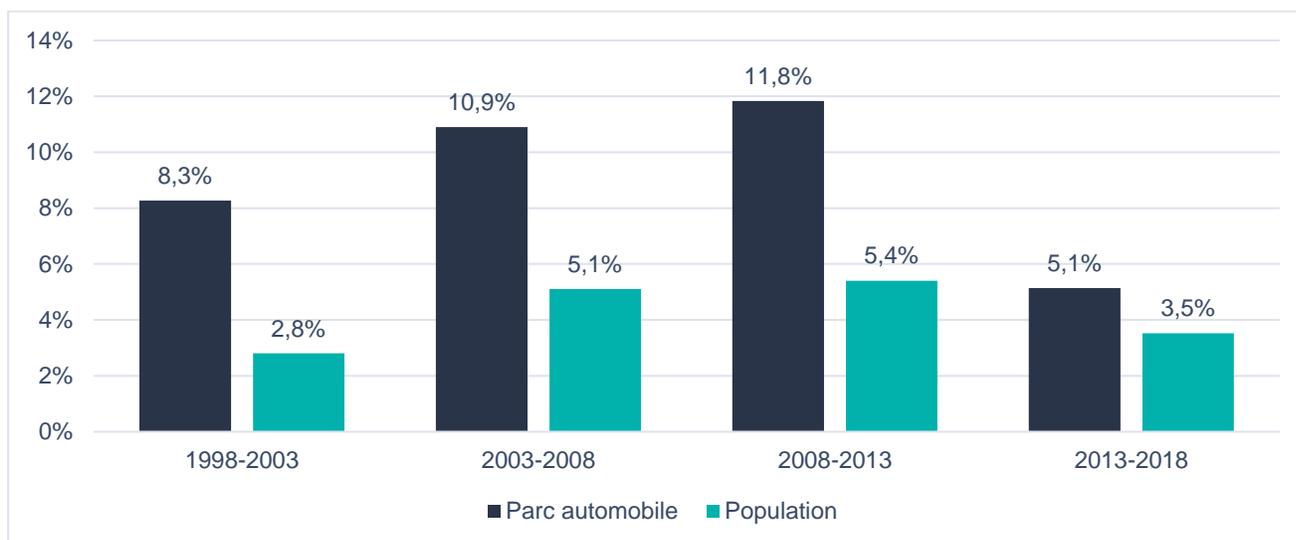
La répartition polycentrique des pôles économiques et des générateurs de déplacements, combinée à une certaine dispersion des lieux d'activité constitueront un défi important pour le développement d'un service de transport collectif compétitif par rapport à l'automobile.

La volonté métropolitaine établie par le PMAD soutient, par ailleurs, la densification du territoire, au cours des prochaines décennies, dans le respect du périmètre d'urbanisation métropolitain, et une planification intégrée de l'aménagement et du transport pour faire du transport collectif un vecteur de développement de milieux de vie complets.

Augmentation du parc automobile et défis liés à la congestion routière

Sur le territoire de l'ARTM, le parc automobile a connu, depuis 1998, une croissance supérieure assez substantielle comparée à la croissance démographique, comme le démontre la Figure 6. Entre 2013 et 2018, cette croissance du parc automobile n'a été que de 5,1 %, soit une croissance de deux fois moindre qu'entre 2003 et 2008 (10,9 %) et qu'entre 2008 et 2013 (11,8 %). Bien qu'elle soit moindre, cette croissance du parc automobile contribue tout de même à exacerber les problèmes liés à la congestion routière, dont la perte de temps et les retards, la consommation supplémentaire de carburant et les émissions de GES.

Figure 6 : Évolution de la croissance du parc automobile et de la population sur le territoire de l'ARTM



Sources : Données provenant des Enquêtes OD 1998, 2003, 2008, 2013 et 2018, traitement ARTM¹⁵

La congestion routière menace la compétitivité économique de la région métropolitaine et la mobilité de ses citoyens. En 2018, une étude menée par la firme ADEC évaluait à un peu plus de 4 milliards de dollars le coût annuel lié à cette situation (ADEC et MTQ, 2018). La croissance des coûts de la congestion routière est beaucoup plus rapide que celle du PIB, ce qui signifie qu'il y a une accélération de ces coûts par rapport à la croissance de l'activité économique générale.

En vue de soutenir la performance économique de la région métropolitaine, il est essentiel de permettre à la population, et particulièrement aux travailleurs, de se déplacer efficacement.

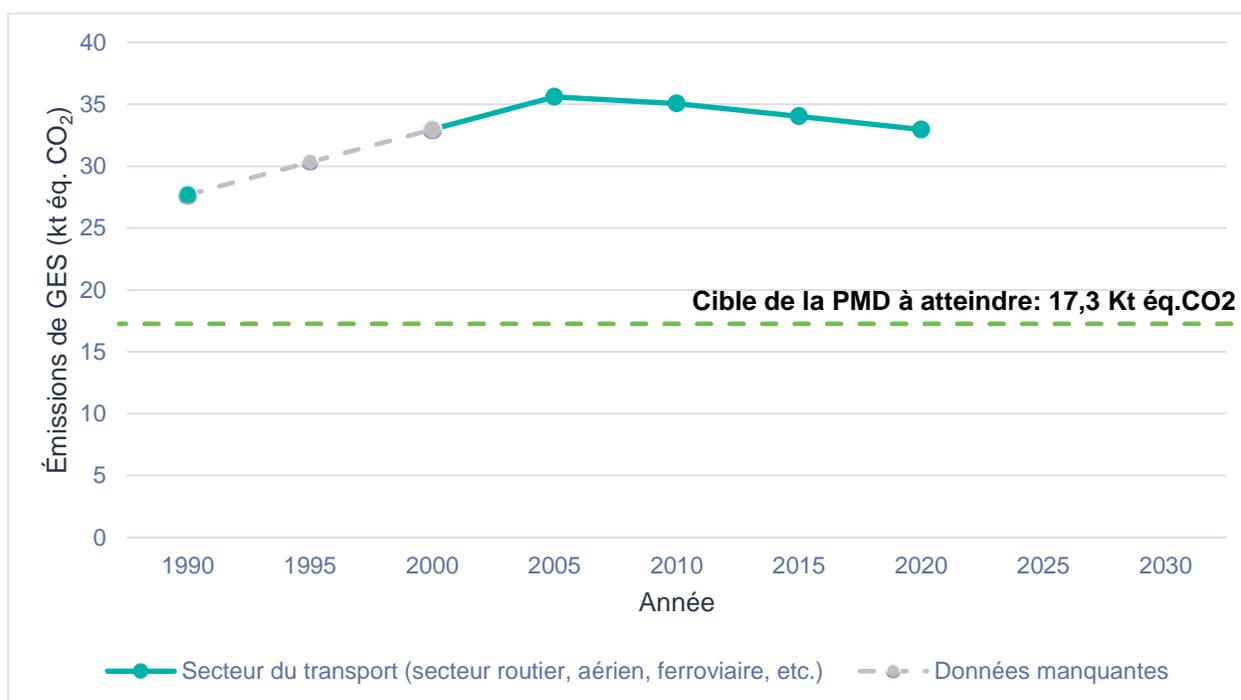
Réduction des GES pour une mobilité à plus faible empreinte carbone

Au Québec, le secteur du transport routier est responsable de 34,4 % des émissions de GES (MELCC, 2018). En 2016, 63,8 % des GES émis par le secteur des transports routiers provenaient des automobiles et des camions légers (VUS, fourgonnettes et camionnettes) (MELCC, 2018).

La Politique de mobilité durable vise la réduction de 37,5 % des émissions de GES par rapport aux données enregistrées en 1990 dans le secteur des transports (MTQ, 2018). Par ailleurs, une des cibles métropolitaines du PSD est 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.

¹⁵ À noter que le territoire de l'ARTM diffère de celui de l'Enquête OD 2018. Par conséquent, les chiffres présentés dans les Faits saillants de l'Enquête OD 2018 diffèrent légèrement du graphique ci-dessus.

Figure 7 : Évolution des émissions annuelles de gaz à effet de serre au Québec de 1990 à 2030



Source : Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre, traitement ARTM

L'adoption de technologies vertes et l'électrification du transport collectif contribueront certainement à l'atteinte de cette cible. Toutefois, si une majorité de personnes délaissait l'usage de la voiture pour les modes actifs et collectifs, les GES émis seraient réduits de manière plus significative. Le développement d'un système de transport collectif et actif répondant aux besoins diversifiés des utilisateurs contribuera grandement à la diminution de notre empreinte carbone.

Effets du transport sur la santé

En 2018, on dénombrait environ 410 accidents avec blessés graves et 68 accidents mortels dont plus de la moitié impliquait des piétons et des cyclistes sur le territoire de l'ARTM (SAAQ, 2018). La réduction de la circulation automobile, liée à l'amélioration du service de transport collectif, réduit le risque d'accidents de la route. Cette amélioration du service doit toutefois s'accompagner de l'aménagement d'espaces sécuritaires pour les cyclistes et les piétons. On constate une baisse de l'activité physique au sein de la population au cours des dernières décennies, en raison d'un type de développement urbain davantage conçu pour faciliter les déplacements en auto. Si la tendance se maintient, de 21 à 26 % des Québécois seront obèses d'ici 2030 (Lo et coll., 2014, cité dans INSPQ, 2019)¹⁴. Au Québec, les coûts engendrés par les médicaments et l'invalidité liés à l'obésité étaient estimés à 1,4 milliard de dollars en 2011 (INSPQ, 2015)¹⁵.

Afin de diminuer les conséquences d'un mode de vie sédentaire sur la santé, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) recommande aux adultes de pratiquer 150 minutes d'activité physique à intensité modérée

14 Institut national de santé publique du Québec (INSPQ) (2019). *L'obésité au Québec : ralentissement de l'augmentation, mais inégalités socio-économiques*. Récupéré de <https://www.inspq.qc.ca/santescopes/analyses/obesite>.

15 Institut national de santé publique du Québec (INSPQ) (2015). *Les conséquences économiques associées à l'obésité et à l'embonpoint au Québec : les coûts liés à la consommation de médicaments à l'invalidité*. Récupéré de https://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/2035_obesite_couts_medicaments_invalidite.pdf

par semaine. L'usage du vélo, de la marche et du transport collectif comme principaux modes de déplacement peut contribuer à atteindre cette recommandation. En effet, la grande majorité des déplacements en transport collectif débutent ou se terminent par la marche dans la région métropolitaine (Enquête OD, 2018).

Finalement, la pollution de l'air liée au transport routier peut affecter la santé de l'ensemble de la population. Selon le gouvernement du Canada, 14 400 décès prématurés par année au Canada sont liés à la pollution de l'air causée par les activités humaines (Santé Canada, 2017).

Les investissements prévus dans les transports collectifs et actifs contribueront à réduire la pollution atmosphérique, tout en diminuant les risques d'accident et les conséquences de l'inactivité physique sur la santé des individus.

Vieillesse de la population

Suivant la tendance actuelle du vieillissement de la population, la part des personnes âgées de 65 ans et plus passera de 16 % en 2018, à 21 % en 2031, et 26 % en 2036 (ISQ, 2016, 2031 et 2036). Pour cette tranche de la population, on prévoit un taux de croissance presque deux fois plus élevé dans les couronnes nord et sud que sur l'île de Montréal.

Cependant, les besoins des individus peuvent varier beaucoup selon l'âge. Par exemple, la perte du permis de conduire peut engendrer de grandes difficultés de mobilité, en plus d'accroître la sédentarité des personnes plus vulnérables. En 2036, la proportion des personnes âgées de 65 à 84 ans représentera près de 23 % de la population, tandis que celle des personnes âgées de 85 ans et plus en représentera 4 % (ISQ, 2016 et 2036). La capacité des réseaux à desservir les principaux lieux d'activité des aînés est d'autant plus importante qu'elle leur permet de maintenir leur participation sociale, de prévenir leur isolement et de conserver leur autonomie.

L'offre en transport collectif devra intégrer les besoins spécifiques d'une population vieillissante qui tend à se déplacer en dehors des heures de pointe et dans des secteurs à faible densité d'activité. Les infrastructures et équipements devront être conçus de manière à favoriser une plus grande autonomie de ces personnes en prenant en considération leur condition physique.

Les besoins croissants en transport adapté

Le transport adapté est un service de transport collectif de type porte-à-porte qui nécessite une réservation préalable par le client. Seules les personnes handicapées dont l'incapacité compromet grandement leur mobilité peuvent bénéficier de ces services spécialisés. Les critères d'admissibilité aux services de transport adapté sont énoncés par le ministère des Transports du Québec (MTQ) dans sa *Politique d'admissibilité au transport adapté*¹⁸.

Dans la région métropolitaine de Montréal, le nombre de personnes admises au transport adapté a connu une croissance de 26 % entre 2012 et 2016. Dans un contexte de vieillissement de la population où la demande pour les services de transport adapté ira en s'accroissant au cours des prochaines années, l'accès aux services essentiels, même à l'intérieur d'une municipalité, devient un enjeu de premier plan. Cet enjeu est d'autant plus important que le statut socio-économique d'une grande proportion de cette clientèle les place souvent en situation d'isolement.

Tableau 7. Évolution des personnes admises au transport adapté par type de handicap

TYPE DE HANDICAP	2012	2016	Variation (%) 2012-2016
Moteur ou organique en fauteuil roulant	9 300	10 600	14 %
Moteur ou organique ambulateur	15 900	21 200	33 %
Intellectuel	6 900	7 700	12 %
Psychique	4 100	6 200	51 %
Visuel	2 300	2 300	0 %
Autres	6 900	9 400	36 %
Total	45 400	57 400	26 %

* Source : Données 2012 et 2016 des rapports annuels STA fournis au MTQ par les organismes de transport adapté (OTA) qui étaient en vigueur avant l'adoption de la loi modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal : STM, STL, RTL, R.I.T.A. de la Vallée-du-Richelieu, MRC de Marguerite-D'Youville, CIT Laurentides, CRTL, Transport Soleil, Transports Accès, TARSO et Handi-bus.

Par ailleurs, la hausse des besoins en matière de transport adapté liée au vieillissement de la population engendrera un accroissement du nombre de déplacements en transport adapté au cours des prochaines années, et ce, tant au niveau local que métropolitain. Entre 2012 et 2016, les usagers du transport adapté âgés de 65 ans et plus sont ceux qui ont connu la plus grande croissance de leur nombre de déplacements. Au total, ce sont près de 5,4 millions de déplacements en transport adapté qui ont été faits en 2016.

¹⁸ Ministère des transports du Québec (1998), *Politique d'admissibilité au transport adapté*. Récupéré de : https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/transportadapte/Documents/pol_admissibilite_transport_adapte.pdf

Tableau 8. Ventilation par âge des déplacements des personnes inscrites au transport adapté

GROUPE D'ÂGE	2012	Proportion (%)	2016	Proportion (%)	Variation (%) 2012-2016
0 - 5 ans	4 000	NS	2 700	NS	- 33 %
6 - 20 ans	122 800	3 %	133 200	3 %	8 %
21 - 64 ans	2 578 300	62 %	2 869 900	57 %	11 %
65 - 79 ans	823 300	20 %	1 180 700	23 %	43 %
80 ans et plus	642 300	15 %	889 000	18 %	38 %
Total	4 170 700	100 %	5 075 500	100 %	22 %
Accompagnateurs	301 600	-	365 300	-	21 %

* Source : Données 2012 et 2016 des rapports annuels STA fournis au MTQ par les organismes de transport adapté (OTA) qui étaient en vigueur avant l'adoption de la loi modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal : STM, STL, RTL, R.I.T.A. de la Vallée-du-Richelieu, MRC de Marguerite-D'Youville, CIT Laurentides, CRTL, Transport Soleil, Transports Accès, TARSO et Handi-bus.

Des personnes et des secteurs plus fragiles face aux enjeux de mobilité

De nombreux facteurs peuvent constituer des contraintes majeures à la mobilité pour certaines personnes, pour des raisons économiques, de santé ou de précarité. Pour ces personnes, le transport collectif est souvent le seul mode de déplacement accessible. Ce mode de transport joue donc un rôle primordial dans l'équité des chances pour avoir accès à un emploi ou à des lieux d'enseignement et de formation, pour se rendre à des pôles de services de santé, pour magasiner ou pour participer à des activités culturelles et communautaires, brisant ainsi l'isolement de populations plus vulnérables.

En matière d'accès à l'emploi par exemple, il a été démontré¹⁹ que, du fait de leurs revenus limités, certaines populations vulnérables résident dans des zones moins bien desservies en transport collectif dont elles dépendent pourtant pour accéder à des lieux d'emplois. Cela vient renforcer leur précarité en limitant leur possibilité d'accès à des opportunités professionnelles.

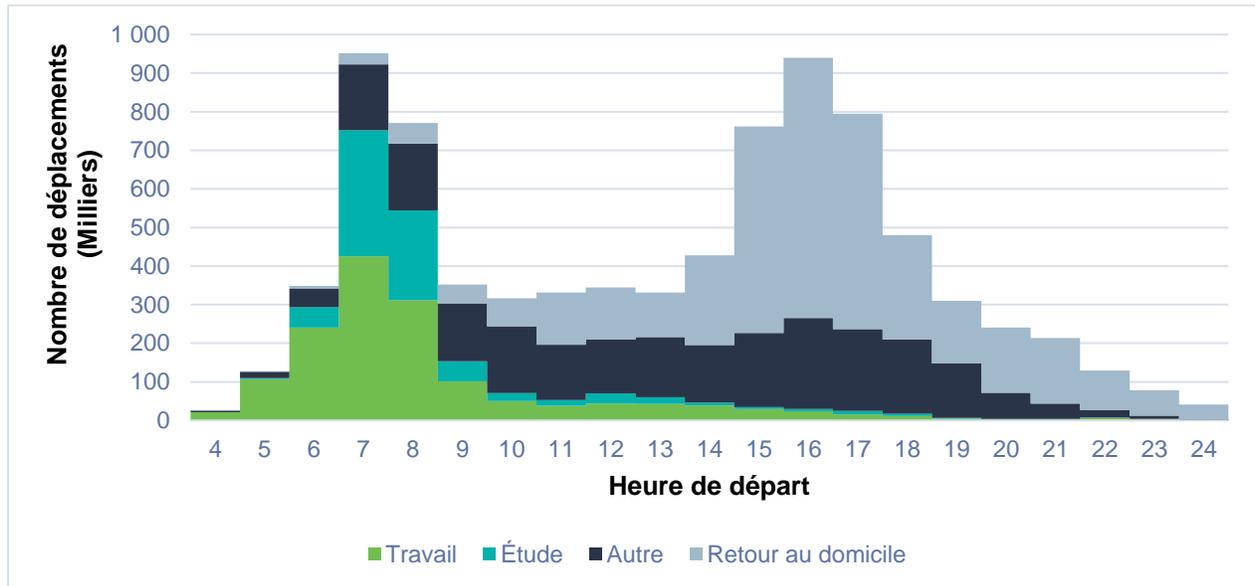
Aussi, des analyses ciblées des besoins de ces populations spécifiques et des secteurs où ils résident et se déplacent constituent un préalable à une adaptation optimale des services de transport collectif, à l'échelle locale et métropolitaine.

¹⁹ Bocarejo Pablo, Oviedo Daniel Ricardo (2012), Transport accessibility and social inequities: a tool for identification of mobility needs and evaluation of transport investments, <https://www.worldtransitresearch.info/research/4280/>

LES DÉFIS DU SYSTÈME DE TRANSPORT DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE

Environ 2 millions de déplacements sont effectués entre 6 h et 9 h du matin quotidiennement. Le grand nombre de déplacements simultanés aux heures de pointe représente un défi, mais offrir des options de mobilité durable à la population toutes les heures de la journée est également un enjeu important.

Figure 8 : Nombre de déplacements selon l'heure de départ et le motif de déplacement



Source : Enquête OD 2018, traitement ARTM.

Saturation du système de transport desservant le centre

Environ 243 000 travailleurs se rendent au centre-ville de Montréal en période de pointe les jours de semaine (Enquête OD 2018). Puisque le centre-ville conservera son importance économique, et ce, malgré la croissance et la concentration de lieux d'activité ailleurs dans la région, un plus grand nombre de tronçons du réseau desservant le centre pourraient souffrir d'une saturation dans les années à venir, comme c'est le cas de la branche est de la ligne orange du métro.

La configuration du réseau actuel du transport collectif, principalement orienté vers le centre de la région et vers le centre-ville de Montréal, et le caractère insulaire du territoire métropolitain contribuent à exacerber la saturation du réseau.

Le développement du réseau de transport collectif vers les autres secteurs de la région métropolitaine au cours des dernières années, comme le prolongement du métro vers Laval et la mise en place du train de l'est ainsi que la mise en service prochaine du REM, contribue aussi à accentuer la pression et la saturation du réseau de transport collectif dans les secteurs centraux de la région métropolitaine.

De plus, la géographie insulaire de la région oblige l'utilisation de points d'entrée spécifiques, tels que les ponts, qui agissent comme des goulots d'étranglement, particulièrement pour les services d'autobus, ce qui ajoute au phénomène de saturation de certains tronçons du réseau.

Les défis du réseau de trains de banlieue

Le réseau de trains de banlieue vit présentement une importante période de changement avec l'arrivée du Réseau express métropolitain (REM). La ligne de Deux-Montagnes et la portion électrique de la ligne de

Mascouche seront bientôt remplacées par le REM. Des variations d'achalandage pourraient se faire sentir sur les autres lignes de train de banlieue.

Toutefois, le contexte d'exploitation ferroviaire dans lequel évolue le réseau de trains de banlieue de la région métropolitaine constitue une limite à l'exploitation de la capacité et de la fréquence potentielles du service de train. Les voies ferrées appartiennent majoritairement aux compagnies ferroviaires (CN et CP) dont le cœur d'activités est le transport des marchandises. Cette situation peut entraîner des retards sur certains trajets et limite le développement du réseau, l'ajout de départs additionnels et l'électrification des lignes.

Afin d'ajouter des départs pour développer le service et assurer un service fiable et ponctuel, diverses options peuvent être envisagées, comme la possibilité de disposer de droits de passage prioritaire ou l'acquisition d'emprises foncières stratégiques.

L'implantation de telles mesures permettrait de mieux exploiter le potentiel de développement du réseau de trains de banlieue sur certaines de ses lignes et de consolider le service d'autres lignes. Le réseau de trains de banlieue pourrait ainsi mieux contribuer au transfert modal de l'auto solo vers le transport collectif, notamment dans les secteurs périphériques, et participer activement à la lutte contre les changements climatiques.

L'optimisation des infrastructures existantes ainsi que le développement de nouveaux liens de transport collectif performants, à partir et vers le centre de la région métropolitaine, sont essentiels au maintien de la vitalité économique de la région métropolitaine.

Des liens est-ouest à développer

Les déplacements est-ouest et au sein des couronnes en transport collectif sont difficiles en raison de la configuration concentrique des réseaux. Il existe peu d'options attractives pour se déplacer en transport collectif entre les secteurs périphériques, alors que les besoins sont grandissants. D'ailleurs, moins de 18 % des déplacements effectués pour le travail ou les études à partir des couronnes sont à destination du centre de l'agglomération de Montréal (Enquête OD 2018).

Il existe peu d'infrastructures dans ces secteurs permettant d'isoler les réseaux de transport collectif de la circulation automobile, ce qui en réduit la compétitivité par rapport à la voiture individuelle.

Il apparaît donc essentiel de développer de nouveaux liens structurants en transport collectif afin de favoriser la concentration des activités dans les pôles ou le long des corridors en cours d'intensification.

Peu d'options pour éviter la congestion routière

L'environnement urbain influence grandement les habitudes de déplacement. Au fil des ans, le développement de milieux de vie peu diversifiés et de faible densité a donné lieu à une augmentation de l'usage de la voiture, et ce, en raison de l'efficacité avec laquelle elle répond à l'ensemble des besoins dans ces milieux par rapport aux autres modes de transport. Aujourd'hui, il s'agit de l'un des plus grands défis de mobilité auxquels font face les milieux suburbains.

À l'échelle métropolitaine, les résidents des secteurs plus denses ont accès à deux fois plus d'options de transport durable que ceux qui habitent ou se déplacent dans des environnements moins denses et diversifiés. Ces derniers ont donc peu de solutions de rechange pour éviter de subir quotidiennement la congestion routière.

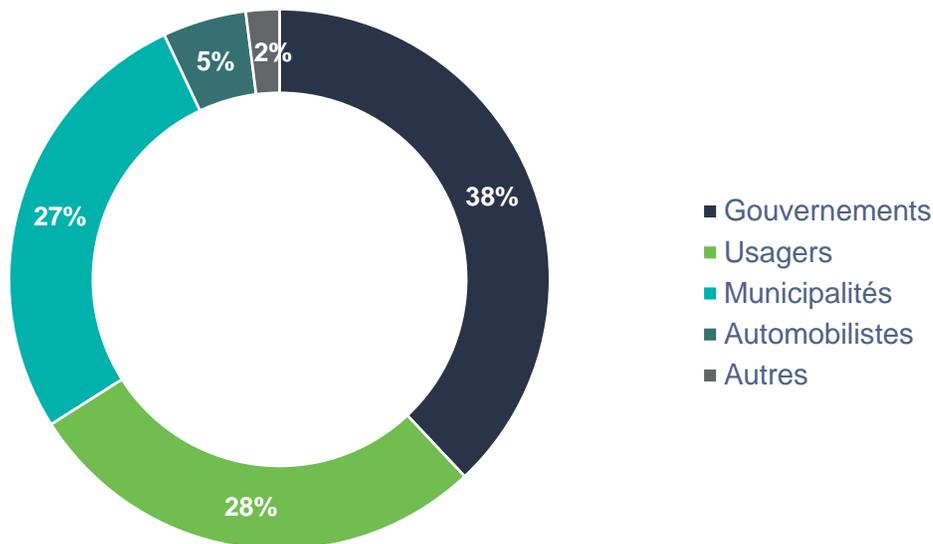
Des options concrètes pour remplacer l’auto solo doivent être proposées à l’ensemble des citoyens. Ces solutions devront répondre à une diversité de besoins, être adaptées aux différents milieux urbains et assurer la fluidité de déplacement des personnes.

Ressources financières limitées

La capacité de la région métropolitaine à répondre aux besoins de mobilité d’un nombre croissant d’individus est liée aux ressources financières disponibles. Les conséquences économiques et financières de la congestion routière et des émissions de GES sont aussi bien réelles et seront exacerbées par la croissance des besoins.

Tant pour répondre aux besoins croissants de mobilité que pour attirer de nouveaux usagers, une augmentation importante des investissements en transport collectif est nécessaire. Cela augmentera la pression exercée sur les différentes sources de financement des services.

Figure 9 : Sources de financement du transport collectif dans la région métropolitaine – 2020



Source : Budget ARTM, 2020.

En considérant qu’une portion du financement des services provient de la taxe sur les carburants, l’efficacité énergétique grandissante et l’électrification du parc automobile dans son ensemble accélèrent la diminution du financement provenant de cette source.

Devant cette pression financière accrue, des choix devront s’imposer quant à notre façon de répondre aux défis de la mobilité et aux investissements en transport à prioriser. Un travail devra également s’amorcer sur la recherche et l’implantation de nouvelles sources de financement.

Optimisation de la rentabilité des investissements

La création de milieux de vie complets à proximité des réseaux de transport collectif, une priorité pour la région métropolitaine, apparaît comme une condition essentielle pour maximiser la rentabilité des investissements réalisés dans le transport collectif et actif.

Ainsi, l'effet de levier des investissements en transport sur le développement urbain devra être mis à profit afin d'orienter la croissance démographique à proximité des services de transport collectif.

De plus, la création d'environnements favorisant les modes actifs apparaît comme une approche financièrement responsable qui contribue à répondre aux importants défis de mobilité. Dans les quartiers centraux où l'environnement urbain est plus favorable à la marche et au vélo, le transport actif occupe une part importante des déplacements, et ce, sans que des investissements majeurs aient été déployés. Comme les déplacements en transport collectif commencent ou se terminent généralement par la marche, la création d'environnements favorisant les modes actifs permettra également de maximiser la rentabilité des investissements.

Un contexte en constante évolution

Plusieurs tendances, comme le télétravail, l'achat en ligne et l'évolution des technologies, dont l'autonomisation des véhicules, façonneront notre quotidien de demain et influenceront nos besoins en mobilité ainsi que notre façon de nous déplacer. La région métropolitaine doit se donner les moyens de saisir toutes les occasions qui tendent à faire de la mobilité une expérience simple, intégrée, fluide et efficace.

Afin de stimuler l'innovation, le suivi des développements technologiques et de l'émergence de nouveaux modèles d'affaires, la création de partenariats stratégiques, une préparation en prévision de l'électrification massive des transports et une analyse des données offertes sur la mobilité comptent parmi les occasions à saisir.

Concurremment, les risques associés aux changements climatiques — inondations, canicules, défaillance des infrastructures — nécessitent des interventions de la part des pouvoirs publics et la résilience des réseaux et des infrastructures de transport de la région métropolitaine doit être assurée.

Ces tendances et phénomènes émergents seront pris en considération dans le processus de planification, afin de bien prendre en compte leurs effets sur la mobilité des personnes et le système de transport



LES EFFETS POTENTIELS DE LA COVID-19 SUR LES MODÈLES DE DÉPLACEMENT

Au printemps de 2020, l'éclosion de la COVID-19 et la déclaration de l'état d'urgence sanitaire qui s'en est suivie ont entraîné des perturbations sans précédent sur la mobilité des résidents de la région métropolitaine de Montréal.

Durant la phase de confinement, la fermeture des commerces et des services non essentiels a fait chuter le nombre total de déplacements quotidiens, tous modes confondus, sur le territoire de l'ARTM. Les déplacements aux périodes de pointe ont considérablement diminué de sorte que la congestion a été réduite, sur les réseaux routier et autoroutier.

L'achalandage en transport collectif a connu une diminution générale de 69 %, de la mi-mars à juillet 2020, sur l'ensemble du réseau de transport collectif de la région par rapport à la même période en 2019. La reprise progressive des activités s'est traduite par un niveau d'achalandage inférieur de 50 % à 95 %, variant selon les modes de transport collectif (autobus, trains et métro) dans la région métropolitaine. Comme ailleurs dans le monde, il est difficile de prévoir de manière précise la reprise normale des activités. Le retour à un niveau d'achalandage équivalent à celui connu en décembre 2019 pourrait prendre quelques années.

Certaines analyses préliminaires²⁰ ont fait état des changements de comportement possibles, à la suite de la pandémie, compte tenu de l'importance du télétravail ou de l'enseignement à distance durant le confinement, et d'une hausse des déplacements actifs ou d'une proportion plus grande de déplacements automobiles.

L'ARTM verra à assurer un suivi des modèles de déplacement au cours des prochaines années en vue d'ajuster l'offre de service en transport collectif et de tenir compte de l'évolution des habitudes des usagers. Dans les circonstances singulières de la pandémie et de ses suites, l'ARTM, en collaboration avec les OPTC, vise à assurer et à maintenir un service de transport collectif de qualité et sécuritaire à titre de service public essentiel. Des analyses régulières de ces dynamiques serviront également de base à l'actualisation du diagnostic et de la mise en œuvre du PSD.

Le télétravail et l'enseignement à distance

Le télétravail et les études à distance se sont révélés être des solutions pratiques et innovantes pour de nombreux employeurs et institutions souhaitant maintenir leurs activités durant la période de confinement.

Plusieurs entreprises envisageraient de permettre le télétravail de leurs employés, selon une ampleur à déterminer, et d'offrir des horaires flexibles pour tirer avantage de ce mode de fonctionnement. Une plus grande application du télétravail comme mode d'organisation des entreprises engendrerait des changements dans les dynamiques de déplacement et une certaine diminution des émissions de GES.

Le télétravail pourrait avoir un impact significatif, à la baisse, sur le nombre de déplacements durant les périodes de pointe, notamment vers et depuis le centre de l'agglomération de Montréal, qui demeure le principal pôle régional d'emplois tertiaires. De même, les déplacements liés au loisir et au magasinage pourraient possiblement augmenter à l'extérieur des périodes de pointe avec le télétravail. L'offre de services du transport collectif devra être ajustée à court et à moyen terme pour répondre à ces nouveaux besoins de mobilité.

²⁰ Morency, Catherine et Hubert Verreault.(2020). « Réduction des gaz à effet de serre, Le télétravail peut-il y contribuer ? », *Vecteur environnement*, septembre 2020, p. 30-33.

À long terme, le télétravail pourrait contribuer à réduire les émissions de GES à l'échelle de la région métropolitaine. Une analyse préliminaire soutient que si 20 % des travailleurs réalisaient une journée de télétravail par semaine, les émissions annuelles de GES liées au transport pourraient diminuer de 10 %²¹.

Les déplacements actifs

En réponse aux mesures de distanciation physique, plusieurs municipalités ont procédé au réaménagement temporaire de l'espace public. Par exemple, l'élimination de cases de stationnement sur rue et la réduction de certaines voies de circulation ont permis d'aménager des voies de passage plus larges pour les piétons et de créer de nouvelles voies cyclables ou d'en élargir d'autres.

Ces interventions ont mis en valeur la marche et le vélo comme modes de déplacement utilitaires efficaces et sécuritaires du point de vue de la santé publique. La part modale du transport actif pourrait être accrue à court ou à moyen terme.

Certains usagers du transport collectif pourraient opter pour la marche et le vélo de façon temporaire ou permanente pour leurs déplacements quotidiens, participant ainsi à accroître la mobilité durable en complément du transport collectif.

Les déplacements automobiles

À court ou moyen terme, certains usagers du transport collectif pourraient choisir d'utiliser leur voiture pour leurs déplacements quotidiens, en réaction à la crainte de contagion. De même, si le télétravail entraîne une certaine réduction du nombre de déplacements aux périodes de pointe, augmentant temporairement la rapidité de certains déplacements automobiles, cette situation pourrait inciter des personnes à plutôt utiliser leur automobile pour effectuer leurs déplacements.

²¹ Morency, Catherine et Hubert Verreault. (2020). *Ibidem*



DES FAMILLES DE SERVICES DIVERSIFIÉS ET COMPLÉMENTAIRES

Les principaux critères déterminant le choix d'un mode de transport ou l'utilisation du transport en commun sont la fréquence, la rapidité, la fiabilité et l'amplitude des heures de service. Ces caractéristiques de service viennent répondre aux trois questions préalables à un déplacement : À quelle heure passe tel train/métro/autobus? En combien de temps me mènera-t-il à destination? Et puis-je m'assurer qu'il me permettra de me rendre à destination selon l'horaire prévu?

Il convient donc de décrire et de planifier le système de transport collectif en mettant l'accent sur les caractéristiques des services offerts plutôt que sur les modes de transport. La combinaison de ces caractéristiques, soit la fréquence, la rapidité, la fiabilité et l'amplitude, détermine différents niveaux de service de transport collectif. Le niveau de service souhaité permet ainsi de déterminer le mode de transport collectif le plus adéquat. Un même niveau de service peut même, dans certains cas, être offert par deux types de modes; le choix du mode peut aussi être déterminé en fonction de son coût d'implantation et d'exploitation, en comparaison d'un autre mode dont le niveau de service est semblable à coût moindre.

Les caractéristiques du service offert par le métro

Il s'agit du type de service le plus efficace de la région métropolitaine, qui répond à l'ensemble des besoins de déplacement des citoyens dans la zone qu'il dessert. Il offre, pour chaque ligne, un service équivalent dans les deux directions, les jours ouvrables, 20 h par jour de 5 h à 1 h, à la fréquence de 2 à 4 minutes en période de pointe et, hors période de pointe, de 5 minutes sur les lignes orange et verte et de 7 à 8 minutes sur les lignes bleue et jaune. Il transporte près de 965 000²² passagers par jour, soit près de 45 % des embarquements quotidiens de la région métropolitaine en transport collectif.

Les caractéristiques du service offert par le train de banlieue

Ce service a pour vocation principale de transporter rapidement et sur une longue distance des travailleurs, des visiteurs et des étudiants se rendant vers le centre de la région métropolitaine depuis les secteurs périphériques. Pour ce faire, la majorité des services sont proposés les jours ouvrables et en période de pointe, en direction du centre de la région métropolitaine le matin, et en direction des secteurs périphériques le soir. Les trains de banlieue transportent approximativement 87 000²³ passagers par jour, soit près de 4 % des embarquements quotidiens de la région métropolitaine en transport collectif.

Les caractéristiques du service offert par les services d'autobus rapides ou fréquents

Les 34 lignes les plus fréquentes, essentiellement situées sur l'île de Montréal, transportent près de 430 000 passagers par jour, soit 20 % des embarquements quotidiens de la région métropolitaine. Les autobus circulent tous les jours de la semaine. En termes de nombre de passages par jour, ce type de service peut s'apparenter à celui du métro ou du futur REM.

Les caractéristiques du service offert par les services d'autobus directs essentiellement en période de pointe

Plus d'une centaine de lignes d'autobus proposent des services qui se distinguent par leur vitesse de circulation plus élevée, souvent en raison de leur faible nombre d'arrêts ou de leur parcours sur autoroute. Ces autobus circulent essentiellement en période de pointe les jours ouvrables et transportent près de 41 000 passagers par jour, soit 2 % des embarquements quotidiens de la région métropolitaine en transport collectif. Ce type de service s'apparente, pour l'utilisateur, à celui du train de banlieue.

²² À noter, les chiffres d'achalandage pour le métro, les services d'autobus rapides et fréquents, les services d'autobus directs en période de pointe et les services d'autobus locaux proviennent de la carte OPUS pour une journée typique d'automne, soit le 19 septembre 2018.

²³ Ce chiffre calculé d'après les données de comptage du mois de septembre 2018.

Les caractéristiques du service offert par les services d'autobus locaux

Les services d'autobus locaux représentent plus de 450 lignes d'autobus, soit près de 79 % de l'ensemble des lignes de bus en service. Ils desservent un vaste territoire avec un grand nombre d'arrêts. Ils transportent plus de 620 000 passagers par jour, soit près de 29 % des embarquements quotidiens de la région métropolitaine en transport collectif. Certains circulent tous les jours de la semaine et d'autres seulement les jours ouvrables.

Tableau 9 : Achalandage quotidien selon les modes de transport collectif

SERVICE	ACHALANDAGE QUOTIDIEN MÉTROPOLITAIN POUR UN JOUR DE SEMAINE TYPIQUE D'AUTOMNE	
	Nombre d'embarquements	%
Métro	965 000	45
Train de banlieue	87 000	4
Autobus rapides ou fréquents	430 000	20
Autobus directs essentiellement en période de pointe	41 000	2
Autobus locaux	620 000	29
Total	2 143 000	100

Sources : Données provenant des titres validés par la carte OPUS pour une journée typique d'automne, soit le 19 septembre 2018 et des données de comptage d'exo du mois de septembre 2018.

À la lumière de cette analyse, l'ARTM propose une caractérisation du système de transport collectif métropolitain qui s'appuie sur le niveau de service offert plutôt que sur les modes de transport.

Le réseau de transport collectif métropolitain

En analysant l'offre actuelle de services de transport collectif dans la région métropolitaine, le PSD distingue cinq familles de services de transport collectif :

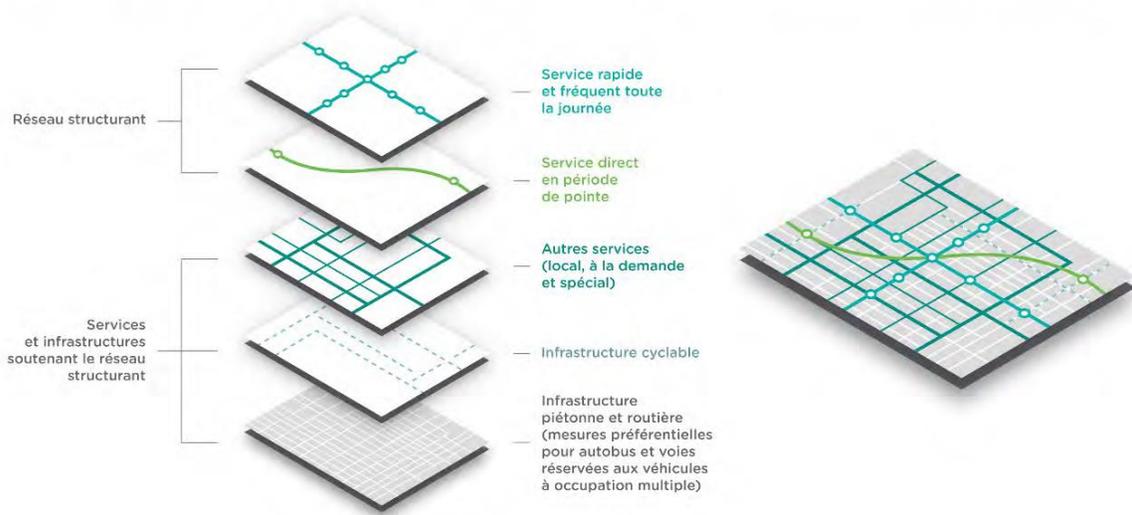
- les services rapides et fréquents;
- les services directs en période de pointe;
- les services locaux;
- les services à la demande;
- les services spéciaux.

Les services rapides et fréquents et les services directs en pointe forment le réseau structurant du transport collectif. Les services locaux, à la demande et spéciaux assurent, pour leur part, une desserte locale et ils complètent et soutiennent les services du réseau structurant.

Actuellement, 84 % des citoyens de la région métropolitaine sont desservis par des services de transport collectif à proximité de leur lieu de résidence, soit à moins de 500 mètres d'un arrêt de bus, soit à moins d'un kilomètre d'une station de métro ou de train (Statistique Canada, recensement 2016).

Figure 10 : Les éléments composant le réseau de transport collectif métropolitain

Éléments composant le réseau de transport collectif métropolitain



LE RÉSEAU STRUCTURANT

L'analyse des niveaux de service offerts par le réseau actuel de transport collectif conduit à désigner et à reconnaître le réseau de transport collectif structurant (RTCS) qui est composé des axes desservis par des services de transport collectif rapides et fréquents et par des services directs en pointe. Ces services permettent à un grand nombre d'usagers d'accéder aux principaux lieux d'activité de la région métropolitaine, comme les lieux d'emploi et d'études.

Les services rapides et fréquents offrent généralement des passages à une fréquence d'environ 15 minutes ou moins, principalement entre 6 h et 21 h durant les jours ouvrables, dans les deux directions.

Les services directs en pointe, quant à eux, représentent des trajets directs offerts en période de pointe durant les jours ouvrables, majoritairement déployés dans les secteurs périphériques de la région métropolitaine vers le centre de la région. Ils permettent aux usagers de parcourir de longues distances dans des temps de parcours intéressants.

Actuellement, 61 % des emplois et 54 % des résidents de la région métropolitaine sont localisés à proximité du RTCS (Statistique Canada, recensement 2016), qui capte 71 % de l'achalandage quotidien du transport collectif dans la région. Le RTCS constitue ainsi la colonne vertébrale du réseau de transport collectif de la région métropolitaine et joue un rôle structurant sur l'organisation du territoire.

Les services rapides et fréquents



Un certain nombre de services fréquents sont offerts, généralement à environ toutes les 15 minutes ou moins, entre 6 h et 21 h souvent dans les deux directions, et ce, toute la semaine.

Au sein de plusieurs corridors, un grand volume de passagers se déplace déjà grâce à un service présentant de telles caractéristiques, par autobus, en métro et bientôt à bord du REM.

Pour les usagers, la fréquence régulière et de courte durée ainsi que l'amplitude horaire facilitent la planification de leurs déplacements. Le trajet du retour peut être réalisé dans les mêmes conditions. Avec un tel niveau de service, le transport collectif devient optimal pour une plus grande variété de motifs de déplacement, en plus des déplacements domicile-travail ou domicile-études.

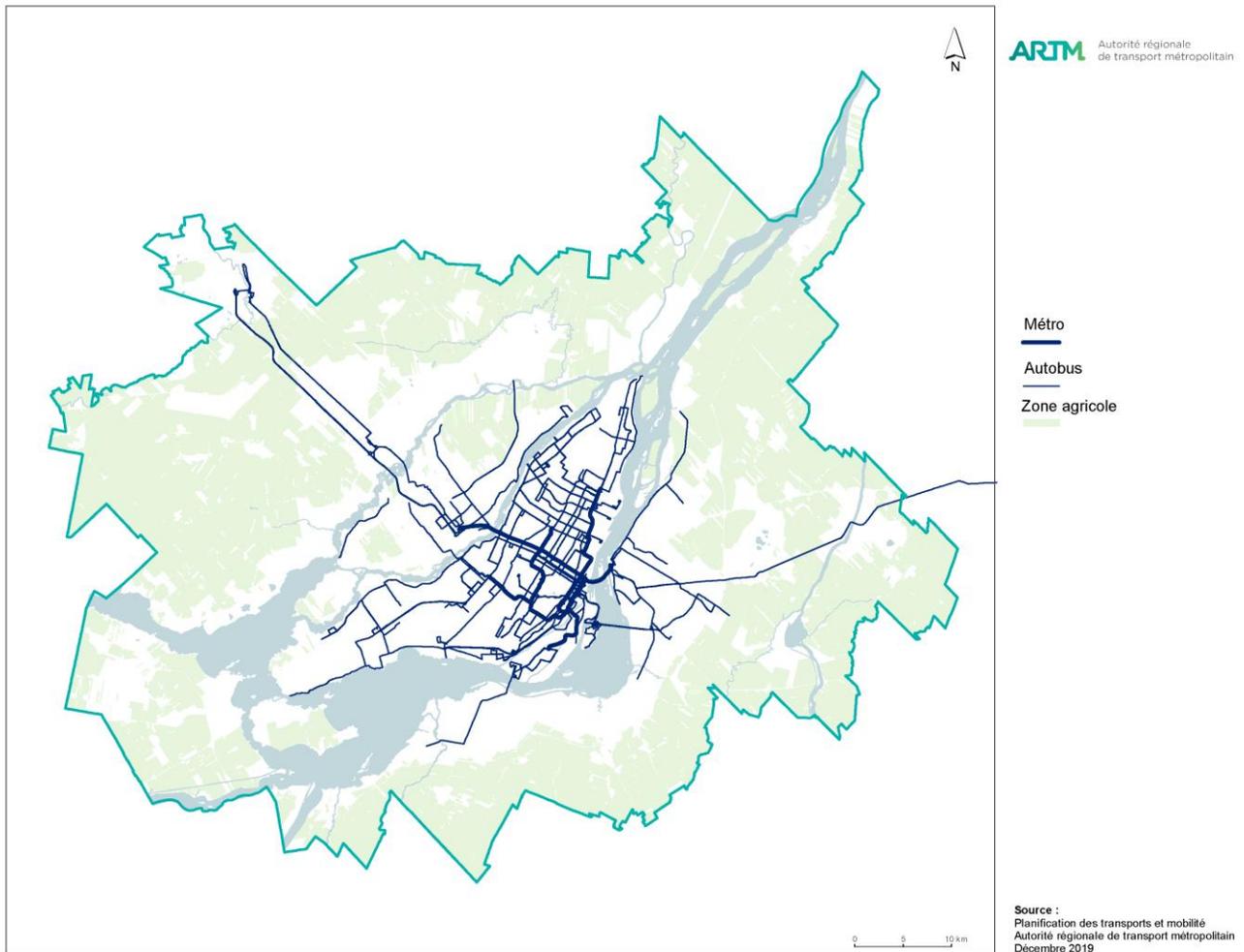
Les services rapides et fréquents sont généralement concentrés dans les secteurs de la région métropolitaine présentant une forte densité et une diversité d'activités urbaines, qui assurent un achalandage à la hauteur des investissements qu'ils nécessitent.

Lorsque plusieurs lignes d'autobus ou plusieurs sociétés de transport desservent un même corridor, on constate des niveaux de service de transport collectif parfois bien supérieurs à ce que l'utilisateur perçoit.

Ainsi, des services rapides et fréquents existent déjà dans certains corridors de la région métropolitaine, mais l'organisation de l'information voyageur ou certaines barrières du système actuel empêchent les usagers de les percevoir comme tels ou de les utiliser. Dans ces corridors, il apparaît plus facile et moins coûteux de rendre accessible à tous ce type de services performants en réduisant certaines barrières opérationnelles.

La Figure 11 illustre les axes et les corridors qui composent les services rapides et fréquents du réseau actuel du transport collectif dans la région métropolitaine.

Figure 11 : Les services rapides et fréquents et les corridors fréquents du RTCS actuel



Les services directs en période de pointe



Ces services, offerts aux heures de pointe, comportent souvent un nombre limité d'arrêts afin de permettre de parcourir de longues distances dans un temps raisonnable. Ils offrent souvent aux passagers un niveau de confort supérieur.

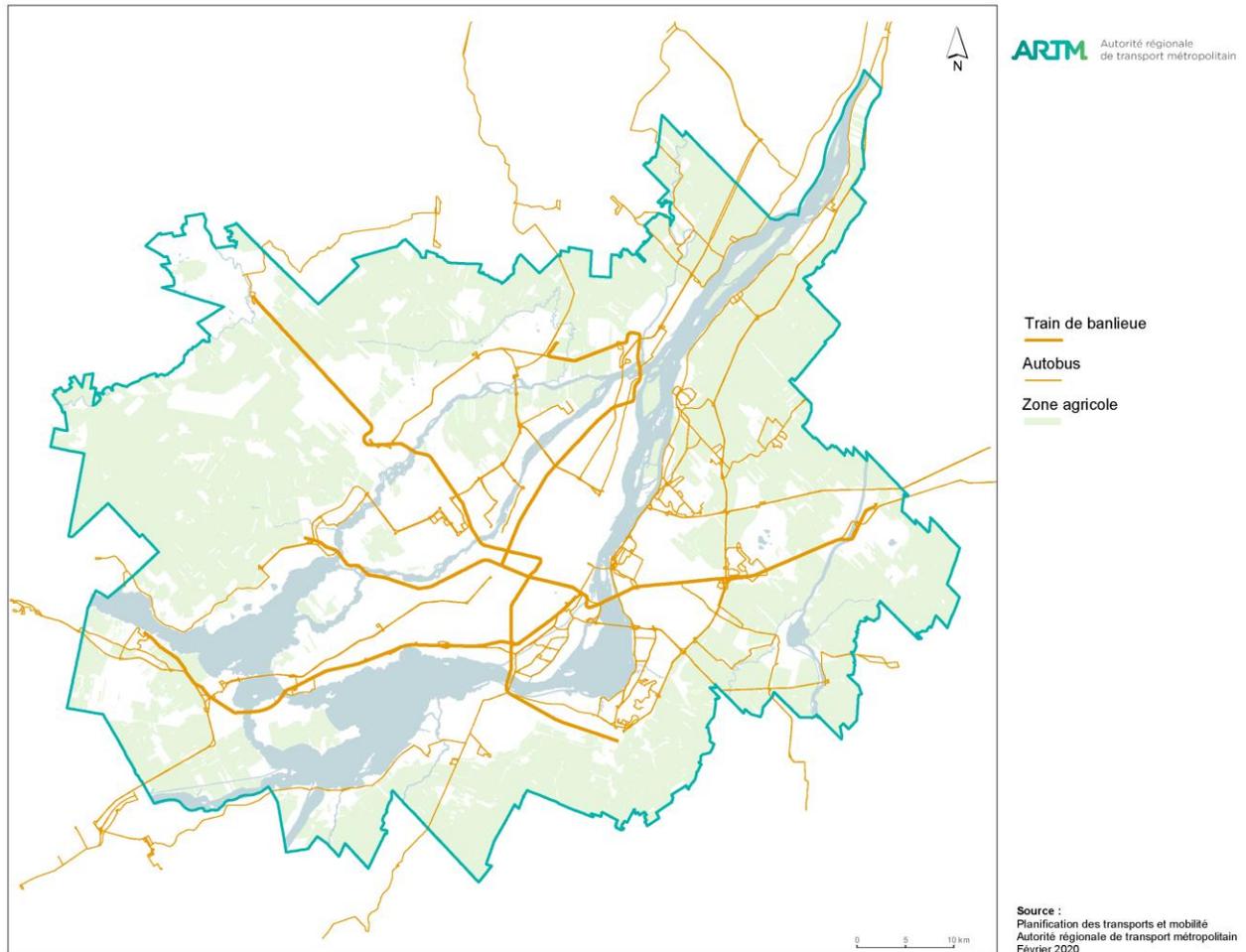
Ces services desservent les citoyens dans leurs déplacements quotidiens vers les pôles majeurs de la région de façon

rapide et fiable, en train et en autobus, et peuvent être soutenus par des mesures préférentielles pour bus (voies réservées pour autobus, feux prioritaires, etc.).

Les services directs en période de pointe sont majoritairement déployés dans les secteurs périphériques de la région métropolitaine, le long d'axes menant aux principaux lieux d'emploi et d'activités.

La Figure 12 illustre les axes et les corridors qui composent les services directs en pointe du réseau actuel de transport collectif dans la région métropolitaine.

Figure 12 : Les services directs en période de pointe du RTCS actuel



Les axes du réseau de transport collectif structurant (RTCS) sont desservis par des services de transport collectif rapides et fréquents et des services directs en période de pointe.

Le PSD désigne le réseau de transport collectif structurant (RTCS) actuel, tel qu'analysé sur la base de critères permettant de caractériser le niveau de service de transport collectif en termes de fréquence, de rapidité, de fiabilité et d'amplitude. Les axes formant le RTCS actuel, soit les axes desservis par des services rapides et fréquents ainsi que par des services directs en pointe, sont représentés à la Figure 13.

Une démarche concertée sera réalisée en collaboration avec les partenaires municipaux et régionaux et les OPTC afin de renforcer et de développer le réseau actuel de transport collectif structurant (RTCS). Le niveau de service sera rehaussé dans certains corridors existants du RTCS et de nouveaux corridors ayant un fort potentiel d'achalandage seront développés. Le renforcement et le développement du RTCS se fera dans le respect des orientations, des objectifs et des critères du PMAD de la CMM visant la consolidation du tissu urbain au sein du périmètre d'urbanisation métropolitain, ainsi que la protection du territoire agricole et des milieux naturels.

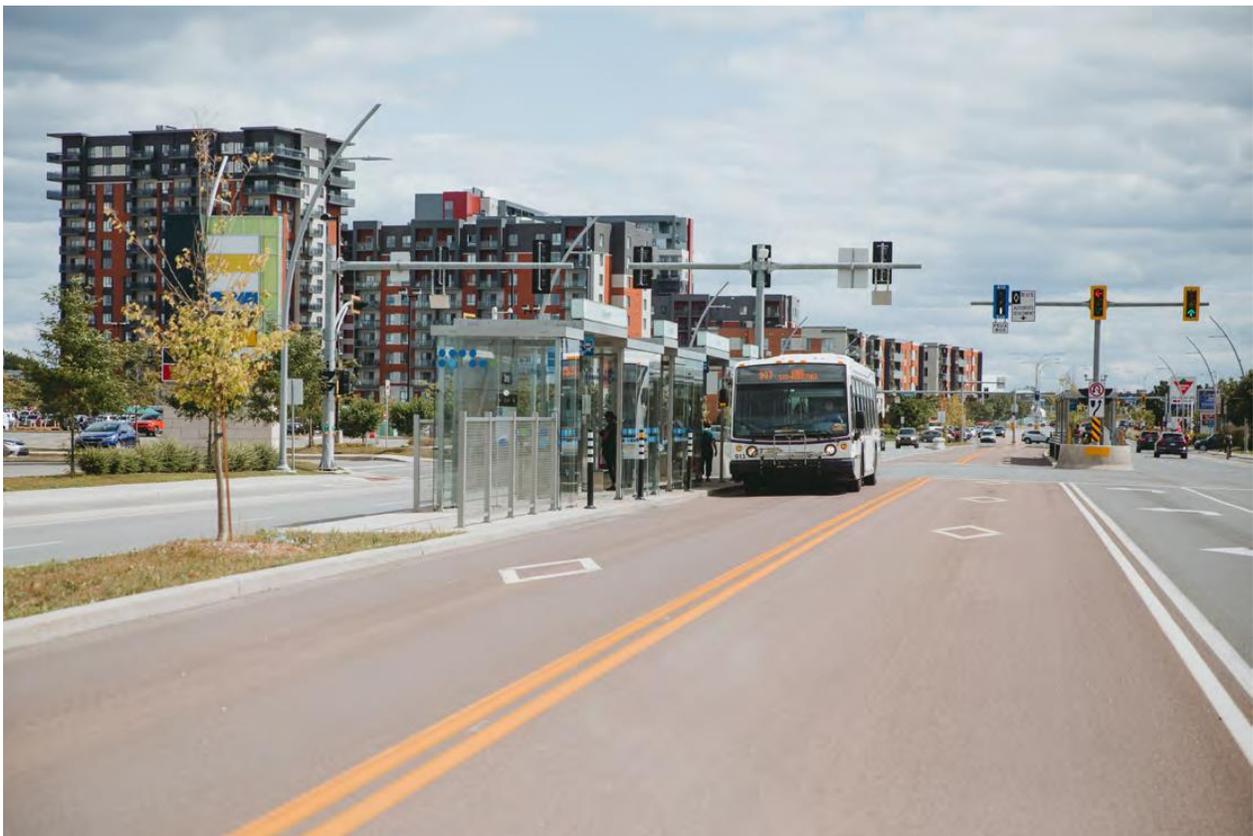
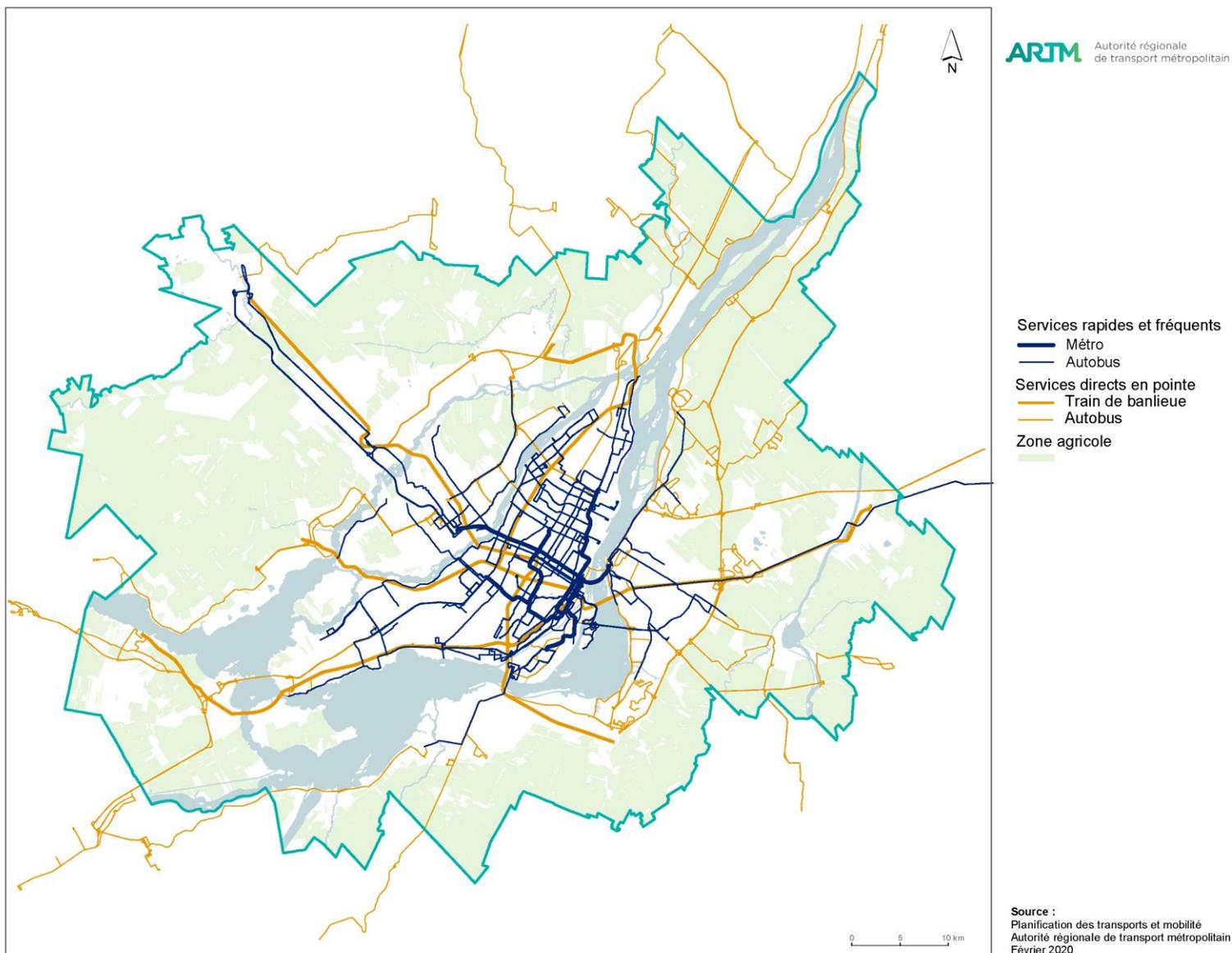


Figure 13 : Le Réseau de transport collectif structurant (RTCS) actuel



Le réseau de transport en commun métropolitain structurant, défini par le PMAD de la CMM (2012)

Le critère 2.1.1 du PMAD de la CMM identifie un réseau de transport en commun métropolitain structurant et des corridors à l'étude en fonction des modes de transport, illustré à la carte 15 du PMAD, à la page 151 du PMAD. Le PMAD détermine ainsi le réseau de transport en commun métropolitain structurant :

« La CMM retient les critères suivants pour l'identification du réseau de transport en commun métropolitain structurant :

- le métro (réseau 2011) et ses prolongements;
- les trains de banlieue (réseau 2011) et leurs prolongements;
- les systèmes légers sur rail à l'étude;
- les tramways à l'étude;
- les services rapides par bus (SRB);
- les axes de rabattement métropolitain par autobus des couronnes (avec ou sans mesure préférentielle), aux conditions suivantes :
 - sont localisés sur le réseau routier métropolitain;
 - se rabattent à un point d'accès du métro ou du SLR à l'étude ou desservent le centre-ville de Montréal ou les pôles économiques;
 - offrent un itinéraire direct avec un nombre d'arrêts limités [...].

La carte 15 du PMAD illustre le réseau de transport en commun métropolitain structurant actuel et les corridors à l'étude. Ce réseau servira de référence à l'ensemble des partenaires municipaux qui interviennent dans la planification intégrée du transport en commun et de l'aménagement. Un niveau de service élevé tant en période de pointe qu'en période hors pointe est souhaitable sur ce réseau afin notamment de soutenir l'émergence de quartiers TOD et de contribuer à l'atteinte de l'objectif de canalisation de la croissance aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant. »

Le critère 2.1.2 du PMAD indique aussi :

« Au cours des dernières années, le transport en commun est devenu un élément clé de la lutte aux changements climatiques et du développement durable pour sa contribution à la structuration spatiale, économique et sociale des villes, comme en font foi les politiques et les orientations gouvernementales en matière de transport et d'aménagement du territoire.

Dans le Grand Montréal, des investissements importants sont toutefois requis pour moderniser les réseaux de transport en commun afin de maintenir la qualité des services. Il s'agit de la priorité en matière d'investissements pour la Communauté. [...]

Le développement des réseaux de transport en commun du Grand Montréal demeure aussi une priorité et nécessitera une accélération des investissements. En plus de supporter un aménagement plus durable du territoire, le développement du réseau de transport en commun métropolitain est essentiel afin de continuer à accueillir la croissance de l'achalandage et d'atteindre la cible d'augmentation de 30 % de la part modale des déplacements fixée au critère 2.2.1. »

Source : Communauté métropolitaine de Montréal (2012), Plan métropolitain d'aménagement et de développement, pages 150-153.

L'ARTM, en collaboration avec la CMM, s'appuie sur la définition du réseau de transport en commun structurant désigné dans le PMAD. Les travaux d'analyse de l'ARTM permettent de préciser cette définition en s'appuyant sur le niveau de l'offre de services de transport collectif actuelle et souhaitée dans la région métropolitaine afin de désigner le réseau de transport collectif structurant (RTCS), en fonction des caractéristiques du service offert et du milieu d'insertion. Le renforcement et le développement du RTCS participent à l'atteinte de la cible de 35 % des déplacements motorisés en transport collectif, en période de pointe du matin, telle que fixée par la CMM, ainsi qu'à l'atteinte d'une concentration de 60 % de la croissance résidentielle aux abords des points d'accès et des corridors du réseau de transport collectif.

Les discussions et la collaboration se poursuivront entre la CMM et l'ARTM dans la désignation commune et le développement du réseau de transport collectif structurant à l'échelle de la région métropolitaine.

LES SERVICES LOCAUX ET COMPLÉMENTAIRES

Les services locaux et complémentaires (c'est-à-dire les services à la demande et les services spéciaux), sont essentiels puisqu'ils offrent à un grand nombre de résidents de la région métropolitaine la possibilité de se déplacer en modes durables vers des lieux d'activité locaux ou encore vers l'un des points d'accès du réseau de transport collectif structurant (RTCS). Ces familles de services captent 29 % de l'achalandage quotidien du transport collectif dans la région.

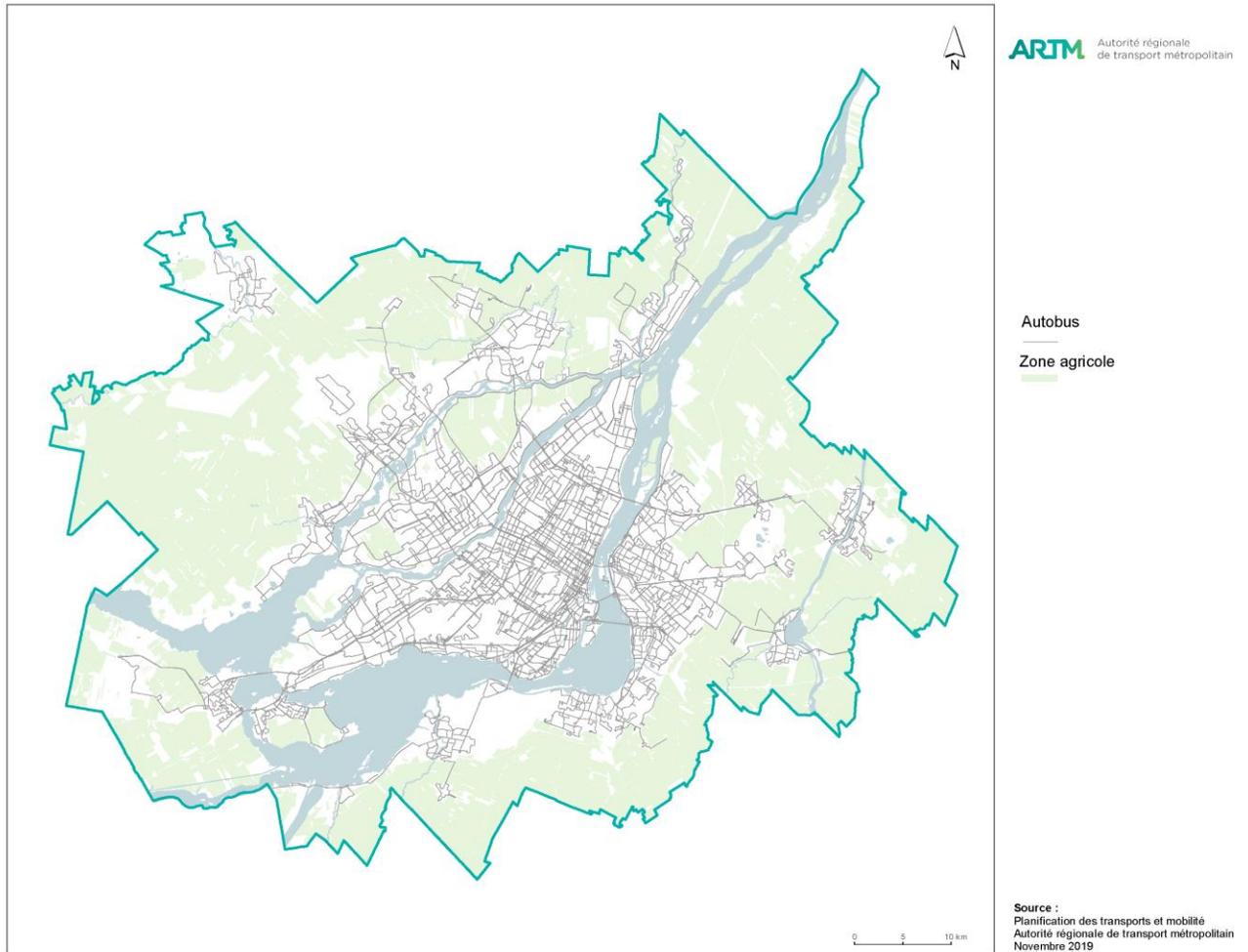
Les services locaux



Les différents services locaux offrent davantage d'options de mobilité aux citoyens, entre autres pour les déplacements de plus courte distance. Ces types de services assurent une couverture plus spécifique et plus complète du territoire en desservant les lieux d'activité locaux. Ils agissent également comme complément au RTCS en desservant ses points d'accès.

Les axes desservis à l'heure actuelle par des services locaux d'autobus sont représentés à la Figure 14.

Figure 14 : Les services locaux d'autobus



Les services à la demande



Les services à la demande sont des services qui sont fournis sans horaire ni trajet fixe, par de plus petits véhicules ou des taxis collectifs. Ils doivent être planifiés par l'utilisateur. Ces services desservent des secteurs de faible demande ou des personnes ayant des besoins particuliers.

Les services spéciaux



Les services spéciaux sont des services de nuit, des services événementiels, des circuits touristiques ou autres dont les caractéristiques varient selon des besoins spécifiques.

Les services rapides et fréquents, les services directs en période de pointe et les services locaux, à la demande et spéciaux, constituent l'offre de transport collectif de la région métropolitaine. Combinés, ils répondent à des besoins de déplacement diversifiés dans des contextes urbains variés.

Tableau 10 : Achalandage par famille de services

SERVICE	ACHALANDAGE QUOTIDIEN MÉTROPOLITAIN POUR UN JOUR DE SEMAINE TYPIQUE D'AUTOMNE	
	Nombre d'embarquements	%
Réseau de transport collectif structurant (RTCS)	1 523 000	71 %
Services locaux d'autobus, à la demande et spéciaux	620 000	29 %

Sources : Données provenant des titres validés par la carte OPUS pour une journée typique d'automne, soit le 19 septembre 2018 et des données de comptage d'exo du mois de septembre 2018.

LES MESURES PRÉFÉRENTIELLES POUR BUS

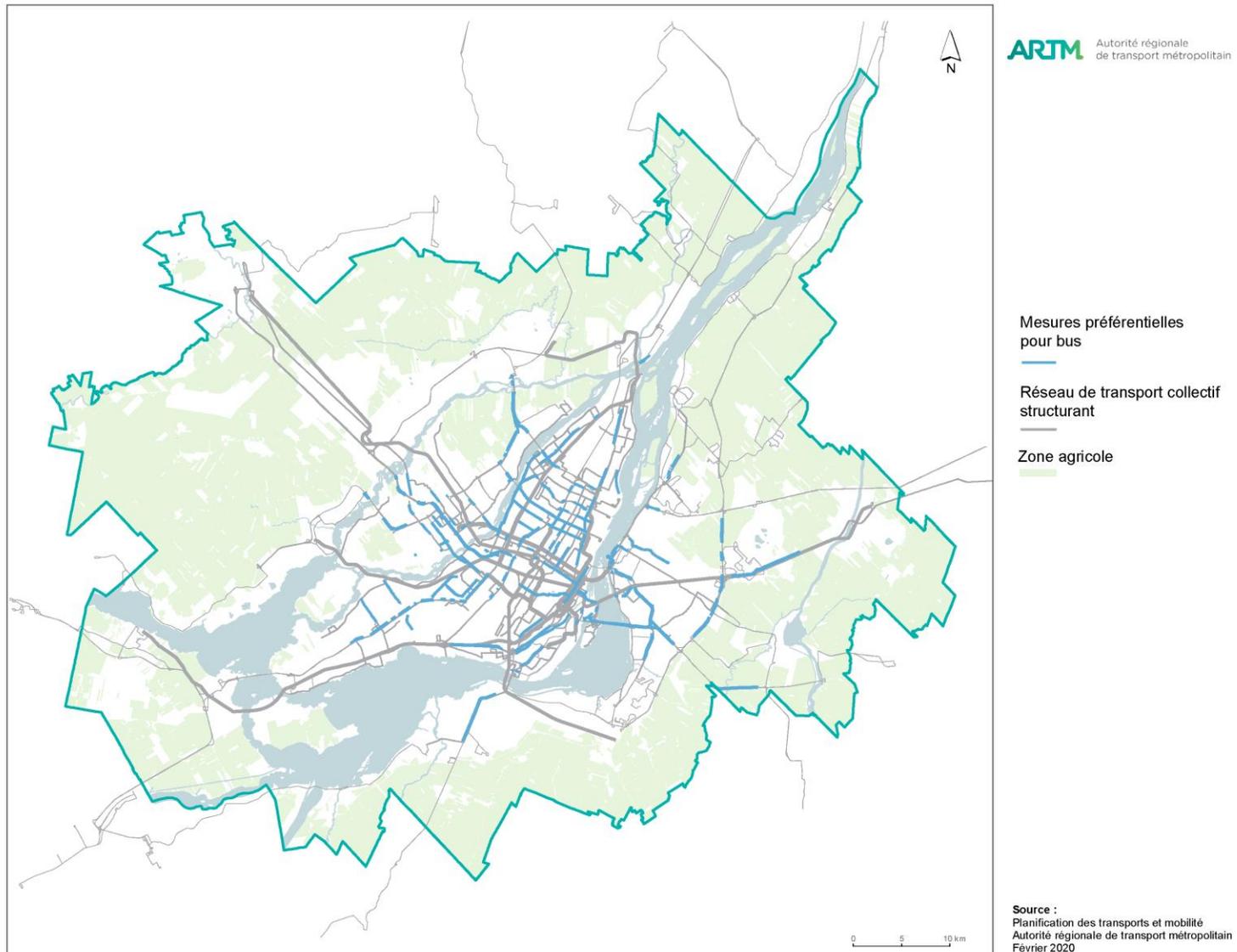
Les mesures préférentielles pour bus (MPB) sont une composante importante du réseau de transport collectif métropolitain, puisque leur déploiement permet notamment d'assurer la fiabilité du service et l'efficacité des déplacements.

La fiabilité du service constitue un des critères les plus importants pour les usagers du transport collectif. C'est pourquoi le réseau de mesures préférentielles pour bus (MPB), qui comprend entre autres des feux prioritaires et des voies réservées, occupe une grande importance sur le RTCS. En diminuant les retards du service de transport collectif pouvant être causés par la congestion routière et en optimisant les coûts d'exploitation des services de transport collectif, les MPB améliorent l'efficacité des déplacements des citoyens.

Des modifications de l'information voyageur, de l'organisation tarifaire et des infrastructures légères, comme les mesures préférentielles pour autobus, constituent des pistes d'optimisation pour améliorer la performance du service d'autobus.



Figure 15 : Les mesures préférentielles pour bus (MPB)



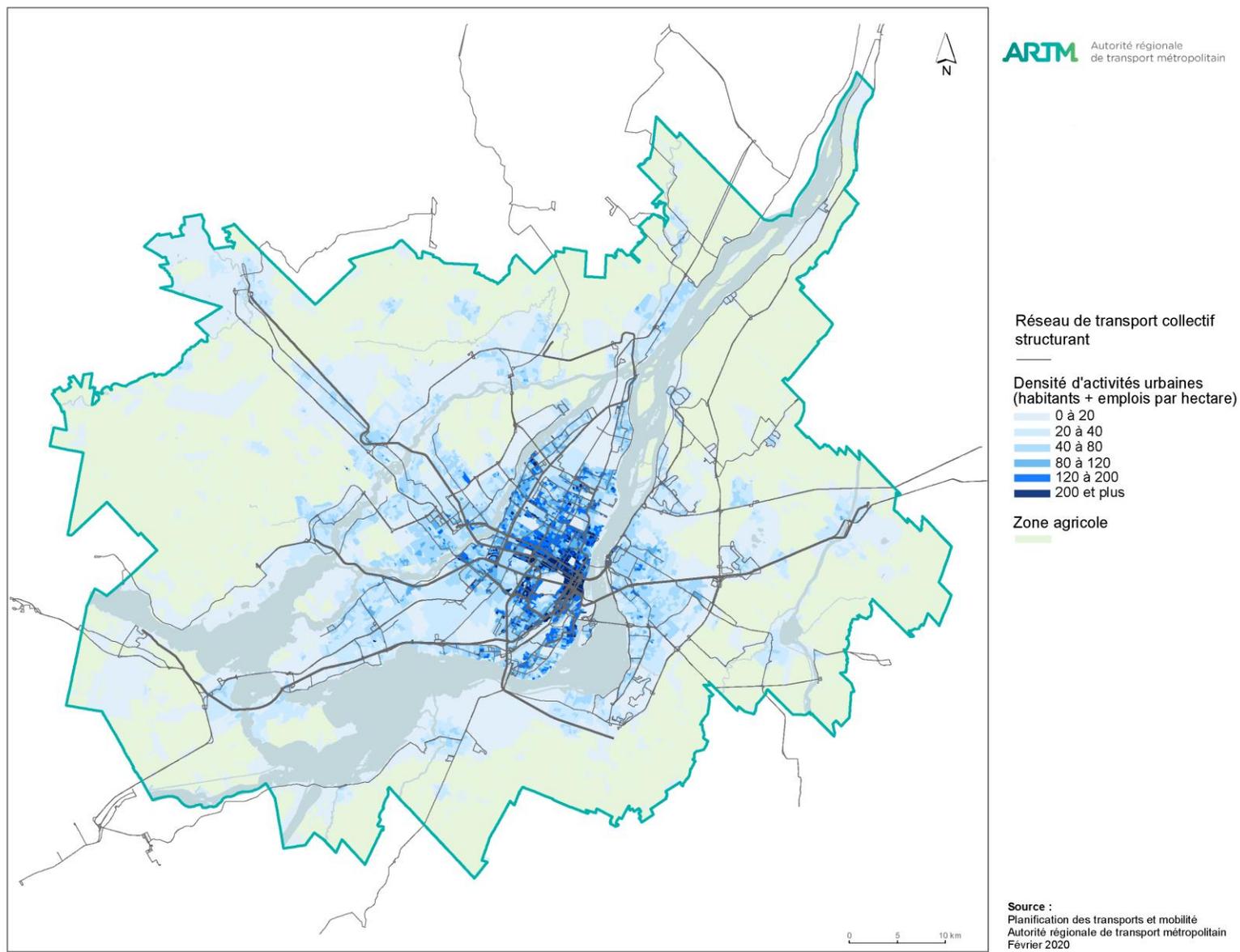
Un arrimage du système de transport collectif à l'aménagement du territoire

Les services de transport collectif sont généralement organisés pour répondre aux besoins de la population, au sein de milieux urbains plus ou moins complexes à desservir, tout en considérant l'achalandage attendu et les coûts d'investissement et d'exploitation.

Les quartiers présentant une certaine densité et une diversité d'activités urbaines sont généralement plus faciles à desservir et possèdent un potentiel d'achalandage important, tout au long de la journée et de la semaine.



Figure 16 : Le réseau de transport collectif structurant (RTCS) et la densité d'activités urbaines (emplois et habitants par hectare)

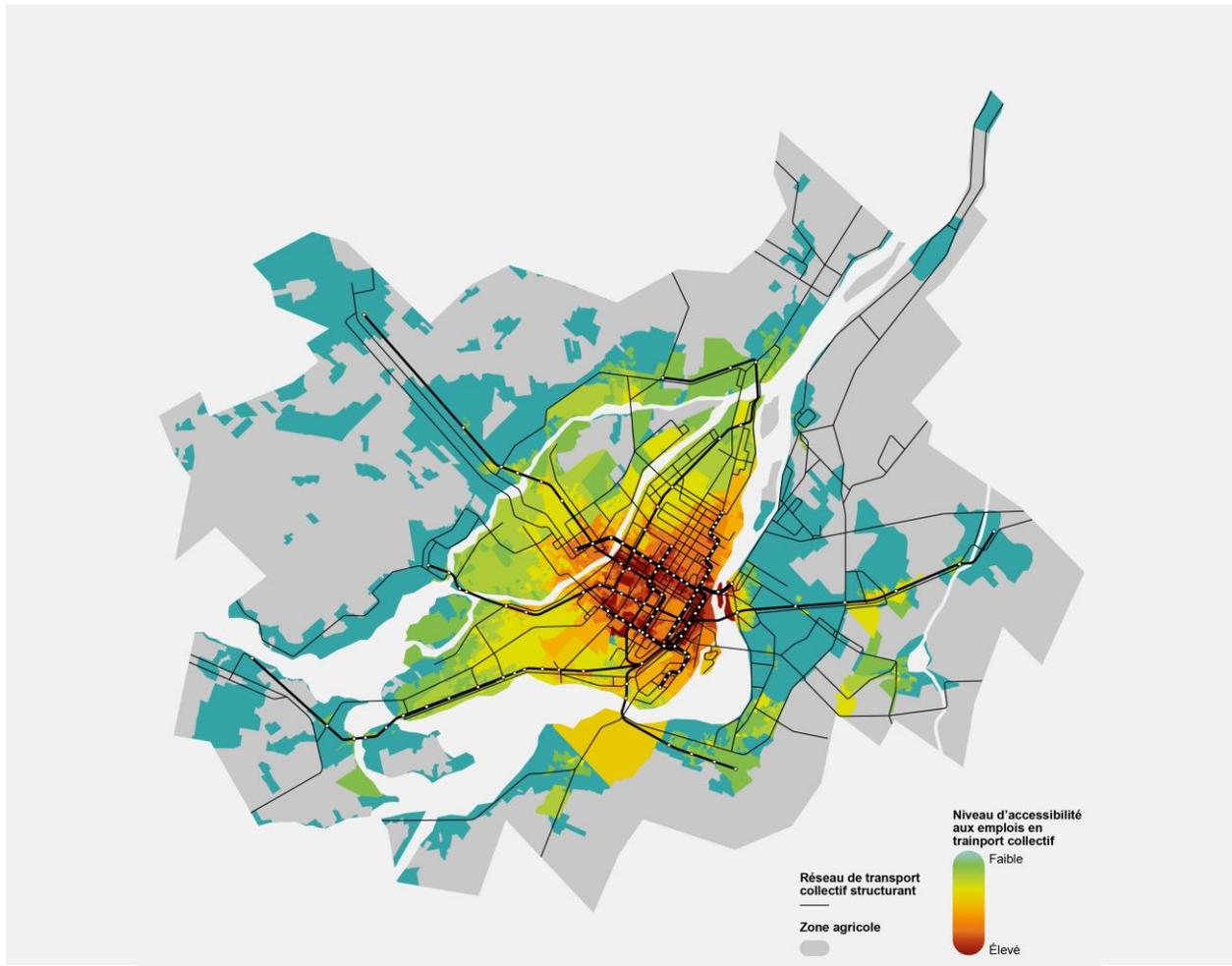


Sources : CMM 2018, traitement ARTM

Un milieu de vie complet présentant une grande diversité et densité d'activités (logements, commerces et lieux d'emplois, par exemple) combiné à une offre de transport collectif performante en termes de fréquence et de rapidité influencera la qualité de vie des citoyens en leur permettant d'accéder, entre autres, à un plus grand nombre potentiel d'emplois.

Le nombre d'emplois accessibles en 45 minutes ou moins en transport collectif pour un résident de la région varie selon son lieu de résidence. Comme l'indique la Figure 17, les résidents qui bénéficient d'une bonne accessibilité demeurent dans un secteur où la densité d'emplois est élevée et à proximité de services performants de transport collectif comme le RTCS qui permet d'accéder rapidement aux différents lieux d'emplois.

Figure 17 : Niveau d'accessibilité aux emplois en 45 minutes ou moins en transport collectif



Le niveau d'accessibilité le plus élevé aux lieux d'emplois, illustré à la Figure 17, se situe entre 885 000 et 1 000 000 d'emplois accessibles en 45 minutes ou moins en transport collectif à partir du secteur d'origine.

Le niveau d'accessibilité le plus faible aux lieux d'emplois, illustré à la Figure 17, se situe en deçà de 12 000 emplois accessibles en 45 minutes ou moins en transport collectif à partir du secteur d'origine.

Sources : Statistique Canada (2016), GTFS (2020), Open Street Map (2019), OTP 1.3.0, traitement ARTM

L'accessibilité aux différents lieux d'activité en transport collectif dans la région est essentielle pour encourager l'utilisation des modes durables et pour permettre aux résidents d'avoir accès facilement à leurs lieux d'emploi, d'études, de loisirs et les établissements de santé ou de culture.

Dans une perspective d'optimisation du système de transport collectif, il est donc pertinent de poursuivre le déploiement des services structurants dans les quartiers existants ou planifiés, caractérisés par une forte densité et une diversité d'activités urbaines. Il appartient aussi aux acteurs municipaux et économiques d'optimiser le système de transport en densifiant les activités urbaines (logements et emplois notamment) à proximité immédiate des services structurants existants ou planifiés.



Figure 18 : Le transport collectif comme vecteur de transformation urbaine

Le transport collectif comme vecteur de transformation urbaine



Un service de transport collectif performant permet de soutenir un milieu de vie plus dense et diversifié



ce qui permet d'accroître l'achalandage et d'améliorer l'offre de service



Trois principaux enjeux

Trois principaux enjeux se dégagent du diagnostic de la région métropolitaine. Ils sont en relation avec les défis en matière de mobilité durable, compte tenu de l'évolution démographique, de l'occupation du territoire et des modèles de déplacements.

La vision, les orientations, les stratégies et les actions du Plan stratégique de développement permettront de répondre à ces enjeux.

ENJEU 1 : LES PROBLÈMES DE CONGESTION ROUTIÈRE ET DE MOBILITÉ MENACENT LA VITALITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIALE DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE

Une mobilité efficace est un facteur clé de l'attractivité et de la compétitivité de la région métropolitaine. Afin de participer à l'amélioration de la mobilité, l'ARTM devra viser à :

- assurer des déplacements efficaces à la population, et particulièrement aux travailleurs, afin de favoriser la performance économique de la région métropolitaine;
- assurer l'optimisation des infrastructures existantes ainsi que le développement de nouveaux liens de transport collectif performants à partir et vers le centre de la région métropolitaine;
- mettre en place une offre de transport collectif performante pour répondre à la croissance de l'emploi dans l'ensemble des autres secteurs de la région;
- développer de nouveaux liens structurants afin de favoriser la concentration des activités dans les pôles ou le long des corridors en cours d'intensification.

ENJEU 2 : LE MANQUE DE SOLUTIONS DE RECHANGE À L'AUTO SOLO POUR UN GRAND NOMBRE DE CITOYENS DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE

Une offre de mobilité diversifiée, sécuritaire et accessible contribue à l'inclusion sociale des personnes, quelles que soient leurs conditions sociales, économiques, physiques ou cognitives. L'ARTM devra :

- proposer des solutions adaptées à la desserte des milieux ayant une faible concentration de lieux d'activité;
- offrir des options concrètes à l'ensemble des citoyens en remplacement de l'auto solo;
- mettre en place des solutions répondant à une diversité de besoins et adaptées aux différents contextes urbains;
- s'assurer que les services, infrastructures et équipements répondent aux besoins de tous les citoyens, particulièrement en ce qui concerne les personnes plus vulnérables, à faible revenu ou ayant des limitations fonctionnelles, notamment les enfants, les personnes handicapées et les personnes âgées.

ENJEU 3 : UN DÉVELOPPEMENT COMPATIBLE AVEC LES BESOINS DES GÉNÉRATIONS FUTURES, DANS UN CONTEXTE DE RESSOURCES FINANCIÈRES LIMITÉES ET DE CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Une gestion responsable et efficace des ressources est un élément clé du développement d'un système de transport durable. L'ARTM devra :

- s'assurer que le système de transport pourra soutenir efficacement la croissance anticipée des besoins;
- favoriser une plus grande utilisation du transport collectif et actif pour diminuer l'empreinte carbone des activités humaines, par la réduction des déplacements motorisés et des distances à parcourir, par le transfert vers des moyens de déplacement moins énergivores et par l'amélioration de l'efficacité des véhicules;
- investir dans le transport collectif et actif, notamment dans des aménagements sécuritaires, afin de diminuer les risques de décès et d'accidents graves, et les conséquences de l'inactivité physique sur la santé et de contribuer à la réduction de la pollution atmosphérique;
- prioriser les investissements de manière à contribuer à l'atteinte des objectifs;
- rechercher et implanter de nouvelles sources de financement;
- contribuer à orienter la croissance démographique à proximité des services de transport collectif;
- assurer une gestion responsable des ressources en priorisant la fluidité des déplacements des personnes en modes actifs et collectifs;
- prévoir et bien maîtriser les effets des avancées technologiques et l'essor de mobilités émergentes sur la mobilité des personnes et sur le système de transport.





VISION ET ORIENTATIONS



2. Vision et orientations

Le transport collectif joue un rôle primordial pour contribuer au bien-être de l'ensemble de la communauté. En effet, en plus d'être au service de la mobilité, il s'agit d'un vecteur puissant pour lutter contre les changements climatiques, renforcer l'attractivité économique de la région et réduire les inégalités sociales.

Dans le contexte actuel de transition environnementale et énergétique, il est essentiel de viser en priorité une réduction importante des émissions de GES émis par le secteur des transports et la consolidation de milieux de vie où la majorité des déplacements peuvent être réalisés facilement à pied, à vélo ou en transport collectif.

La mise en œuvre de l'énoncé de vision et de l'objectif stratégique proposés par le PSD sera guidée par six principes directeurs et trois grandes orientations.

Énoncé de vision

Le PSD propose une vision du développement de la mobilité durable le territoire de la région métropolitaine à mettre en œuvre au cours des trente prochaines années. Il s'agit de la première vision du développement du transport collectif dans la région de Montréal. Celle-ci s'appuie sur les trois piliers du développement durable. Cette vision doit orienter le développement de la mobilité dans une perspective de long terme.

L'ensemble du plan propose les moyens et les efforts à déployer, notamment durant les dix prochaines années, pour que :

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

Objectif stratégique

L'objectif stratégique traduit la volonté de générer un virage important vers les modes durables, un élément clé pour concrétiser la vision.

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.

Favoriser la transition de l'usage de l'automobile vers les modes actifs et collectifs aurait des répercussions positives sur de nombreux enjeux majeurs, dont la congestion routière, la lutte contre les changements climatiques, la santé des citoyens, la performance économique de la métropole et la saine gestion des ressources énergétiques, financières et spatiales.

Principes directeurs

Les actions proposées par le PSD participeront à l'atteinte des cibles du gouvernement et de la CMM en matière d'aménagement du territoire et de mobilité des personnes, et elles contribueront à l'atteinte des objectifs et cibles qu'ils y fixent, soit :

- contribuer à réduire de 37,5 % les émissions de GES par rapport au niveau de 1990 d'ici 2030;
- orienter 60 % de la croissance démographique aux points d'accès et aux corridors du réseau de transport en commun métropolitain structurant d'ici 2031;
- hausser à 35 % la part modale du transport collectif en période de pointe AM d'ici 2031;
- contribuer à la stratégie en matière d'électrification des transports.

Ces actions seront :

Orientées vers les résultats — Elles contribueront à l'atteinte de ces objectifs pour l'avenir de la région métropolitaine et leurs résultats seront évalués à l'aide de mesures de performance élaborées en fonction des orientations gouvernementales et métropolitaines.

Centrées sur les besoins de mobilité des personnes — Dans un souci d'équité spatiale et socio-économique, elles visent à réduire les inégalités sociales tout en tenant compte de la diversité des besoins et des contextes.

Cohérentes — Elles seront réfléchies comme un tout, miseront sur la complémentarité des modes, s'intégreront aux réseaux existants et contribueront à la vision régionale arrimant la planification des transports à celle de l'aménagement.

Financièrement responsables — Leur développement et leur exploitation seront réalisés en respectant les ressources financières disponibles et en contribuant à la recherche et à l'implantation de nouvelles sources de financement.

Efficientes — Elles permettront d'améliorer la mobilité du plus grand nombre de personnes en se fondant sur une utilisation judicieuse des ressources.

Résilientes — Elles pourront résister ou s'adapter en cas de perturbations ou de changements importants et imprévisibles.

Orientations

Trois grandes orientations permettent la mise en œuvre de l'énoncé de vision et de l'objectif stratégique du PSD :

1. Relier les différentes communautés de la région métropolitaine 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.

RELIER LES DIFFÉRENTES COMMUNAUTÉS DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE À L'AIDE DE SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF PERFORMANTS

Le PSD propose de *relier les différentes communautés de la région métropolitaine à l'aide de services de transport collectif performants* qui répondent aux besoins de mobilité d'une grande part de ses citoyens.

Le choix d'un mode de transport repose essentiellement sur sa capacité à répondre aux besoins de mobilité suivants :

- se rendre facilement à destination;
- arriver à destination rapidement, à l'heure prévue;
- se déplacer et arriver à destination au moment voulu;
- se déplacer de façon sécuritaire et confortable.

Le réseau structurant de transport collectif favorise une plus grande concentration des activités à proximité des points d'accès et contribue à la performance économique de la métropole en desservant ses principaux lieux d'activité. Le renforcement et le développement de ce réseau accentuera ces avantages et contribuera à la consolidation du tissu urbain au sein du périmètre métropolitain délimité par la CMM.

DÉPLOYER DES OPTIONS DE MOBILITÉ DIVERSIFIÉES, SÉCURITAIRES ET ACCESSIBLES OFFRANT UNE EXPÉRIENCE SIMPLIFIÉE ET ATTRAYANTE

Dans la planification des réseaux et des services de transport collectif, l'ARTM verra, en collaboration avec les organismes publics de transport en commun (OPTC), à harmoniser la qualité et la fiabilité du service, à assurer l'accessibilité universelle et des services spéciaux, dans toute la région métropolitaine.

De même, l'ARTM compte simplifier la tarification dans une perspective de cohérence et d'équité géographique et sociale.

L'utilisation des différentes plateformes et des technologies sera mise au service d'une meilleure information sur les horaires et les services. Des efforts seront aussi attribués au confort et à l'aménagement sécuritaire des points de desserte.

Il s'agit aussi de développer une culture de la mobilité durable, s'appuyant sur la qualité d'un service fiable et confortable qui ferait la fierté de ses utilisateurs.

En complément des services de transport collectif, l'ARTM souhaite intégrer à son réseau les modes complémentaires de mobilité comme les modes de transport actif et le covoiturage.

Elle agira également, en collaboration avec la CMM et les municipalités, à l'établissement du Réseau artériel métropolitain pour un partage efficient des voies routières pour favoriser le déplacement optimal des personnes plutôt que des véhicules. Cette orientation appelle un partage plus grand de la chaussée en

faveur des modes actifs et collectifs. L'ARTM souhaite aussi engager une réflexion avec ses partenaires régionaux et municipaux sur une vision métropolitaine du stationnement.

FAVORISER UNE UTILISATION EFFICIENTE DES RESSOURCES

Cette orientation a pour objectif de veiller à ce que le développement du système de transport collectif réponde aux besoins des générations futures en assurant l'optimisation de l'usage de ce dernier, ainsi que la pérennité de ses actifs et de son financement.

Dans un contexte où les ressources financières sont limitées et où la population et les déplacements continuent de croître, une utilisation efficiente des ressources est nécessaire pour maintenir les actifs tout en assurant les frais d'exploitation, et en prévoyant les sommes nécessaires au développement du réseau de transport collectif.

Par conséquent, les orientations budgétaires et les projets de développement devront être déterminés dans une perspective de gestion responsable des fonds publics. L'ARTM propose de mettre en place un mode de gestion de son portefeuille de projets associé aux objectifs de ce projet de Plan, qui tienne compte de la capacité financière des contributeurs du transport collectif (le gouvernement, les municipalités, les usagers et les automobilistes) et des bénéfices attendus.

STL

1312



MISE EN ŒUVRE

l.qc.ca

3. Mise en œuvre

Les cibles et les attentes fixées par le gouvernement du Québec et la CMM à l'égard de la réduction des émissions de GES et de l'augmentation de la part modale du transport collectif sont au cœur de la démarche proposée par le PSD. De même, l'ARTM mettra en place, avec ses partenaires, les infrastructures et les services pour que la majorité des déplacements des citoyens de la région métropolitaine soit réalisée en modes de transport collectif et actif d'ici 2050.

La mise en œuvre du PSD sera principalement articulée en relation avec les cibles à atteindre, telles que déterminées par la Politique de mobilité durable et les attentes de la CMM quant à l'augmentation de la part modale du transport collectif, à l'accroissement des activités urbaines et de la population aux abords des points d'accès et des corridors de transport collectif et à la réduction des émissions de GES par passager-kilomètre.

En 2018, la part des déplacements effectués par transport collectif, relative à l'ensemble des modes motorisés, était de 25 % (en période de pointe du matin d'un jour moyen d'automne, Enquête OD 2018). La volonté collective exprimée par la CMM est de hausser cette proportion à 35 % d'ici 2031. Toutefois, si les tendances démographiques et les habitudes de déplacement, estimées par le MTQ, se maintenaient au cours des prochaines années, en assurant le niveau de service actuel, la part modale du transport collectif ne serait que de 26 % en 2031 et en 2036.

Il y a donc urgence d'agir pour aller au-delà des tendances en vue d'atteindre les objectifs visés, à la fois ambitieux et nécessaires. Le PSD propose, afin d'accroître l'achalandage du transport collectif, de hausser l'offre de services de transport collectif, d'améliorer la qualité et la fiabilité du service et d'assurer un transfert modal de l'automobile vers les modes collectifs et actifs. Ces interventions seront mises en œuvre en respectant la capacité financière des partenaires et en tenant compte des ajustements rendus nécessaires par les effets de la pandémie de 2020 sur la baisse de l'achalandage. La résilience du système de transport collectif sera également renforcée pour faire face à d'autres perturbations potentielles qui pourraient survenir.

L'augmentation de la part modale du transport collectif doit par ailleurs s'inscrire dans une stratégie de financement qui verra à :

- assurer, de façon prioritaire, le maintien des actifs (infrastructures, équipements et matériel roulant), qui souffre déjà d'un rattrapage nécessaire pour offrir le niveau de service actuel;
- assurer une couverture adéquate des coûts d'exploitation des services existants;
- soutenir la réalisation des projets d'infrastructures désignés et les études de projets de déploiement du réseau;
- soutenir la hausse et l'amélioration de l'offre de services.

Le PSD propose à cet effet les cibles à atteindre ainsi que le cadre financier général pour répondre aux défis de l'amélioration et du développement du transport collectif au cours de la prochaine décennie.

La mise en œuvre du PSD est encadrée par six stratégies déployées en actions et programmes d'intervention. Ces actions et ces programmes d'intervention ont été déterminés afin d'atteindre les cibles établies. L'évaluation et le suivi de ces actions se feront en fonction d'un ensemble de critères d'évaluation et de contribution à l'atteinte des cibles.

La mise en œuvre du PSD et l'atteinte de ses cibles se feront en collaboration avec les différents partenaires (CMM, OPTC, municipalités régionales et locales), selon les compétences et l'expertise de chacun.

Les cibles à atteindre

La cible signifiée dans les attentes de la CMM à l'égard du PSD est de hausser à 35 %, d'ici 2031, la part modale du transport collectif, en période de pointe du matin, par rapport à tous les déplacements motorisés, alors qu'elle est de 25 % en 2018 (Enquête OD), soit la part des déplacements effectués en transport collectif comparée aux déplacements totaux effectués avec d'autres modes de transport motorisés.

En 2018, les déplacements en transport collectif étaient de l'ordre de 465 000 en pointe du matin, dans la région métropolitaine, et de 1,2 million en automobile. Selon les prévisions tendanciennes calculées par le ministère des Transports du Québec²⁴, les déplacements en transport collectif seraient au nombre de 545 000 en 2031 et les déplacements en automobile de 1,4 million, soit une part modale, pour les déplacements motorisés, de 26 % pour le transport collectif contre 66 % pour l'auto. Ces prévisions indiquent une répartition identique de ces parts modales en 2036.

Signalons que ces prévisions avaient été établies en fonction d'une évolution constante des habitudes de déplacement, qui ont été grandement modifiées au cours de 2020 et le seront possiblement au cours des quelques années qui suivront, en raison des effets de la pandémie de COVID-19. De plus, la chute de l'achalandage en 2020 aura généré un enjeu financier de taille avec la baisse importante des revenus tarifaires, ayant un impact sur la capacité d'accroître, à court terme, l'offre de services en transport collectif.

Par ailleurs, cette baisse d'achalandage dans les transports collectifs et l'accroissement possible de l'utilisation de l'automobile pourraient avoir un effet sur les tendances estimées pour les prochaines années, compte tenu des suites de la pandémie de COVID-19. À court terme, le maintien des parts modales en modes durables et leur accroissement à moyen terme deviennent ainsi un enjeu important.

Le PSD maintient l'objectif d'accroître la part modale du transport collectif à 35 %, en période de pointe parmi les modes motorisés. Pour ce faire, le PSD propose 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, ce qui permet d'envisager l'atteinte de cette cible d'ici 2035.

Les changements et les adaptations apparus durant la période de confinement risquent de perdurer une fois la pandémie maîtrisée, transformant, dans une certaine mesure, l'organisation du travail et de l'enseignement postsecondaire, sans qu'on puisse en connaître pour autant la portée effective dans le temps. Les variations majeures à observer concernent plus particulièrement les déplacements en période de pointe du matin, dont plus de 80 % sont associés aux motifs travail et études.

Ainsi, l'hypothèse retenue par l'ARTM établit que les déplacements pour le motif travail seraient réduits de 20 % et ceux pour le motif études postsecondaires seraient réduits de 15 %. Ont aussi été associés, dans cette évaluation, les effets de l'étalement possible des déplacements en période de pointe et hors de la période de pointe, ainsi qu'une plus grande part de déplacements en modes actifs. Ces hypothèses de déplacements ont ainsi été appliquées aux prévisions tendanciennes du MTQ de 2036, tel que l'illustre le Tableau 11.

Par ailleurs, cette évaluation considère aussi le contexte de la pandémie de la COVID-19 qui demande des efforts particuliers d'optimisation des dépenses, en matière de développement de l'offre de services, d'ici la reprise normale des activités.

²⁴ Ministère des Transports du Québec (2013), *Modèle de transport régional de la région de Montréal (MOTREM13), Scénario de prévision de la demande en transport dans la région de Montréal 2013-2036*.

En tenant compte de l'effet combiné de ces hypothèses, la cible de la part modale de 35 % en transport collectif, parmi les modes motorisés, pourrait être atteinte d'ici 2035. Pour atteindre cette cible, le nombre de déplacements en transport collectif devrait être accru de quelque 175 000, passant de 465 000, en 2018, à 640 000 déplacements en 2035. Les déplacements en auto devraient être réduits de quelque 175 000, en comparaison de 2018, et seraient de l'ordre de 1 040 000. La part modale des déplacements en automobile serait alors de 56 %, parmi les déplacements motorisés, comparativement à 66 % en 2018. La cible principale du PSD concernant la part modale du transport collectif est exprimée à l'échelle métropolitaine. L'élaboration d'études d'amélioration des services dans les secteurs de la région métropolitaine, réalisées en collaboration avec les intervenants municipaux et les OPTC, permettra de décliner cette cible à l'échelle des secteurs métropolitains.

L'atteinte de la cible nécessitera conséquemment la mise en place de mesures ambitieuses et interreliées. Il faudra à la fois :

- hausser substantiellement l'offre de services de transport collectif, dans tous les secteurs de la région métropolitaine, en vue d'attirer de nouveaux usagers pour accroître davantage l'achalandage;
- hausser la qualité, la fiabilité et la capacité des services pour, à la fois, attirer de nouveaux usagers et assurer la rétention des usagers;
- attirer vers le transport collectif et actif et vers le covoiturage un certain nombre d'automobilistes.

Ainsi, dans la période suivant la pandémie de COVID-19, des efforts seront poursuivis pour soutenir l'achalandage. L'offre de services sera accrue de 12 % sur l'ensemble du réseau de transport collectif durant la période de 2021 à 2025, incluant principalement, dès 2022, l'entrée en service du REM et le rabattement de services d'autobus reliés au REM. L'ensemble des mesures mises en place vise à améliorer le niveau de service et à assurer la confiance des usagers dans cette période transitoire suivant la pandémie.

Une hausse de l'offre de services plus substantielle sera déployée lorsque la reprise graduelle des activités aura assuré un achalandage en transport collectif qui pourrait se rapprocher de celui observé en 2019. Une veille sera assurée afin d'adapter l'offre de services en fonction de la reprise du niveau d'activités et de la demande durant cette période transitoire suivant la pandémie.

L'effet combiné de la croissance des déplacements en transport collectif et actif, de la croissance du covoiturage et de la diminution conséquente des déplacements en auto solo permettrait d'atteindre une part modale des déplacements motorisés en transport collectif, en pointe du matin, de 27 % en 2025, de 30 % en 2030 et de 35 % en 2035 (Tableau 11).

Par ailleurs, 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) et d'accroître celle des modes durables à 44 % (contre 34 % en 2018), soit 29 % en transport collectif et 16 % en modes actifs (marche, vélo). Ces mesures auraient pour effet de réduire de 14 % les déplacements en auto solo, soit 175 000 déplacements de moins en comparaison de 2018.

L'effet de ces mesures sur la réduction des déplacements automobiles est encore plus notable en comparaison des prévisions tendanciennes de 2036, puisqu'il s'agirait d'une diminution de 17 %, soit 210 000 déplacements automobiles en moins.

Le virage ambitieux vers les modes durables qui est visé jouera un rôle crucial dans la lutte contre les changements climatiques en réduisant l'empreinte carbone des déplacements effectués dans la région

métropolitaine. 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.

L'atteinte de ces cibles ambitieuses implique la mobilisation des ressources nécessaires (humaines, matérielles et financières) et une accélération de la réalisation des projets de transport collectif.

En matière de développement des modes actifs, une mobilisation de tous les partenaires (municipalités, MRC, CMM, gouvernement), aux côtés des OPTC et de l'ARTM, est nécessaire à l'atteinte de cibles ambitieuses.

Tableau 11 : Déplacements et parts modales prévisionnels et atteinte des cibles

DÉPLACEMENTS ET MODES UTILISÉS - POINTE DU MATIN	Enquête OD 2018	Prévisions tendancielles 2036 ajustées par l'ARTM	Cible 2025	Cible 2030	Cible 2035	Variation entre le scénario tendanciel ajusté et la cible de 2035
Déplacements - Transport collectif	465 000	495 000	495 000	560 000	640 000	+ 29 %
Déplacements - Automobile	1 215 000	1 250 000	1 190 000	1 130 000	1 040 000	- 17 %
Déplacements - Autres modes motorisés*	150 000	170 000	160 000	170 000	170 000	0 %
Total des déplacements motorisés	1 830 000	1 915 000	1 845 000	1 860 000	1 850 000	- 3 %
Déplacements - Actifs	235 000	265 000	250 000	290 000	330 000	+ 25 %
Total des déplacements en pointe du matin	2 065 000	2 180 000	2 095 000	2 150 000	2 180 000	-
Part modale transport collectif (modes motorisés)	25 %	26 %	27 %	30 %	35 %	+ 9 points de %
Part modale des modes durables, collectif et actif (tous modes)	34 %	35 %	36 %	40 %	44 %	+ 9 points de %

* Les autres modes motorisés incluent le transport scolaire, le taxi, les autobus longue distance et le transport adapté. Dans une perspective de mobilité inclusive, les estimations à venir considéreront les déplacements en transport adapté parmi les déplacements en transport collectif.

Des mesures concrètes pour atteindre les cibles

› *Accroissement de l'offre de services de transport collectif de 60 % d'ici 2035*

Objectif : Augmentation de 30 % de l'achalandage supérieur à la croissance liée aux seuls effets démographiques.

› *Amélioration de la qualité, de la facilité d'utilisation et de l'intégration des services de transport collectif*

Objectif : Augmentation additionnelle de 5 % de l'achalandage généré par l'accroissement de l'offre de services.

- › Amélioration de la fiabilité et soulagement des points de saturation du service de transport collectif visant la rétention de la clientèle
Objectif : Augmentation additionnelle de **5 %** de l'achalandage généré par l'accroissement de l'offre de services.
- › Mobilisation de tous les partenaires pour *le développement d'infrastructures et d'incitatifs* à l'utilisation des modes actifs visant une conversion de **15 %** des déplacements auto de moins de 5 km vers les modes actifs.
- › Développement des services de covoiturage et intégration à l'environnement de mobilité intégrée visant une conversion de **5 %** des déplacements auto.

Tableau 12 : Les cibles selon les stratégies du PSD

ORIENTATION 1 :		
Relier les différentes communautés de la région métropolitaine à l'aide de services de transport collectif performants		
STRATÉGIES	CIBLES	
1 : Organiser la mobilité en fonction d'un réseau de transport collectif structurant	Hausser l'offre de services de 60 %	Hausse d'achalandage de 30 %
2 : Arrimer le transport collectif à l'aménagement du territoire		
ORIENTATION 2 :		
Déployer des options de mobilité diversifiées, sécuritaires et accessibles offrant une expérience simplifiée et attrayante		
STRATÉGIES	CIBLES	
3 : Assurer une offre de services de transport collectif adaptée aux besoins	Hausser la qualité, fiabilité et la capacité des services	Hausse d'achalandage de 5 %
4 : Innover pour améliorer l'attractivité du transport collectif		Rétention d'achalandage de 5 %
5 : Optimiser l'utilisation du système de transport	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

Tableau 13 : Les orientations, les stratégies et les actions du PSD

ORIENTATION 1 : RELIER LES DIFFÉRENTES COMMUNAUTÉS DE LA RÉGION À L'AIDE DE SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF PERFORMANTS

STRATÉGIE 1 : ORGANISER LA MOBILITÉ EN FONCTION D'UN RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF STRUCTURANT

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

STRATÉGIE 2 : ARRIMER LE TRANSPORT COLLECTIF À L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

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

ORIENTATION 2 : DÉPLOYER DES OPTIONS DE MOBILITÉ DIVERSIFIÉES, SÉCURITAIRES ET ACCESSIBLES OFFRANT UNE EXPÉRIENCE SIMPLIFIÉE ET ATTRAYANTE

STRATÉGIE 3 : ASSURER UNE OFFRE DE SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF ADAPTÉE AUX BESOINS

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

STRATÉGIE 4 : INNOVER POUR AMÉLIORER L'ATTRACTIVITÉ DU TRANSPORT COLLECTIF

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

STRATÉGIE 5 : OPTIMISER L'UTILISATION DU SYSTÈME DE TRANSPORT

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

ORIENTATION 3 : FAVORISER UNE UTILISATION EFFICIENTE DES RESSOURCES

STRATÉGIE 6 : ASSURER LES RESSOURCES NÉCESSAIRES AU FONCTIONNEMENT ET À LA RÉSILIENCE DU SYSTÈME DE TRANSPORT COLLECTIF

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

Les stratégies et les actions

STRATÉGIE 1 : ORGANISER LA MOBILITÉ EN FONCTION DU RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF STRUCTURANT

En vue d'accroître l'offre de services, le 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

L'analyse du réseau de transport collectif en opération, à l'échelle métropolitaine, a permis de distinguer les familles de services qui composent le réseau de transport collectif structurant (RTCS) existant dans plusieurs axes et secteurs de la région métropolitaine. Le RTCS est composé des services rapides et fréquents et des services directs offerts en période de pointe, tels que décrits dans le Diagnostic.

Ces services peuvent être offerts tant par le métro, le train, le bus et éventuellement le REM. Ils se distinguent par l'une ou plusieurs de ces caractéristiques : fréquence, amplitude, fiabilité, rapidité, capacité du service. Le choix des modes dépend principalement du niveau de service à offrir (fréquence, rapidité, capacité) et des types de milieux de vie et des lieux d'activité à desservir, qui génèrent une certaine demande en transport.

Ces services de transport collectif desservent les citoyens de la région métropolitaine dans leurs déplacements quotidiens vers les principaux lieux d'activité et les pôles économiques et générateurs d'emplois de la région de façon rapide et fiable, notamment en métro, en train et en autobus.

Le PSD propose de mettre en place un processus continu de planification à l'échelle métropolitaine afin d'évaluer les niveaux de service requis et d'identifier les principaux corridors à renforcer et à développer, afin de répondre aux besoins de déplacements en transport collectif de la population du territoire de l'ARTM. Le réseau de transport en commun métropolitain structurant désigné dans le PMAD²⁵ sera appelé à évoluer selon une caractérisation s'appuyant sur le niveau de service offert plutôt que sur les modes. Les travaux d'analyse de l'ARTM permettront de déterminer l'offre de services de transport collectif actuelle et souhaitée dans la région métropolitaine.

Par ailleurs, l'ARTM collaborera avec la CMM et exo en vue d'améliorer la desserte en transport collectif du territoire péri-métropolitain, incluant les municipalités ayant conclu une entente avec l'ARTM, afin d'offrir une option durable au nombre grandissant de déplacements quotidiens en provenance des municipalités péri-métropolitaines²⁶.

Les niveaux de service du transport collectif dans la région seront déterminés afin de répondre aux besoins de mobilité des citoyens. Le PSD propose donc de renforcer le réseau de transport collectif structurant

²⁵ Tel que désigné dans le PMAD en vigueur, critère 2.1.1

²⁶ Cette collaboration s'inscrira dans l'optique de l'orientation 10 des orientations gouvernementales en aménagement du territoire pour la CMM, soit « *Dans une optique de complémentarité des planifications métropolitaine et péri-métropolitaine, consolider le développement dans le principal pôle de services et d'équipements localisé sur le territoire de chacune des MRC péri-métropolitaines* » MAMH (2011), *Addenda modifiant les orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal en vue de l'élaboration d'un plan métropolitain d'aménagement et de développement*, p.32

(RTCS) existant et de déterminer les axes à développer en termes de niveaux de service plutôt que de modes.

Les niveaux de service seront déterminés sur la base des critères d'évaluation présentés dans la section *Dispositifs d'évaluation et de suivi*, soit :

- les critères de contribution à l'atteinte des cibles principales : accroissement de la part modale des modes durables, gain de temps en transport collectif, réduction des émissions de GES;
- les critères d'accessibilité, soit l'amélioration de l'accessibilité aux lieux d'activité en transport collectif, notamment vers les lieux d'emplois et d'études, en moins de 45 minutes;
- les critères d'efficacité économique, de coûts d'immobilisations et d'exploitation et de disponibilité financière;
- les considérations particulières comme les opportunités, les risques et la maturité des projets.

L'analyse élaborée sur la base de ces critères tiendra compte des milieux de vie et des lieux d'activité actuels et de leur développement futur, en vue de créer un réseau multimodal, connecté et performant. Le niveau d'achalandage prévu et la réduction potentielle de la congestion routière seront également pris en considération dans la détermination des niveaux de service requis et des modes.

Cette planification répondra 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. Elle se fera, dans le respect des orientations, objectifs et critères du PMAD de la CMM, dans une optique de consolidation du tissu urbain et de protection du territoire agricoles et des milieux naturels. Cette planification se fera également en considérant l'effet global des interventions sur l'ensemble du réseau métropolitain de transport collectif.

Le 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, de poursuivre ou entreprendre, avec la collaboration de 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) et le Plan des initiatives en transport en commun (PIDTC). De même, il est proposé d'amorcer la désignation et la mise en place d'un réseau métropolitain de modes structurants (métro, trains de banlieue, REM, tramways, SRB ou autres) dans les corridors porteurs à l'échelle métropolitaine.

Ces études seront conduites dans une perspective globale, 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. Ainsi, cette démarche pourrait aussi 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.

L'évaluation des axes structurants et des voies réservées sera ainsi faite dans une perspective globale, à l'échelle métropolitaine, afin de déterminer les interventions et les projets les plus à même de contribuer

aux cibles de la hausse de l'offre de services et de l'achalandage du transport collectif, tenant compte également des milieux d'insertion et des coûts.

Plan québécois des infrastructures (PQI) 2021-2031

La réalisation des interventions majeures du PSD est conditionnelle à la disponibilité financière. Actualisé annuellement, le Plan québécois des infrastructures recense les projets bénéficiant de ressources financières spécifiques pour leur réalisation, leur planification ou leur étude. À titre illustratif, le PSD fait référence au PQI 2021-2031.

À l'occasion du dévoilement du Plan québécois des infrastructures (PQI) 2021-2031, le gouvernement du Québec a annoncé un investissement de 12,8 milliards de dollars pour le transport collectif, auquel s'ajoute un montant de 1,4 milliard provenant de l'enveloppe centrale pour des projets qui seront éventuellement mis en priorité parmi ceux à l'étude, portant l'investissement total en transport collectif à 14,2 milliards.

Tous les projets d'infrastructures de transport collectif prévus sur le territoire de l'ARTM et inscrits au PQI 2021-2031 sont pris en compte dans le Plan stratégique de développement. La liste de ces projets d'infrastructures de transport collectif peut être consultée à l'annexe I.

Plan des initiatives de développement du transport collectif (PIDTC) 2018-2021

Le Plan des initiatives de développement du transport collectif 2018-2021 (PIDTC), adopté en 2018, a permis d'amorcer l'étude et la réalisation de 21 initiatives de développement du transport collectif dans la région. Les études amorcées dans le cadre du PIDTC servent d'intrants à la mise en œuvre du Plan stratégique de développement.

Les initiatives désignées au PIDTC concernent notamment :

- › le développement d'un réseau structurant régional;
- › l'amélioration de la desserte en autobus sur le réseau routier supérieur;
- › l'aménagement urbain, le réseau cyclable métropolitain et les modes actifs;
- › la préparation à la mise en service du Réseau express métropolitain (REM).

La liste des initiatives inscrites au PIDTC peut être consultée à l'annexe J.

Proposition d'actions prioritées en transport collectif 2020-2023

Dans le contexte de la crise sanitaire du printemps 2020 et en soutien à la réflexion du plan de relance économique annoncé par le gouvernement du Québec, le conseil d'administration de l'ARTM a adopté, le 1^{er} mai 2020, une *Proposition d'actions prioritées en transport collectif* qu'elle a soumise au gouvernement.

Les interventions prioritaires proposées concernent des projets majeurs d'infrastructures publiques et des programmes regroupant de multiples interventions pouvant soutenir la relance dans plusieurs secteurs de l'économie. Elles visaient à générer des retombées économiques, ayant un contenu majoritairement québécois et canadien, à court terme (2020, 2021, 2022) et à préparer des interventions qui se réaliseront à partir de 2023.

Ces actions étaient regroupées en cinq axes d'intervention, dont notamment :

- › réaliser de grands projets d'infrastructures publiques de transport collectif;
- › déployer les voies réservées du réseau structurant d'autobus.

L'ARTM proposait une action concertée à l'échelle locale, métropolitaine et nationale, ainsi qu'un financement pris en charge par les gouvernements du Québec et du Canada. Les investissements proposés étaient de l'ordre de 9,18 milliards de dollars, répartis selon ces trois phases (de 2020 à 2023).

La liste des interventions présentées dans la *Proposition d'actions prioritées en transport collectif* peut être consultée à l'annexe K.

Action 1.1 : Réaliser les grands projets en cours

De grands projets de transport collectif pour relier tous les secteurs de la région

De nombreux chantiers de grands projets de transport collectif sont en cours et d'autres verront le jour au cours des prochaines années. Ces projets, une fois terminés, offriront de nouvelles options en matière de mobilité.

D'importants bénéfices sont attendus : réduction du temps de parcours entre les différents pôles de la région pour la majorité des citoyens, hausse de l'usage du transport collectif et diminution de la congestion automobile.

Le REM, SRB Pie-IX et le prolongement de la ligne bleue

Trois améliorations importantes au réseau de transport collectif structurant entreront en service au cours des prochaines années :

- le Réseau express métropolitain (REM) dont la mise en service sera graduelle entre 2022 et 2024
- le système rapide par bus (SRB) dans l'axe du boulevard Pie-IX, à Montréal et à Laval, en 2022-2023
- le prolongement de la ligne bleue du métro vers l'est dont la mise en service est prévue en 2026.

Le réseau d'autobus sera par conséquent redéployé pour s'arrimer à ces nouveaux services et l'espace public sera bonifié aux abords des stations pour en améliorer l'accès en modes actifs.

Le REM – mise en service entre 2022 et 2024

Le projet du Réseau express métropolitain (REM) présente 67 kilomètres de voies ferroviaires dédiées à la circulation d'un système de type métro léger automatisé et électrique qui compte 26 stations, complètement intégré au système de transport collectif de la région et dont les stations respectent les critères d'accessibilité universelle.

Le REM est en cours de réalisation. La mise en service d'un premier tronçon, reliant la rive sud au centre-ville de Montréal, est prévue en 2022.

En 2031, plus de 60 000 usagers utiliseront le REM dans la période de pointe du matin.

Le SRB Pie-IX – mise en service en 2022-2023

Le SRB dans l'axe du boulevard Pie-IX aura une longueur de 11 km (9 km à Montréal et 2 km à Laval) et comptera 17 stations entre le boulevard Saint-Martin, à Laval, et l'avenue Pierre-de-Coubertin, à Montréal.

La construction du SRB Pie-IX a débuté à l'automne 2018. Sa livraison est prévue en quelques étapes sur le parcours de 13 km, divisé en tronçons. La mise en service des premiers tronçons est prévue pour la fin de 2022 et celle des derniers tronçons pour la fin de 2023.

Ce projet est intégré aux travaux de mise à niveau des infrastructures souterraines (aqueduc, égouts) et de surface (chaussée et trottoirs) du boulevard Pie-IX. Ces travaux visent également à revoir le design urbain du boulevard, notamment la plantation de plusieurs centaines d'arbres, l'aménagement de trottoirs élargis, l'éclairage et la conception des intersections.

Ce projet permettra aux quelque 40 000 usagers actuels du transport collectif, qui empruntent quotidiennement cet axe, de profiter d'aménagements sécuritaires, efficaces et agréables. À terme, avec la mise en service du SRB, le nombre d'usagers sera de plus de 70 000 usagers quotidiens.

Le prolongement du SRB Pie-IX, de l'avenue Pierre de Coubertin jusqu'à la rue Notre-Dame Est, à Montréal, actuellement à l'étude, sera réalisé d'ici 2023.

Le prolongement de la ligne bleue – mise en service en 2026

Le prolongement de la ligne bleue du métro prévoit l'ajout de cinq stations, sur une distance de 5,8 kilomètres, jusqu'à l'arrondissement d'Anjou. Le projet prévoit également la construction des infrastructures suivantes :

- un tunnel piétonnier pour assurer le lien avec le futur service rapide par bus (SRB) dans l'axe du boulevard Pie-IX
- deux terminus d'autobus, à la station Anjou et à la station qui se situera à l'angle de la rue Jean-Talon et du boulevard Pie-IX
- un stationnement incitatif souterrain de 1 200 places aux Galeries d'Anjou
- un garage souterrain en fin de ligne.

Ce projet est en cours de planification et sa mise en service est prévue en 2026.

Il permettra à environ 25 000 usagers, à la période de pointe du matin, de profiter de ces services rapides et fréquents.

Programme de réalisation de projets structurants

Ce programme supervisera, d'ici 2026, le suivi et la réalisation des trois projets structurants désignés par le PSD.

Interventions prioritaires pour la période 2021-2030

- › Le REM – mise en service entre 2022 et 2024
- › Le SRB Pie-IX – mise en service en 2022-2023
- › Le prolongement de la ligne bleue – mise en service en 2026

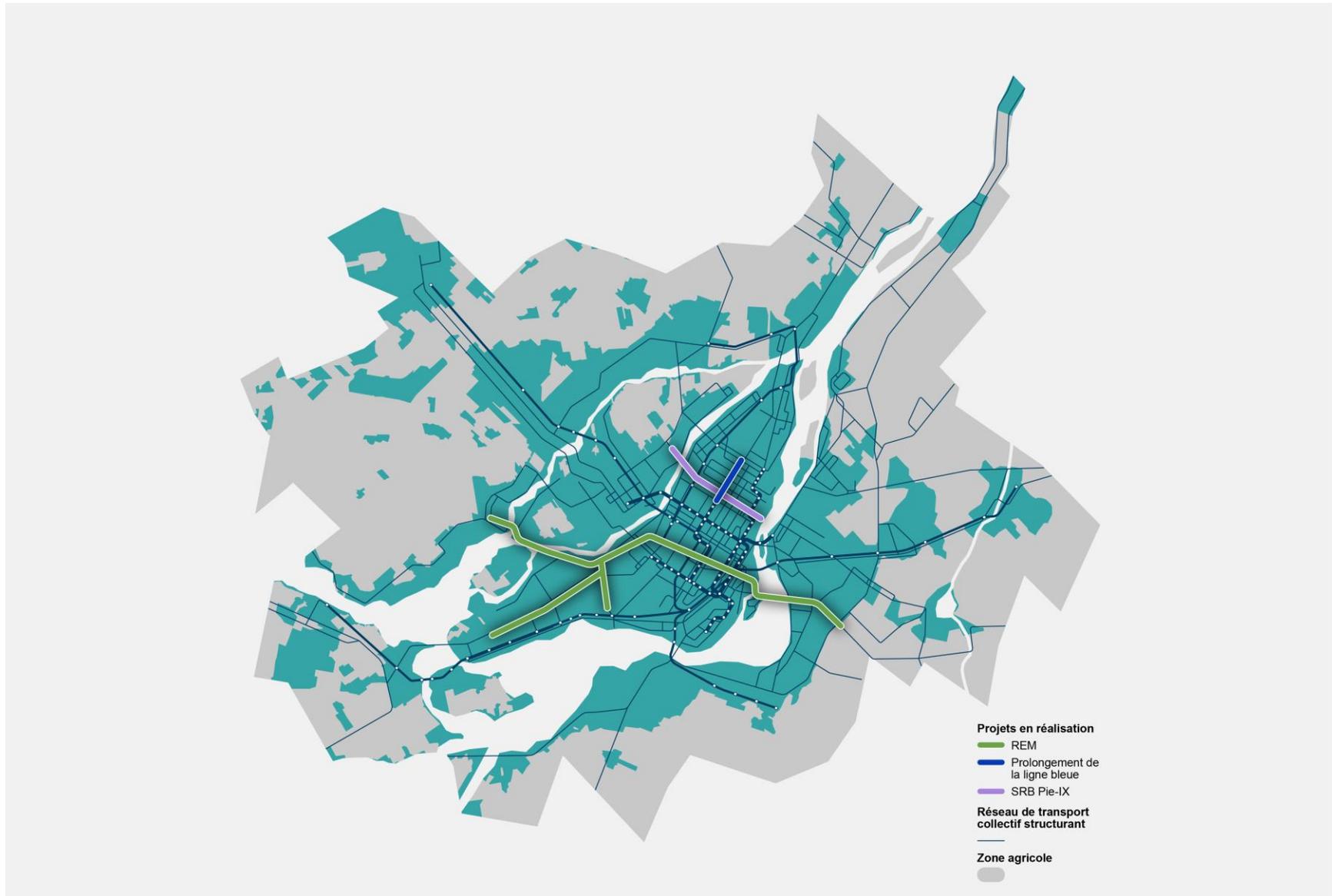
Note : Le financement des projets suivants est prévu au PQI 2021-2031 :

- › Service rapide par bus intégré sur le boulevard Pie-IX entre Montréal et Laval – Aménagement et construction (projet en réalisation)
- › Métro de Montréal, ligne bleue de la station Saint-Michel à Anjou – Prolongement (projet en planification)

Principaux acteurs impliqués

ARTM, MTQ, CMM, OPTC, CDPQ Infra, MRC, agglomérations, municipalités

Figure 19 : Les grands projets de transport collectif



Action 1.2 : Renforcer et développer le réseau de transport collectif structurant

Mesure phare du PSD, le Réseau de transport collectif structurant (RTCS) vise à poursuivre l'important développement du transport collectif

Le PSD propose de renforcer et de développer le réseau de transport collectif structurant (RTCS) dans les corridors et les secteurs qui nécessitent une desserte accrue ou qui présentent un potentiel d'accroissement d'offre de services et en mettant l'accent sur la nature et le niveau de service propice aux milieux de vie et aux lieux d'activité où il doit s'insérer. Ce développement du RTCS se fera dans une optique de consolidation du tissu urbain au sein du périmètre métropolitain délimité au PMAD et de protection du territoire agricole et des milieux naturels.

Le renforcement et le développement du RTCS s'appuiera sur une évaluation à l'échelle métropolitaine des besoins et de la possibilité de développement de modes structurants (métro, trains de banlieue, REM, tramways, SRB, ou autres), pour desservir en priorité les activités et les citoyens du territoire de l'ARTM.

Près d'une quinzaine d'axes structurants sont désignés comme prioritaires par le PSD et plusieurs font déjà l'objet des études préalables à leur réalisation éventuelle.

Le PSD propose aussi d'évaluer l'opportunité et la faisabilité de réaliser un réseau métropolitain de modes structurants (métro, trains de banlieue, REM, tramways, SRB ou autres) dans les corridors porteurs à l'échelle métropolitaine. Cette démarche d'analyse des corridors et des secteurs, qui nécessitent une desserte accrue ou qui présentent un potentiel d'accroissement d'offre de services, sera conduite à l'échelle métropolitaine, en collaboration avec la CMM, les OPTC et les municipalités régionales et locales.

Le renforcement et le développement du RTCS seront soutenus par différentes actions complémentaires :

- en augmentant le niveau de service dans les corridors existants du RTCS;
- en analysant les corridors et les secteurs où l'offre de services pourrait être renforcée et développée, tant dans les secteurs déjà construits qu'à consolider;
- en offrant, dans certains axes déjà desservis par des OPTC distincts, une desserte conjointe et harmonisée.

Le PSD propose donc à cet effet de conduire les études des axes et des secteurs de développement du RTCS retenus dans le cadre du Plan québécois des infrastructures (PQI), du Plan des initiatives de développement du transport collectif (PIDTC), de la Proposition d'actions priorisées en transport collectif 2020-2023 et de tenir compte des axes suggérés notamment par les municipalités dans le cadre de la consultation publique du projet de PSD.

Par ailleurs, cette démarche sera évolutive et ces études seront conduites dans une perspective globale d'évaluation de ces axes. Cette planification du développement du RTCS permettra ainsi d'évaluer l'effet combiné de ces axes structurants sur l'ensemble du réseau et sur l'offre de services globale. Elle pourra conduire à l'étude d'autres axes, corridors ou secteurs qui ne font pas partie de la liste des études prévues par le PQI et le PIDTC, mais qui apparaîtraient au fil de la démarche d'analyse menée à l'échelle métropolitaine.

Ces analyses tiendront aussi compte des analyses faites pour le développement des voies réservées (action 1.3) et se feront dans le cadre de la démarche de planification concertée transport-aménagement proposée à l'action 2.1.

Cette démarche vise à planifier l'ensemble du réseau de transport collectif dans une perspective de connectivité et de maillage des différents axes de transport et des niveaux de service de transport collectif, en lien avec l'aménagement du territoire.

Les projets seront évalués en fonction des critères retenus, notamment en matière d'atteinte des cibles gouvernementales, de la CMM et du PSD, de même qu'en matière d'achalandage, de coûts d'immobilisations et d'exploitation et de leur arrimage au territoire (Voir section « *Critères d'évaluation* »).

Ces analyses et les interventions qui en découleront contribueront à soutenir la consolidation du territoire métropolitain et à orienter 60 % de la croissance démographique autour des points d'accès et des corridors du réseau structurant, répondant ainsi à l'attente de la CMM. Elles permettront de soutenir l'atteinte d'une vision commune d'un développement urbain dense et diversifié tout en offrant plusieurs options de mobilité durable

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

Poursuivre les études des axes et des modes structurants désignés en vue d'amorcer rapidement la réalisation de nouveaux projets majeurs

Le développement du réseau de transport collectif structurant (RTCS) se manifestera, entre autres, par la création de nouveaux axes et par le développement de modes de transport rapides, fréquents et de grande capacité sur des axes existants ou à créer.

L'ARTM conduira à cet effet un ensemble d'études sur les axes désignés dans le PSD, en tenant compte des axes désignés par le Plan québécois des infrastructures (PQI), le Plan des initiatives de développement du transport collectif (PIDTC) et la Proposition d'actions prioritaires en transport collectif 2020-2023.

Dans cette perspective, il est proposé, dans un premier temps, de :

- lancer la réalisation du prolongement de la branche ouest de la ligne orange du métro jusqu'à la gare Bois-Franc et ainsi assurer la liaison avec le REM ;
- amorcer l'étude du prolongement de la branche ouest de la ligne orange du métro ou d'un mode structurant vers Laval;
- étudier un projet structurant de transport collectif électrique dans les axes du boulevard Taschereau et du prolongement de la ligne jaune de métro;
- contribuer à l'évaluation du projet de REM de l'Est proposé par CDPQ Infra.

De même, le PSD propose d'évaluer l'opportunité et la faisabilité de réaliser un réseau métropolitain de modes structurants (métro, trains de banlieue, REM, tramways, SRB ou autres) dans les corridors porteurs à l'échelle métropolitaine en matière d'offre de service de transport collectif et d'aménagement du territoire.

Certains axes suggérés par les municipalités dans le cadre de la consultation publique du projet de PSD seront ainsi considérés (voir l'annexe N). Pensons notamment aux axes du boulevard Cavendish et de la rue Jean-Talon Ouest, de l'autoroute 640, des routes 132 et 134 et de l'autoroute 30.

L'étude sur la décongestion de la branche est de la ligne orange du métro s'inscrit dans une problématique globale du réseau structurant métropolitain. Elle vise à déterminer des mesures à établir à court, moyen et long terme pour réguler la situation. À court terme, la hausse de services des autobus et du métro offerte par la STM, depuis l'été 2019, dans le cadre du « mouvement orange » a aidé à atténuer la saturation de la ligne orange. À plus long terme, le développement de services de transport collectif structurants dans l'est de Montréal visera à apporter une solution durable à la saturation de cette partie du réseau.

D'autres axes pourront aussi être étudiés à la lumière des études et des analyses conduites par l'ARTM, en collaboration avec la CMM, les municipalités, les MRC et les OPTC, en fonction des analyses issues du programme d'accroissement du service dans les corridors du RTCS (présenté plus haut) et dans le cadre de la démarche transport-aménagement, présentée sous l'action 2.1.

Évaluation des projets constituant le RTCS

Tous les projets constituant le RCTS seront évalués, sur la base des axes, des tracés, des modes, incluant les services, les équipements et les infrastructures de transport collectif. Ces évaluations porteront sur :

- La conformité aux orientations et la contribution globale à l'atteinte des cibles du Plan stratégique de développement de transport collectif (PSD) ;
- Les impacts du projet sur le développement urbain et les réseaux existants en ce qui concerne l'achalandage, l'organisation et le financement des services de transport collectif;
- Le plan d'intégration du projet aux réseaux existants, dont les solutions de rabattement par bus et d'ajustement du service de train pour en optimiser les services ;
- Le plan d'interventions complémentaires nécessaires aux besoins de développement et de mobilité des municipalités en périphérie du projet (services rapides par bus, voies réservées, etc.).

Cette démarche d'évaluation, en conformité avec la mission de l'ARTM, sera menée dans une perspective de développement durable et se conclura par la formulation d'un avis et de recommandations.

Interventions prioritaires pour la période 2021-2035

- › Étude de la désignation et de la réalisation d'un réseau métropolitain de modes structurants (métro, trains de banlieue, REM, tramways, SRB ou autres)
- › Lancer la planification du prolongement de la branche ouest de la ligne orange du métro jusqu'à la gare Bois-Franc
- › Étude du prolongement de la branche ouest de la ligne orange du métro ou d'un mode structurant électrique de type REM vers Laval et pour relier l'Est et l'Ouest de Laval;
- › Étude sur la décongestion de la branche est de la ligne orange du métro
- › Étude d'un mode structurant dans l'axe nord-est/sud-ouest de Montréal
- › Étude de projets structurants de transport collectif électrique pour relier l'Est (depuis Repentigny) et le Nord-Est de Montréal au centre-ville, incluant le REM de l'Est
- › Étude de projet structurant de transport collectif électrique pour relier le Sud-Ouest de Montréal au centre-ville
- › Étude de la connexion du REM et de la gare Dorval
- › Étude de projet structurant de transport collectif électrique dans les axes du boulevard Taschereau et du prolongement de la ligne jaune de métro
- › Étude du projet structurant de type service rapide par bus dans l'axe des boulevards Notre-Dame et de La Concorde, à Laval
- › Étude d'un mode structurant dans l'axe du boulevard des Laurentides
- › Étude de projets structurants de transport collectif dans les axes du boulevard Cavendish et de la rue Jean-Talon Ouest
- › Étude d'axes structurants de transport collectif est-ouest dans la couronne nord, notamment dans l'axe de l'A-640
- › Étude d'axes structurants de transport collectif est-ouest dans la couronne sud, notamment dans l'axe des routes 132 et 134 et de l'autoroute 30
- › Études d'autres axes potentiels au fil des analyses et des besoins évalués

Note : Le financement des projets suivants est prévu au PQI 2021-2031 :

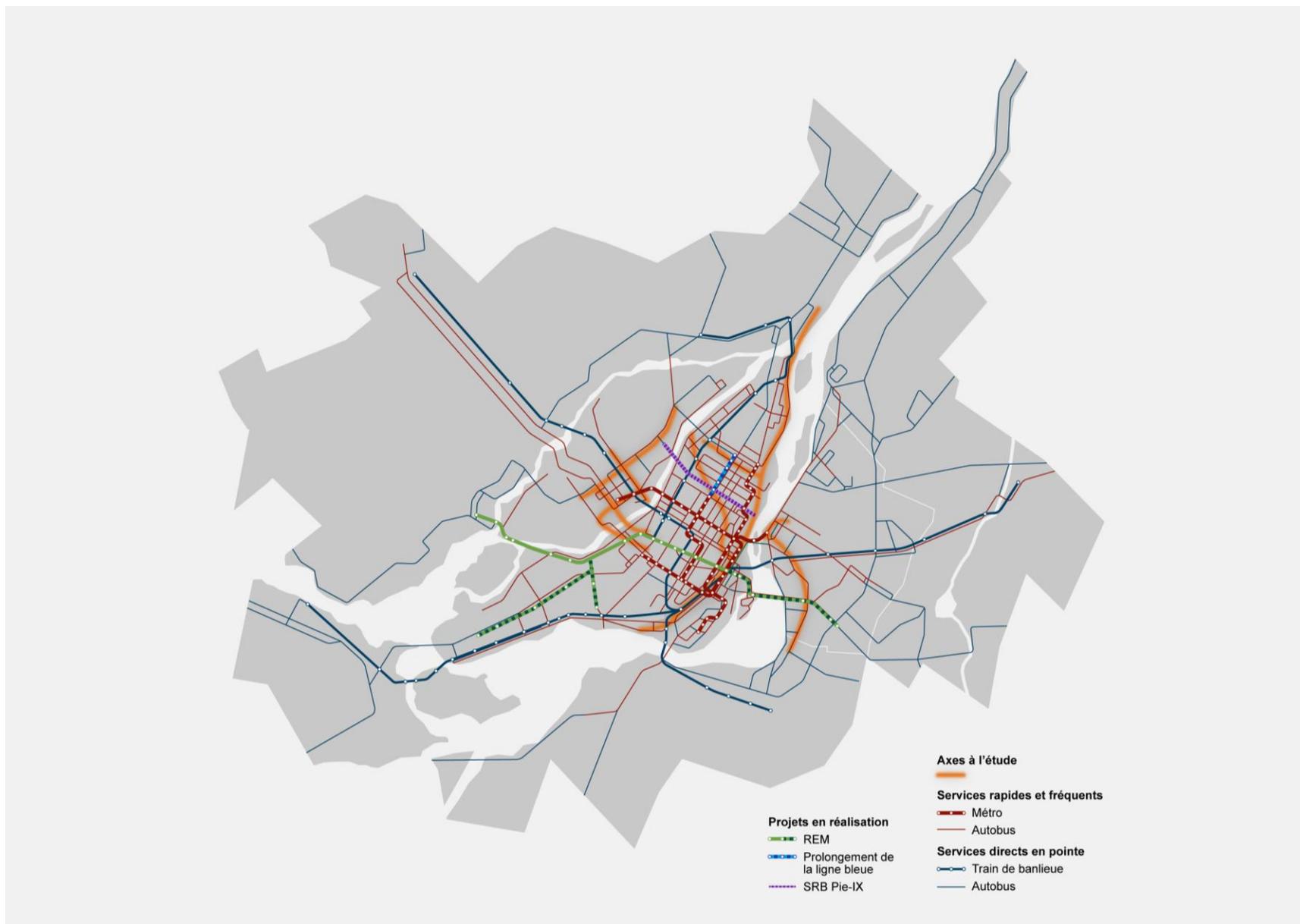
- › Projet structurant de transport électrique pour relier le Sud-Ouest de Montréal au centre-ville – Bonification (projet à l'étude)
- › Projets structurants de transport collectif électrique pour prolonger le REM vers le centre de Laval et relier l'Est et l'Ouest de Laval – Bonification (projet à l'étude)
- › Projet structurant de transport collectif de type service rapide par bus dans l'axe des boulevards Notre-Dame et de La Concorde – Laval – Bonification (projet à l'étude)
- › Projets structurants de transport collectif électrique dans les axes du boulevard Taschereau et du prolongement de la ligne jaune du réseau de métro – Bonification (projet à l'étude)

Le projet pour relier l'Est, le Nord-Est et le Sud-Ouest de Montréal au centre-ville présent au PQI 2020-2030 a été scindé en deux projets distincts. Le gouvernement confie à l'ARTM la gestion du projet pour relier le Sud-Ouest de Montréal au centre-ville et à CDPQ Infra la gestion du projet pour relier l'Est et le Nord-Est de Montréal au centre-ville ; ce dernier est donc retiré au PQI 2021-2031.

Principaux acteurs impliqués

ARTM, MTQ, CMM, OPTC, CDPQ Infra, MRC, agglomérations, municipalités

Figure 20 : Le RTCS existant et les axes à l'étude, reconnus par le PQI et le PIDTC



Accroître le service sur le RTCS désigné en augmentant la fréquence

Sur la base d'une analyse globale et intégrée du réseau métropolitain de transport collectif, le PSD propose d'accroître le niveau de service de certains axes existants du RTCS, en augmentant la capacité du réseau et la fréquence du service de ces axes, visant entre autres à offrir, dans certains cas, un service en deçà de 15 minutes. Cette intervention permettra, avec la collaboration des sociétés de transport (OPTC), de la CMM et des municipalités régionales et locales, de déterminer les axes, la fréquence et le niveau de service souhaités, ainsi que les coûts d'immobilisations et d'exploitation afférents.

Accroître graduellement le service dans les corridors potentiels du RTCS

Sur la base d'une analyse globale et intégrée du réseau métropolitain de transport collectif, le PSD propose d'accroître le service dans les corridors actuels de transport collectif qui ont le potentiel d'être intégrés au RTCS. Sur ces corridors, l'offre de service sera rehaussée à un niveau de service rapide et fréquent ou direct en période de pointe.

Cette intervention permettra, avec la collaboration des sociétés de transport (OPTC), de la CMM et des municipalités régionales et locales, d'augmenter la couverture du RTCS en consolidant l'offre de transport collectif actuelle.

Engager les démarches afin d'accroître l'intégration des services des organismes de transport collectif dans les corridors du RTCS

Des services de bus sont parfois offerts dans les mêmes axes par deux ou trois OPTC, notamment dans des axes majeurs qui traversent de grands secteurs de la région métropolitaine. À l'heure actuelle, les sociétés de transport ne peuvent faire monter à bord que les usagers provenant de leur territoire de desserte. Cette démarche permettra une meilleure intégration des services rapides et fréquents pour l'ensemble des usagers, leur permettant d'utiliser les différents services offerts dans les principaux axes du RTCS, peu importe l'OPTC qui gère le service. L'intervention proposée vise ainsi à engager les démarches d'intégration des services des sociétés de transport dans les corridors du RTCS afin d'offrir un service intégré de transport collectif dans les axes du réseau structurant.

Élaborer une étude détaillée sur l'amélioration du service de transport collectif dans chacun des secteurs de la région métropolitaine

La planification du RTCS à l'échelle métropolitaine contribuera à l'amélioration du service du transport collectif pour chaque secteur de la région. Réalisés en collaboration avec les OPTC et les municipalités régionales et locales, et en considérant les demandes exprimées notamment par les municipalités lors de la consultation publique (Annexe N), ces études permettront de répondre aux enjeux locaux et d'assurer un arrimage entre la planification du RTCS et celle des services locaux de transport collectif, les modes actifs et les autres services de mobilité.

Déployer un réseau d'autobus rapides et directs à l'échelle métropolitaine

Afin d'offrir un service complémentaire au RTCS, le PSD propose de déployer sur l'ensemble du territoire un réseau d'autobus dédié à une desserte rapide et directe de pôles d'activités de taille moyenne présents au sein de chacun des secteurs de la région. Alors que le RTCS offre une desserte fortement concentrée vers les secteurs les plus denses de la région, notamment vers le centre-ville de Montréal, ces services permettront d'améliorer et de diversifier l'offre de transport collectif pour les déplacements réalisés à la fois au sein de chacun des grands secteurs de la région et entre ces secteurs. Ces services d'autobus circuleront sur les voies réservées des axes autoroutiers et des grandes artères. Au besoin, des services

express métropolitains pourront contribuer à offrir ces services de desserte rapide et directe. Les conditions d'implantation seront établies en collaboration avec les OPTC et les municipalités.

Améliorer le réseau de train de banlieue

Le PSD propose d'élaborer un plan d'action pour améliorer les services de train de banlieue dans la région métropolitaine. Ce plan évaluera les avenues possibles pour maximiser le potentiel du réseau de train et pour consolider le service existant. Par exemple, l'ajout de gares sur le réseau existant pourrait permettre de mieux desservir des quartiers limitrophes. De même, l'acquisition de droits de passage prioritaire ou d'emprises foncières stratégiques permettrait d'ajouter des départs pour accroître le service et améliorer la fiabilité et la ponctualité du service. Enfin, l'utilisation optimale à des fins de mobilité durable des emprises ferroviaires inutilisées mériterait d'être évaluée.

L'implantation de telles mesures serait soutenue par la mise sur pied d'un comité multipartite (ARTM, municipalités, exo, MTQ, Transports Canada, compagnies ferroviaires) sur le déploiement du réseau de train de banlieue.

Interventions prioritaires pour la période 2021-2035

- › Accroître le service sur le RTCS désigné en augmentant la fréquence
- › Accroître graduellement le service dans les corridors potentiels du RTCS
- › Engager les démarches afin d'accroître l'intégration des services des organismes de transport collectif dans les corridors du RTCS
- › Élaborer une étude détaillée sur l'amélioration du service de transport collectif dans chacun des secteurs de la région métropolitaine
- › Déployer un réseau d'autobus rapides et directs à l'échelle métropolitaine
- › Améliorer le réseau de train de banlieue

Principaux acteurs impliqués

ARTM, MTQ, CMM, OPTC, MRC, agglomérations, municipalités

Action 1.3 : Mettre en place des voies réservées à travers la région métropolitaine

Pour accroître la fiabilité et la rapidité des services par autobus et du covoiturage

Afin d'assurer la fiabilité, l'efficacité et l'attractivité des déplacements en autobus, l'implantation de mesures préférentielles pour bus (MPB), dont les voies réservées, sera poursuivie dans les corridors routiers les plus achalandés. Elles seront implantées à fois dans le réseau routier local et sur les autoroutes et routes nationales.

Ces mesures préférentielles viendront notamment soutenir le développement du réseau structurant de transport collectif et l'amélioration de la fiabilité des services d'autobus, et elles faciliteront le covoiturage sur l'emprise de certains tronçons de routes et d'autoroutes nationales. À terme, ces mesures optimiseront l'utilisation des voies disponibles, améliorant ainsi les conditions de circulation routière pour tous.

Ces voies réservées permettront également aux services d'autobus de se rabattre plus efficacement sur le réseau structurant ou soutiendront les services rapides par bus. De plus, elles auront pour effet de diminuer les retards du service de transport collectif causés par la congestion routière et participeront ainsi à un usage efficient et équitable de l'espace public. Le déploiement de MPB et de voies réservées optimisera ainsi les coûts d'exploitation des services de transport collectif.

Un aménagement distinctif des voies réservées et une affectation permanente améliorent l'efficacité des services de transport collectif et donnent de la visibilité à l'offre de services et à l'achalandage. Cela marque l'espace urbain et améliore la perception des usagers. Ces éléments sont à favoriser pour soutenir des services rapides et fréquents ou directs en période de pointe.

Dans le réseau local urbain

Les MPB, telles que des feux prioritaires et des voies réservées pour les autobus, seront déployées dans le réseau urbain des municipalités afin d'améliorer la fiabilité du service de transport collectif.

Dans le réseau de routes et d'autoroutes

Un réseau de voies réservées sera également déployé dans l'emprise des autoroutes et routes nationales pour faciliter le déplacement des autobus et des covoitureurs. Des stationnements incitatifs existants et futurs faciliteront le jumelage des covoitureurs. Ce réseau permettra aux usagers qui font le choix de la mobilité durable de réduire leur temps de déplacement en accédant plus rapidement aux pôles d'échanges et d'activité de la région.

Plusieurs mesures préférentielles pour bus, principalement sous forme de voies réservées, feront l'objet d'études pour différents axes routiers et autoroutiers.

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

Conduire des études de caractérisation du réseau de MPB à l'échelle métropolitaine

Des études seront conduites par l'ARTM, avec les OPTC et les municipalités régionales et locales, afin de déterminer et de caractériser un réseau de mesures préférentielles pour bus à l'échelle de la région métropolitaine et de cibler les futurs axes pouvant bénéficier de ces investissements. Cette démarche tiendra compte des demandes d'ajout de mesures préférentielles pour bus exprimées lors de la consultation publique, notamment par les municipalités. Ces mesures faciliteront la circulation des autobus sur des axes majeurs, souvent congestionnés, en vue de fiabiliser le service pour de nombreux usagers.

Élaborer, en collaboration avec les OPTC, des lignes directrices d'aménagement des MPB

Dans le but de réaliser des aménagements distinctifs sur certaines voies réservées et ainsi d'assurer une fiabilité continue du service, des lignes directrices d'aménagement pour les mesures préférentielles seront établies. Dans cette perspective, le déploiement de voies réservées distinctes sera privilégié à l'aménagement de voies dans l'accotement des routes. Ces lignes directrices vont permettre d'assurer une continuité dans le déploiement de MPB à l'échelle de la région métropolitaine.

Interventions prioritaires pour la période 2021-2035

- › Conduire des études de caractérisation du réseau de MPB à l'échelle métropolitaine
- › Élaborer, en collaboration avec les OPTC, des lignes directrices d'aménagement des MPB

Principaux acteurs impliqués

ARTM, MTQ, CMM, OPTC, MRC, agglomérations, municipalités

Mesures préférentielles pour bus - réseau routier national et autoroutier

Quotidiennement, la majorité des services d'autobus directs en période de pointe empruntent le réseau routier national et autoroutier. Cependant, la congestion routière aux heures de pointe vient grandement affecter la qualité du service et la capacité à transporter des usagers rapidement sur de grandes distances.

De concert avec le MTQ, les OPTC, la CMM et les municipalités régionales et locales, l'intervention proposée vise donc à étudier et à développer le réseau de mesures préférentielles pour bus sur les axes routiers et autoroutiers, en plus de permettre au réseau de covoiturage d'y circuler dans une optique de rabattement au réseau structurant.

Le déploiement de mesures préférentielles pour bus sur le réseau routier national et autoroutier permettra d'offrir des services de transport collectif performants à travers la région métropolitaine qui seront complétés, dans un même temps, par des équipements et des services de rabattement. Un système de rabattement efficace et la desserte du premier et dernier kilomètre optimiseront l'utilisation de ces services.

Dans cette perspective, en plus des stationnements incitatifs, d'autres options de mobilité seront envisagées : transport collectif (transport régulier et à la demande), et modes actifs (vélo, vélopartage, marche, micromobilités). De plus, des partenaires pourraient offrir d'autres types de mobilité : covoiturage, autopartage, taxis, etc.

Les axes déterminés pour les fins de ces études sur les mesures préférentielles ont été annoncés par le MTQ. En collaboration avec le MTQ et les autres partenaires institutionnels, d'autres axes routiers ou autoroutiers pourront aussi être étudiés aux fins du déploiement des MPB, à la lumière des études et des analyses conduites par ces partenaires, entre autres dans le cadre de la démarche de planification concertée transport-aménagement, présentée sous l'action 2.1, ou des études des axes structurants, présentés sous l'action 1.2, ou encore dans le cadre de travaux de réfection ou de prolongement de ces réseaux routier et autoroutier.

Les mesures préférentielles prévues sur le réseau routier national et autoroutier pourront ainsi être révisées, en collaboration avec le MTQ, les OPTC et les municipalités régionales et municipales, afin de tenir compte des efforts de densification et d'amélioration des infrastructures dans les corridors structurants. Cette révision pourra également conduire à reconsidérer certains axes et à faire des études d'évaluation de nouveaux axes.

La planification des MPB sur les réseaux routier et autoroutier devra être prise en compte de façon systématique, en collaboration avec le MTQ, la CMM et les municipalités régionales et locales, dans les projets de construction, de révision ou de réfection d'un corridor routier ou autoroutier. Cette évaluation permettra d'intégrer, aux modifications envisagées de ces corridors, les interventions nécessaires en vue d'améliorer l'offre de services en transport collectif.

Pour les interventions prioritaires qui suivent, le principaux acteurs impliqués seront : ARTM, MTQ, CMM, OPTC, MRC, agglomérations, municipalités

Interventions prioritaires pour la période 2021-2035

- › Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-10 entre l'A-35 et l'A-30
- › Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-13 de l'A-640 à Montréal
- › Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-15 entre la gare Du Ruisseau et Mirabel (bidirectionnel)
- › Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-15 entre l'A-440 et la gare Du Ruisseau (dir. Montréal)
- › Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-15 / route 132
- › Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-19 entre l'A-640 et le boulevard Saint-Martin
- › Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-20 entre la R-132 et Beloeil
- › Mesures préférentielles pour bus – axe de l'A-20 sur l'île Perrot et à Vaudreuil-Dorion
- › Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-25 entre la rue Notre-Dame et la rue Sherbrooke
- › Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-25 entre le pont de l'A-25 et l'A-640
- › Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-25 secteur Laval, montée Masson (direction nord)
- › Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-30 entre l'A-15 et Sainte-Julie (après l'A-20)
- › Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-40 de Vaudreuil-Dorion à Sainte-Anne-de-Bellevue
- › Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-40 entre les boulevards Saint-Charles et des Anciens-Combattants (direction est)
- › Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-40 entre l'A-25 et la R-341 (Repentigny)
- › Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-440 entre la R-148 et l'A-25
- › Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-640 entre l'A-40 et la station Deux-Montagnes du REM
- › Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-640 entre l'A-13 et la route 335 (bidirectionnel)
- › Mesures préférentielles pour bus - axe de l'autoroute Bonaventure
- › Mesures préférentielles pour bus - axe de la R-104 entre le boulevard de Palerme et l'A-30
- › Mesures préférentielles pour bus - axe de la route 117 dans la couronne nord
- › Mesures préférentielles pour bus - axe de la route 112 entre la rue Perras et le chemin Chambly (R-116)
- › Mesures préférentielles pour bus - axe de la route 116 entre le boulevard de Boucherville (Saint-Bruno) et la R-134 (boulevard Taschereau)
- › Mesures préférentielles pour bus - axe de la route 116 entre les villes de McMasterville et Mont-Saint-Hilaire
- › Mesures préférentielles pour bus - axe de la route 132 entre De Montbrun (Boucherville) et la station de métro Longueuil
- › Mesures préférentielles pour bus - axe de la route 132 entre le pont Mercier et l'A-15
- › Mesures préférentielles pour bus - axe de l'avenue des Bois
- › Études d'autres axes potentiels de MPB au fil des analyses et des besoins évalués

Note : Le financement des projets suivants est prévu au PQI 2021-2031 :

Au PQI 2021-2031, plusieurs projets d'aménagement de voies réservées ou d'UAB sont prévus dans les axes suivants :

- › A-30 entre Brossard et Boucherville – UAB – Réfection et aménagement (en réalisation);
- › A-440 direction est entre la route 125 et l'A-25 – Voie réservée – Aménagement (en planification);
- › A-25 direction nord entre Laval et Terrebonne – Voies réservées – Aménagement (en planification);
- › A-15 entre Laval et Boisbriand – Voies réservées – Réfection et aménagement (en planification);
- › A-15 direction nord, entre Boisbriand et Mirabel – Voie réservée – Aménagement (en planification);
- › A-10 entre Brossard et Carignan – Voies réservées – Aménagement (en planification);
- › A-20 direction est entre Beloeil et Sainte-Julie – Voies réservées – Aménagement (en planification);
- › L'échangeur de l'A-30 et A-40 à Vaudreuil-Dorion – Voie réservée – Aménagement (en planification);
- › Les autoroutes 13, 20, 25, 440 et 640 et la route 116 – Voies réservées – Bonification (à l'étude).

Figure 21 : Relation entre les MPB du réseau routier national et autoroutier et le Réseau de transport collectif structurant (RTCS)



Mesures préférentielles pour bus – artères et collectrices

La congestion automobile ne se limite pas aux axes routiers et autoroutiers. Dans la région métropolitaine, de nombreuses artères urbaines subissent les effets de la congestion automobile aux heures de pointe, ce qui a un impact significatif sur la vitesse de déplacement des autobus. En collaboration avec les OPTC et les municipalités, l'intervention proposée vise à étudier et à développer le réseau de mesures préférentielles pour bus sur les artères urbaines à travers la région métropolitaine et afin d'assurer des déplacements fiables et un rabattement efficace sur le réseau structurant.

Interventions prioritaires pour la période 2021-2035

- › 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 ;
- › 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 ;
- › 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 ;
- › Mesures préférentielles pour bus – artères et collectrices dans la couronne nord, notamment à Terrebonne (boulevard des Seigneurs) et Repentigny (rue Notre-Dame) ;
- › Mesures préférentielles pour bus – artères et collectrices dans la couronne sud, notamment à Châteauguay (boulevards d'Anjou et Saint-Jean-Baptiste), LaPrairie (chemin Saint-Jean).

Principaux acteurs impliqués

ARTM, MTQ, CMM, OPTC, MRC, agglomérations, municipalités

STRATÉGIE 2 : ARRIMER LE TRANSPORT COLLECTIF À L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Le réseau structurant de transport collectif doit devenir l'ossature de la consolidation du territoire métropolitain et ainsi orienter le développement urbain des prochaines décennies. Le PSD propose une collaboration et un partenariat avec les autorités régionales et municipales afin de déterminer des corridors 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 services à l'aménagement du territoire

La démarche de planification du réseau de transport collectif proposée par le 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 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.

Cette démarche soutient et participe à l'atteinte de la cible visant à orienter 60 % de la croissance démographique à proximité des points d'accès et des corridors de service de transport en commun structurant, et afin d'accroître l'accès pour un plus grand nombre de gens, en transport collectif, à des lieux d'activités en moins de 45 minutes.

Les corridors de transport collectif désignés dans le réseau de transport collectif structurant pourront être évolutifs afin qu'il soit possible d'adapter l'offre de services (en matière de fréquence de passage ou de capacité, par exemple) selon l'atteinte de certains niveaux de densification ou d'achalandage. Ainsi, les municipalités, les MRC et les agglomérations pourront influencer et soutenir leur développement en densifiant et en diversifiant les milieux de vie, les pôles économiques et les corridors d'activité urbaine à proximité du réseau de transport collectif.

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 collaborera étroitement avec ses partenaires municipaux et régionaux afin que les investissements en transport collectif soutiennent de manière évolutive le réaménagement urbain, et ce, en vue de favoriser l'utilisation accrue du 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 afin de répondre aux besoins de la population du territoire de l'ARTM.

Le PSD propose, en accord avec les orientations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT) et aux orientations, objectifs et critères du PMAD, de soutenir un aménagement urbain favorisant les déplacements en modes durables, soit le transport collectif et actif, dans une perspective de consolidation des secteurs urbanisés au sein du périmètre métropolitain tel que délimité au PMAD en vigueur de la CMM, tout en respectant le territoire agricole et les milieux naturels à préserver et en conformité avec les outils d'aménagement et d'urbanisme en vigueur.

Le PSD compte ainsi renforcer et développer les corridors menant aux principaux lieux d'activité, comme les principaux pôles d'emploi et institutionnels, 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, en conformité avec les compétences respectives de chacun de ces partenaires.

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

La volonté de créer des milieux de vie attractifs et durables et d'optimiser l'espace destiné au développement urbain est une priorité pour la région métropolitaine. Elle s'inscrit au cœur du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), qui met de l'avant le rôle clé que doit jouer un système de transport collectif fiable, efficace et fréquent pour structurer l'urbanisation.

Ces orientations de la CMM viennent assurer l'efficacité et l'achalandage des services de transport collectif, qui sont particulièrement efficaces dans les secteurs où l'espace est optimisé par une certaine densité et une diversité d'activités urbaines. Le déploiement de services de transport collectif rapides et fréquents est à privilégier dans les secteurs présentant ces caractéristiques, qu'ils soient existants, à construire ou à transformer.

Dans d'autres types de secteurs, le transport collectif peut également être amélioré pour assurer au mieux son rôle d'option de déplacement pour se rendre au travail ou aux études, ou de service minimal et universel pour l'ensemble des citoyens.

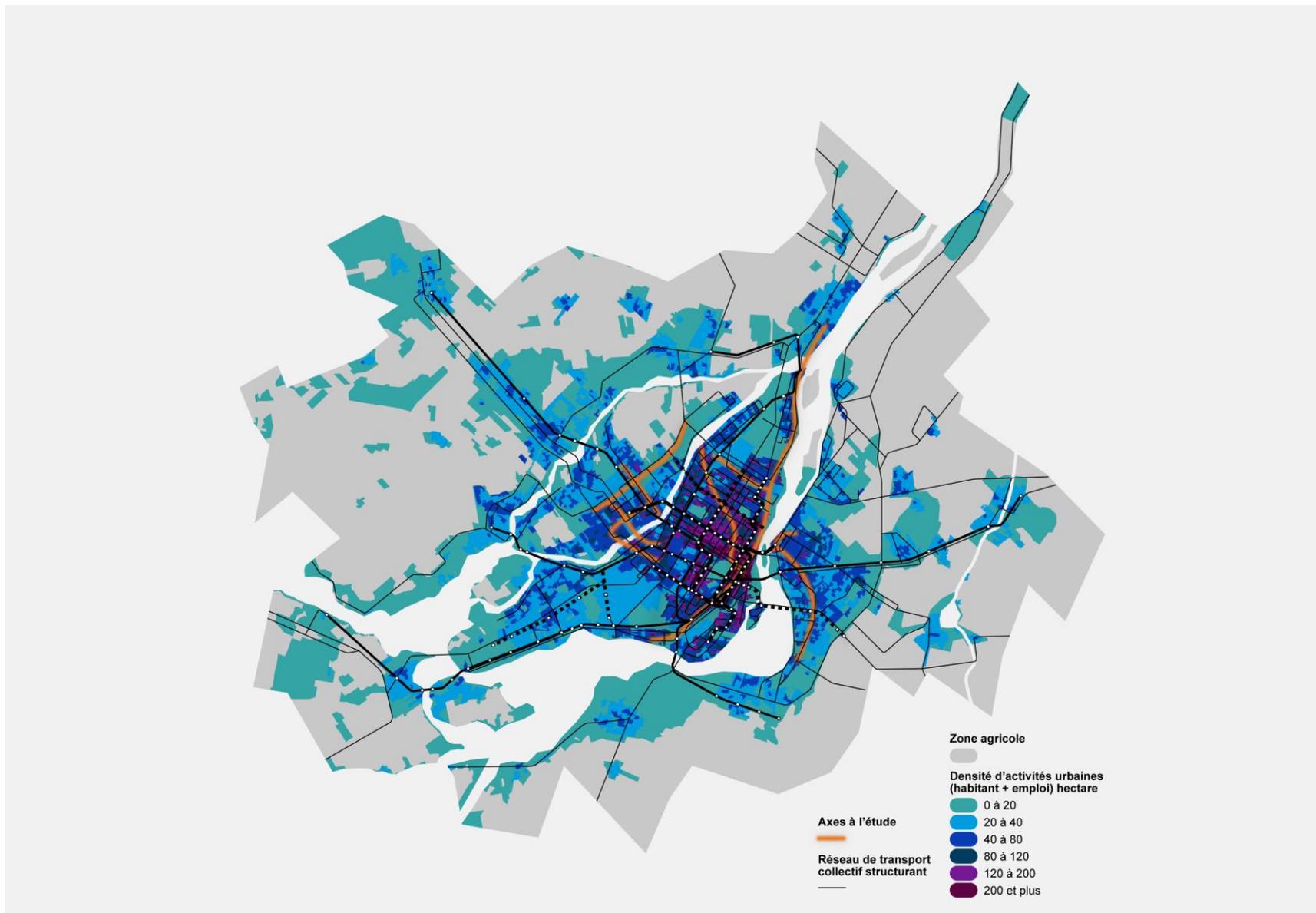
En plus de la densité et de la diversité des activités urbaines, la forme de la trame de rue, l'optimisation de l'offre de stationnement, la qualité et la sécurité des cheminements et des accès aux équipements de transport collectif sont également des caractéristiques qui favorisent l'utilisation du transport collectif et peuvent influencer le niveau de service. Ils doivent donc être considérés pour optimiser les investissements consentis dans le déploiement de services de transport collectif.

Une augmentation des services de transport collectif sera proposée au sein de corridors reliant entre eux des pôles d'activité et des milieux de vie ou assurant la connectivité du réseau. Les corridors seront définis en fonction des critères propres à la réalité de chaque milieu. À l'aide d'une planification concertée transport-aménagement, les partenaires institutionnels, soit les OPTC, en matière de transport collectif, et les municipalités régionales et locales, en matière d'aménagement urbain, seront appelés à collaborer aux études des corridors de modes structurants désignés aux actions 1.2 et 1.3.

Le transport collectif jouera ainsi un rôle de vecteur de transformation urbaine, par un niveau de service adéquat, en soutenant la densification et la diversification des secteurs ou de corridors urbains à l'intérieur du périmètre d'urbanisation de la région métropolitaine.

Le transport collectif deviendra ainsi la nouvelle ossature autour de laquelle la région métropolitaine sera appelée à se consolider ou à se développer, ce qui assurera la transition vers une croissance démographique et d'activité urbaine axée sur des points d'accès et des corridors de transport collectif.

Figure 22 : Densité d'activités urbaines (emplois et habitants par hectare) et réseau de transport collectif



Source : CMM 2018, Traitement ARTM 2019

Programme de planification concertée transport-aménagement

Afin de participer à l'atteinte de la cible visant à orienter 60 % de la croissance de la population à proximité des points d'accès et des corridors de service de transport en commun structurant, ce programme verra à soutenir la coordination de la planification de l'aménagement du territoire avec le transport collectif, dans une optique de densification et de création de corridors denses et bien desservis par transport collectif, en collaboration avec la CMM, les OPTC et les municipalités régionales et locales. Cette démarche vise ainsi à accroître l'accès pour un plus grand nombre de gens, en transport collectif, à des lieux d'activités en moins de 45 minutes.

Engager une démarche de désignation des secteurs et des corridors de mobilité en lien avec l'aménagement du territoire

En collaboration avec la CMM, les OPTC, les municipalités régionales et locales, des études de caractérisation des milieux urbains, des corridors de mobilité et des niveaux de service en transport collectif seront réalisées; leurs caractéristiques actuelles ainsi que leur potentiel d'évolution seront aussi analysés.

Ces études mettront en lumière des secteurs dont les caractéristiques existantes ou futures, en fonction d'une certaine densité d'activité urbaine, justifieraient un accroissement de l'offre de services en transport collectif, à court, moyen ou long terme.

Collaborer à des démarches de planification concertée transport-aménagement

L'ARTM vise à être partie prenante de toute démarche de planification permettant de mieux définir l'offre de services en transport collectif en fonction des caractéristiques du territoire actuel ou planifié. En collaboration étroite avec la CMM, l'ARTM verra à articuler à démarches de planification concertée transport-aménagement les programmes d'études des projets d'axes (action 1.2) et de déploiement des MPB dans les corridors les plus achalandés (action 1.3), ainsi que dans le cadre de l'élaboration des études détaillées d'amélioration des services de transport collectif dans chacun des secteurs de la région métropolitaine.).

Ces démarches de planification des axes de transport collectif devraient ainsi soutenir les orientations relatives à la consolidation du périmètre d'urbanisation. Dans certains cas, ces démarches de planification concertée transport-aménagement pourraient prendre la forme de contrats de corridors, soit une démarche formelle de mobilisation et d'engagement de tous les acteurs concernés, selon leurs compétences respectives, sur l'analyse et la planification des corridors d'axes structurants : MTQ, CMM, OPTC, municipalités régionales et locales, société civile, usagers et citoyens. La collaboration de l'ARTM à toute démarche de planification transport-aménagement assurerait la prise en compte de l'ensemble des enjeux, et la proposition d'interventions répondant le mieux aux objectifs d'achalandage optimal pour chaque nouvelle offre de services déployée, en lien avec l'aménagement du territoire et en conformité avec les outils d'aménagement et d'urbanisme en vigueur, dans une perspective de cohérence métropolitaine.

Produire, avec la CMM, un guide d'aménagement des corridors de transport collectif

Un guide d'aménagement des corridors de transport sera élaboré en collaboration avec la CMM. Les méthodologies, modes opératoires et références communes, guidant l'aménagement des corridors de transport collectif, y seront formalisés.

La collaboration des municipalités régionales et locales sera aussi nécessaire afin, entre autres, de mieux prendre en compte la diversité locale, à l'échelle métropolitaine. De même, ce guide d'aménagement appuiera les critères du PMAD pour soutenir une diversification et une densification de l'activité urbaine qui favorisent le développement et la desserte en transport collectif.

Interventions prioritaires pour la période 2021-2035

- › Engager une démarche de désignation des secteurs et corridors de mobilité en lien avec l'aménagement du territoire
- › Collaborer à des démarches de planification concertée transport-aménagement
- › Produire, avec la CMM, un guide d'aménagement des corridors de transport collectif.

Principaux acteurs impliqués

ARTM, MTQ, CMM, OPTC, CDPQ Infra, MRC, agglomérations, municipalités

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

Les pôles d'échanges permettront un lien efficace entre les services, le réseau de transport collectif structurant (RTCS) et les milieux de vie des citoyens.

Les pôles d'échanges sont des sites où s'interconnectent différents services de transport du RTCS, comme certains terminus d'autobus, gares de train ou stations de métro, qui permettent notamment des échanges entre les usagers des différents réseaux métropolitains et locaux. Ces lieux peuvent contribuer à un développement urbain dense et diversifié à leurs abords.

Des pôles d'échanges seront ainsi développés et joueront un rôle essentiel en étant généralement associés à des pôles d'activité. Ils permettront de joindre des destinations prisées et offriront un bon accès aux quartiers résidentiels. La planification des pôles d'échanges sera également conduite dans la perspective d'un réseau métropolitain de pôles d'échanges, en complémentarité et en soutien à l'efficacité du RTCS.

L'aménagement de plusieurs pôles d'échanges dans la région permettra aux citoyens des correspondances simplifiées et un meilleur accès aux services à proximité. Une plus grande place sera accordée aux modes actifs et aux espaces publics à leurs abords. À titre d'exemple, des travaux sont engagés dans cette perspective au terminus de Longueuil.

Universellement accessibles, ces pôles amélioreront l'expérience client et l'attractivité du transport collectif.

Ces pôles d'échanges seront aménagés en collaboration étroite avec les sociétés de transport et les municipalités, en conformité avec les règles d'urbanisme, afin d'associer le développement urbain au réseau de transport collectif, notamment en termes d'insertion dans le milieu, d'usage et de densité. Les municipalités auront également un rôle important à jouer pour assurer que l'aménagement d'accès sécuritaires aux pôles d'échanges favorise l'utilisation de modes collectifs et actifs.

Cette intervention pourra aussi contribuer à soutenir le développement des quartiers TOD et à orienter 60 % de la croissance démographique autour des points d'accès au réseau structurant, comme prévu au PMAD de la CMM.

Facilement accessibles et proches des lieux de résidence, ces sites peuvent également être amenés à jouer un rôle dans les évolutions de l'organisation du travail, en regroupant des commodités et en proposant des lieux de rencontre physique pour les personnes pratiquant le télétravail.

Ces pôles d'échanges constitueront la principale interface physique mettant en relation le transport collectif et l'ensemble des solutions de mobilité durable : modes actifs et micromobilité, vélopartage et autopartage. Ils seront aménagés de manière à rendre le passage d'un mode à un autre le plus fluide et le plus efficace possible.

Les usagers au cœur des critères de conception

Le développement des réseaux de transport et les nouvelles pratiques de mobilité, ainsi que l'évolution du développement urbain dans la région nécessitent de revoir la manière de concevoir les équipements de transport collectif, dont les pôles d'échanges.

Les critères de conception porteront entre autres sur :

- le fonctionnement des pôles d'échanges
- une intégration harmonieuse des modes durables de transport
- la sécurité et le confort des usagers

- l'accessibilité universelle
- la qualité du design et de l'architecture
- un aménagement soigné et sécuritaire du domaine public (trottoirs, voies d'accès) et du mobilier urbain (bancs, abris pour vélos surveillés, etc.)
- un aménagement paysager de qualité (plantations, gestion des eaux, etc.), tenant compte des enjeux de biodiversités des sites
- la possibilité de faire évoluer et transformer des pôles d'échanges dans le temps, en fonction des besoins et des innovations technologiques.

Repenser les stationnements incitatifs

La planification d'un réseau métropolitain de pôles d'échanges visera d'abord à répondre aux besoins des usagers du transport collectif. Elle sera aussi associée à l'optimisation des stationnements incitatifs afin de réduire leur empreinte au sol et à bien intégrer ces pôles au milieu urbain environnant. Une approche globale et concertée avec les OPTC et les municipalités régionales et locales permettra de limiter les impacts potentiels sur le stationnement sur rue et de favoriser la mutualisation des places de stationnement avec d'autres usages urbains (marchés, commerces ou activités culturelles). De plus, les stationnements incitatifs seront gérés et aménagés de manière à favoriser l'accès en modes actifs, collectifs et partagés, devenant alors de véritables stationnements multimodaux.

L'aménagement des stationnements incitatifs contribuera à créer des lieux de qualité au profit des usagers du transport collectif, des résidents et des riverains, où pourront s'implanter de nouvelles activités urbaines. Une attention particulière sera portée à la qualité du design urbain des équipements, au verdissement, à la réduction des îlots de chaleur, à la gestion des eaux pluviales et à d'autres mesures d'adaptation aux changements climatiques.

Enfin, pour soutenir la densification urbaine aux abords des points d'accès au RTCS et générer des revenus supplémentaires dédiés au transport collectif, le potentiel de développement immobilier des sites sera mis en valeur. Des mécanismes et modèles d'affaires seront mis en place pour permettre ce type de développement conjoint entre les municipalités, les promoteurs immobiliers et les sociétés de transport.

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

Ce programme vise à déterminer et à caractériser, avec la CMM et les OPTC, les pôles d'échanges de transport collectif sur le territoire de la région métropolitaine. Ces pôles d'échanges seront ensuite réalisés de manière à ce qu'ils facilitent les déplacements en transport collectif, favorisent l'intermodalité, notamment en modes durables, tout en consolidant l'aménagement urbain autour des infrastructures de transport collectif.

Déterminer, caractériser et établir des normes de conception pour les pôles d'échanges

Des études seront menées pour désigner et caractériser des pôles d'échanges à l'échelle métropolitaine. Ces nœuds stratégiques du système de transport devront être mis en valeur, en lien avec leur environnement urbain.

Les acteurs du transport collectif se doteront également de critères communs de conception et d'évolution des pôles d'échanges, qui pourront se décliner en fonction de la vocation des sites et des équipements.

Aménager les pôles d'échanges

Les sites destinés aux pôles d'échanges feront l'objet d'une planification spécifique à plusieurs horizons temporels, en lien avec les projets urbains des municipalités et garantissant la pérennité de leurs vocations de transport et de participation à la mobilité durable, locale et régionale.

Le développement immobilier associé à ces futurs pôles d'échanges sera encadré afin de s'assurer que les projets répondent bien aux besoins des usagers du transport collectif, qu'ils garantissent la poursuite et le développement potentiels des opérations d'exploitation du transport collectif, tout en participant à la création de milieux de vie complets, en collaboration avec les municipalités et en conformité aux règles d'urbanisme. Ces développements immobiliers devront également constituer des occasions de générer de nouveaux revenus au bénéfice du transport collectif.

Afin de répondre au mieux aux besoins des usagers éprouvant des difficultés de déplacement et d'arrimer le transport adapté au transport collectif régulier, cette intervention comportera un volet de mise en accessibilité prioritaire.

Élaborer un guide de mise en valeur et de réaménagement des stationnements incitatifs

Un guide de mise en valeur et de réaménagement des stationnements incitatifs sera élaboré, en collaboration avec les OPTC et la CMM, afin de disposer de lignes directrices qui concilieront, de manière évolutive, les enjeux de transport, paysagers, environnementaux et de développement urbain. Ce guide déterminera des critères de qualité architecturale et de design, ainsi que des lignes directrices relatives à l'aménagement du domaine public dans une perspective de sécurité et de confort des usagers.

Mettre en valeur et réaménager des stationnements incitatifs

Dans le cadre de la planification d'un réseau métropolitain de pôles d'échanges, une réflexion sur l'aménagement des stationnements incitatifs sera engagée afin d'optimiser leur utilisation et l'espace qu'ils occupent. En vertu d'un guide de mise en valeur des stationnements incitatifs, des moyens seront ensuite alloués pour engager rapidement des interventions de mise en valeur et un réaménagement progressif.

Interventions prioritaires pour la période 2021-2035

- › Déterminer, caractériser et établir des normes de conception pour les pôles d'échanges
- › Aménager les pôles d'échanges
- › Élaborer un guide de mise en valeur et de réaménagement des stationnements incitatifs
- › Mettre en valeur et réaménager des stationnements incitatifs

Principaux acteurs impliqués

ARTM, MTQ, CMM, OPTC, CDPQ Infra, MRC, agglomérations, municipalités

STRATÉGIE 3 : ASSURER UNE OFFRE DE SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF ADAPTÉE AUX BESOINS

Le 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.

Une couverture harmonisée des services, dans toute la région métropolitaine

Le PSD soutient une amélioration de l'ensemble du service de transport collectif en termes 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.

L'ARTM coordonnera en collaboration avec les OPTC l'établissement de normes de services en vue d'accroître l'offre des services réguliers locaux du transport collectif, ainsi que des services à la demande et des services 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 de toutes les clientèles dans leurs déplacements, dont notamment les aînés, les personnes en situation de handicap, les familles et les enfants.

De même, les services de transport adapté feront l'objet de mesures visant l'harmonisation et le développement des services. S'inspirant des meilleures pratiques et en accord avec ses partenaires, l'ARTM établira des normes afin de mieux encadrer les services de transport adapté offerts à la clientèle. De plus, en tenant compte des ressources et des contraintes existantes dans chacun des secteurs, le développement des services de transport adapté sera soutenu afin d'atteindre une qualité de service optimal. Les usagers pourront ainsi bénéficier d'une offre de services répondant mieux à leurs habitudes et leurs besoins de déplacement afin d'accroître leur mobilité et leur participation sociale.

L'approche utilisée en matière d'accessibilité universelle et de transport adapté sera axée sur la participation et la collaboration des partenaires, dont notamment les OPTC et le milieu associatif.

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

Pour que tous disposent d'options durables pour se déplacer, peu importe leur lieu de résidence

À travers la région métropolitaine, les services locaux à la demande et les services spéciaux qui s'adressent à des clientèles particulières assurent une large couverture géographique ainsi que la connexion au réseau structurant et aux destinations d'intérêt local ou régional.

Les normes de service et les pratiques en vigueur seront harmonisées afin d'offrir un service comparable à l'échelle métropolitaine. Celles-ci régissent notamment :

- la couverture du territoire;
- les heures de service;
- la distance entre les arrêts;
- la fréquence minimale de passages;
- la ponctualité;
- le confort en regard du nombre de personnes à bord.

Cette harmonisation simplifiera également l'expérience des usagers qui empruntent plus d'un réseau pour compléter leurs déplacements.

Certains secteurs de la région métropolitaine bénéficient d'une meilleure desserte en transport collectif que d'autres. Ces différences dans le déploiement et la qualité de l'offre de services ont des incidences directes sur la capacité des individus à se déplacer en transport collectif et sur le choix du mode utilisé. Pour les personnes en situation de vulnérabilité qui comptent sur le transport collectif pour se déplacer, cela peut représenter un obstacle majeur à leurs activités quotidiennes.

Dans une perspective d'équité sociale et afin de s'assurer que le système de transport collectif soit inclusif et centré sur les besoins des personnes, les intérêts de tous, compte tenu du genre, de l'âge, du revenu et du statut familial, seront pris en compte dans la conception et la livraison des services et des équipements du transport collectif.

Des services locaux pour davantage d'options de mobilité

Les différents services locaux permettent d'offrir davantage d'options de mobilité aux citoyens, entre autres pour les déplacements de plus courte distance. Ces types de services agissent à titre de complément au réseau structurant de transport collectif. Ils assurent également une couverture plus spécifique et plus complète du territoire. Ainsi, la majorité des citoyens peut être desservie par des services de transport collectif.

Du transport à la demande pour répondre aux besoins spécifiques de certains secteurs de la région

Profitant de l'émergence des solutions technologiques, des services de transport à la demande pourront être développés afin de compléter l'offre de transport collectif et améliorer le rabattement des usagers vers les différents points d'accès au réseau de transport collectif structurant. Organisés autour de pôles d'échanges multimodaux, les services de transport à la demande seront destinés à des secteurs spécifiques, comme les secteurs résidentiels de faible densité, les parcs industriels ou les centres d'activités périphériques. Ces secteurs, par leur configuration, présentent souvent une clientèle insuffisante ou trop dispersée géographiquement pour justifier la mise en place de services d'autobus efficaces.

Des services spéciaux pour répondre aux besoins particuliers et spécificités locales

Les services spéciaux seront aussi accrus pour répondre aux besoins de clientèles spécifiques, telles que les personnes âgées, les étudiants et les touristes, ou pour desservir des sites à vocation récréotouristique saisonnière ou des lieux d'activité fonctionnant la nuit. Selon le besoin, une desserte pourra être offerte toute l'année, de manière périodique ou lors d'événements spéciaux.

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

Établir et harmoniser des normes de service sur l'ensemble du territoire métropolitain

L'intervention proposée vise à établir, en concertation avec les OPTC, les normes de services régissant la conception et la livraison des services locaux de transport collectif afin d'offrir des services équitables à travers la région. Ces normes seront harmonisées à l'échelle de la région métropolitaine.

L'harmonisation des normes de services consistera à doter la région métropolitaine de balises communes qui seront définies de manière collaborative et en fonction des spécificités de chaque OPTC. Ces balises assureront une meilleure coordination à l'échelle métropolitaine dans le déploiement des services locaux. Chaque OPTC pourra subséquemment opérer ses services dans le respect des normes qu'il a harmonisées.

avec l'aide de l'ARTM, ce qui permettra d'offrir un service comparable à l'échelle de la région métropolitaine. L'ARTM aura entre autres comme rôle de coordonner cet exercice qui nécessitera l'étroite collaboration de tous ses partenaires.

Élaborer une politique d'intégration des services dans une perspective d'équité sociale

La politique proposée visera à améliorer la conception et la livraison des services et des équipements de transport collectif en tenant compte des besoins des usagers en fonction de leur genre, de leur âge, de leur revenu et de leur statut familial.

La politique, élaborée en concertation avec les OPTC, encadrera l'utilisation et le développement d'outils d'aide à la prise de décision pour s'assurer que les projets de transport collectif améliorent l'accessibilité aux lieux d'activité depuis les secteurs où se concentre une forte proportion de population en situation de vulnérabilité.

La politique encadrera également l'intégration d'analyses intersectionnelles et différenciées selon les sexes (ADS+) au processus de planification, une démarche méthodologique qui permet de tenir compte des besoins et des réalités différenciés entre les femmes et les hommes.

Améliorer et développer l'offre de transport collectif local en appui au RTCS

L'intervention proposée vise à améliorer et à développer l'offre de services de transport collectif local sur l'ensemble du territoire métropolitain pour assurer un rabattement efficace vers le réseau de transport collectif structurant et assurer une desserte locale. Les besoins de déplacement des personnes hors de la période de pointe feront l'objet d'une attention particulière en vue d'assurer un service adéquat, notamment pour tenir compte des horaires plus variables de travail et des études. L'offre de services sera établie en tenant compte des spécificités de chaque OPTC et des normes de services de transport collectif.

Développer des services à la demande complémentaires au RTCS, en se basant sur les résultats des projets pilotes en cours

Le programme proposé financera les services à la demande complémentaires au réseau de transport collectif structurant (RTCS) desservant les milieux de faible densité, les parcs industriels ou les centres d'activité périphériques. Les services à la demande visés par ce programme pourront, lorsque possible, se rabattre aux pôles d'échanges multimodaux ou aux points d'accès du réseau du transport collectif.

Offrir des services spéciaux de desserte en transport collectif

Il est proposé de soutenir le déploiement de services spéciaux de transport collectif. Ces services pourront être offerts, par exemple, lors d'événements et en fonction des saisons. Les réseaux de nuit, les dessertes des pôles récréotouristiques et le déploiement de navettes fluviales pourront être développés à la lumière des résultats de projets-pilotes, qui permettront d'évaluer des options de mobilité durable en complément au transport collectif régulier.

Interventions prioritaires pour la période 2021-2035

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

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

Éliminer les barrières à la mobilité afin que toutes les étapes d'un déplacement soient universellement accessibles.

Accélérer et harmoniser la mise en accessibilité universelle des réseaux accroîtra l'autonomie et la flexibilité de toutes les clientèles dans leurs déplacements, dont notamment les aînés, les personnes en situation de handicap, les familles et les enfants. L'action 3.2 a pour objectif de permettre à toute personne, quelles que soient ses capacités, une utilisation identique ou similaire des services de transport collectif réguliers en assurant un accès inclusif, aisé, sécuritaire et autonome des infrastructures et des équipements de transport collectif.

Ainsi, un plus grand nombre d'usagers se déplacera, sans rupture ni entrave, au sein du système de transport collectif régulier, quel que soit le mode, le moment de la journée privilégié et les secteurs de la région dans lesquels les déplacements seront réalisés. Afin d'y arriver, le concept de la chaîne de déplacements de l'usager sera considéré dans le développement de l'accessibilité universelle. Il permettra d'identifier les obstacles, entraves et discontinuités qui pourraient impliquer une rupture de l'accessibilité de cette chaîne et être susceptibles d'empêcher l'usager de compléter son déplacement. Le succès de cette approche réside donc dans l'attention portée à chacune des activités et des étapes d'un déplacement, ainsi que dans la coordination entre tous les partenaires impliqués dans l'aménagement, la planification et l'exploitation des réseaux de transport collectif.

La mise en accessibilité universelle graduelle du réseau s'appliquera aux installations et équipements, existants et à venir de l'ARTM et des OPTC et vise notamment :

- les outils de planification des trajets, de vente et de perception
- les aménagements (cheminement piéton et banc, etc.) aux abords et à l'intérieur des points d'accès (arrêt d'autobus, station, terminus, gare, etc.) du transport collectif
- la signalétique et l'information voyageur
- les équipements, les infrastructures et les véhicules existants et futurs.

L'accessibilité universelle sera considérée en amont de la construction ou de la rénovation d'équipements et d'infrastructures, de l'acquisition de véhicules et dans le développement des technologies. De plus, la mise en accessibilité universelle sera priorisée sur le réseau structurant et aux pôles d'échanges.

Le design universel, c'est-à-dire un design respectant les principes de l'accessibilité universelle, sera favorisé dans les principes de conception du système de transport collectif et de l'environnement immédiat qui l'entoure. Le nombre d'options de mobilité universellement accessibles à l'échelle métropolitaine sera ainsi augmenté.

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

Ce programme vise à développer et à harmoniser la mise en accessibilité universelle du réseau pour offrir des déplacements universellement accessibles dans une perspective de cohérence métropolitaine. La mise en œuvre de ce programme nécessitera l'étroite collaboration de tous les partenaires, notamment des OPTC, du REM et des municipalités, ainsi qu'une combinaison d'expertise provenant du milieu associatif et d'experts dans la création d'environnements universellement accessibles.

À noter que le développement et l'harmonisation de la mise en accessibilité universelle du système de transport s'effectueront en tenant compte du niveau de maturité de chaque OPTC, notamment à l'égard de l'approche qu'il privilégie dans la mise en accessibilité universelle de son réseau. La réalisation d'un diagnostic métropolitain de l'offre de service accessible sera un élément essentiel. Par la suite, la mise en accessibilité universelle des équipements et des infrastructures existants s'effectuera graduellement en tenant compte des ressources disponibles et des contraintes techniques.

Établir le plan d'action de mise en œuvre de la Politique de l'accessibilité universelle de l'ARTM

Adoptée en mai 2019, la Politique de l'accessibilité universelle de l'ARTM propose neuf principes directeurs qui guideront l'élaboration du premier plan d'action en accessibilité universelle de l'ARTM et sa mise en œuvre. Ce plan d'action proposera des actions et des mesures visant l'atteinte d'objectifs et de cibles en matière d'accessibilité universelle. L'approche utilisée sera axée sur la participation et la collaboration des partenaires, dont notamment les OPTC et le milieu associatif, et s'inscrit dans le cadre d'une vision intégrée, cohérente et dynamique du développement du transport collectif et de la mobilité des personnes.

Sans s'y limiter, le plan d'action permettra :

- L'évaluation, mesurer et valoriser les actions entreprises en termes d'accessibilité universelle;
- Le développement des outils et connaissances nécessaires à l'intégration de pratiques inclusives;
- Le développement, en concertation avec les partenaires, un langage et des normes métropolitaines communes en matière d'accessibilité universelle;
- Le partage de connaissances et d'expertises existantes;
- L'utilisation combinée des réseaux de transport collectif régulier et adapté;
- L'amélioration de l'expérience-client;
- La prise en compte de l'accessibilité universelle en amont des projets de construction ou de rénovation d'actifs.

Harmoniser la mise en accessibilité universelle

Le programme proposé soutiendra l'harmonisation de la mise en accessibilité universelle de toutes les étapes d'un déplacement. L'approche utilisée s'inspirera des meilleures pratiques en matière d'accessibilité universelle et favorisera l'apport de l'expertise des partenaires. En collaboration avec les OPTC et le milieu

associatif, l'ARTM coordonnera différents comités de travail sur l'harmonisation de la mise en accessibilité universelle des outils de planification des trajets, de vente et de perception, des aménagements aux abords et à l'intérieur des points d'accès du transport collectif, de la signalétique et l'information voyageur ainsi que du mobilier, des équipements, des infrastructures et des véhicules existants et futurs.

Réaliser des enquêtes et dresser des diagnostics sur les besoins, les habitudes et les entraves de déplacements des clientèles ayant des limitations fonctionnelles

Il est proposé de réaliser des enquêtes et de dresser des diagnostics, notamment sur les besoins actuels et futurs en matière d'accessibilité universelle du transport en commun, par exemple à l'égard du vieillissement de la population. Les résultats permettront d'outiller l'ARTM ainsi que ses partenaires pour la mise en œuvre de solutions concrètes. Mieux connaître les habitudes et les entraves de déplacement des clientèles ayant des limitations fonctionnelles sera également un atout pour améliorer les services de transport adapté. L'ARTM s'assurera de demeurer à l'affût des meilleures pratiques en matière d'accessibilité universelle.

Interventions prioritaires pour la période 2021-2035

- › Établir le plan d'action de mise en œuvre de la Politique de l'accessibilité universelle de l'ARTM
- › Harmoniser la mise en accessibilité universelle
- › Réaliser des enquêtes et dresser un diagnostic sur les besoins, les habitudes et les entraves de déplacement des clientèles ayant des limitations fonctionnelles.

Principaux acteurs impliqués

ARTM, MTQ, MSSS, CMM, municipalités, OPTC, OPHQ, milieu associatif, CDPQ Infra, DSP, milieu universitaire, secteur privé.

Action 3.3 : Améliorer la mobilité des usagers du transport adapté

Simplifier les déplacements des usagers du transport adapté avec une offre flexible et cohérente

Afin d'accroître la mobilité et la participation sociale des usagers du transport adapté et de répondre aux enjeux entourant le vieillissement de la population, des mesures visant le développement et l'harmonisation des services de transport adapté seront mises en place. S'inspirant des meilleures pratiques et en accord avec ses partenaires, l'ARTM établira des normes de services afin de mieux encadrer et protéger les services de transport adapté offert à la clientèle sur son territoire. De plus, en tenant compte des ressources et des contraintes existantes dans chacun des secteurs, le développement des services de transport adapté sera soutenu afin d'atteindre une qualité de service optimal. Les usagers du transport adapté pourront ainsi bénéficier d'une offre de services répondant mieux à leurs habitudes et à leurs besoins de déplacement.

De plus, l'intégration des offres de services de transport adapté entre les différentes sociétés de transport et les services réguliers de transport collectif sera encouragée et ce, par diverses mesures..

Inspirées des meilleures pratiques en la matière, ces mesures comprennent notamment :

- l'amélioration des normes de services de transport adapté;
- l'harmonisation et l'intégration des systèmes de réservation et de répartition;
- l'uniformisation de l'information aux voyageurs;
- l'intégration tarifaire, en vertu de la refonte tarifaire adoptée en décembre 2020.

L'utilisation combinée des services de transport collectif régulier et adapté par la clientèle admise au transport adapté sera également encouragée pour ceux et celles qui souhaitent le faire. Cela permettra d'offrir une option supplémentaire de transport collectif aux usagers ayant des limitations fonctionnelles tout en maintenant le service de transport adapté pour la clientèle admise.

Une expérience plus simple et spontanée

L'obligation de procéder à une réservation préalable, la difficulté de se procurer des titres de transport et les heures de service parfois restreintes complexifient les déplacements pour les usagers des services de transport adapté.

Le développement et l'harmonisation du transport adapté feront en sorte de faciliter et de mieux répondre à la croissance et aux besoins de déplacement des aînés et des usagers ayant des limitations fonctionnelles.

Le tout se fera dans le respect des besoins et des habitudes de déplacement de ces clientèles tout en leur permettant de se déplacer de manière sécuritaire et plus spontanée dans un système de transport inclusif.

Programme de développement et d'harmonisation du transport adapté

Établir et harmoniser des normes de service sur l'ensemble du territoire métropolitain

Dans un premier temps, une démarche visera à établir des normes métropolitaines quant aux services de transport adapté, dont l'application par les OPTC tiendra compte des spécificités locales.

L'intervention proposée s'appuiera sur les travaux d'un comité de travail chargé de déterminer les meilleures pratiques ainsi que leurs bénéfices potentiels sur la mobilité des usagers du transport adapté et les opérations des OPTC, en vue de leur mises en œuvre. Le développement et l'harmonisation des normes de service du transport adapté se feront dans une approche de concertation et de collaboration avec les OPTC et le milieu associatif. Par la suite, le comité de travail déterminera une qualité de service optimal à atteindre afin de soutenir le développement des services de transport adapté, et ce, en tenant compte des ressources et des contraintes dans chacun des secteurs.

De même, le programme proposé soutiendra le financement de l'amélioration des centres de réservation et de répartition des services de transport adapté, ainsi que la simplification et l'accélération du traitement des demandes d'admissibilité.

Améliorer l'offre de transport adapté

Compte tenu du phénomène de vieillissement de la population, la demande pour des services de transport collectif réguliers, accessibles universellement, et adaptés augmentera au cours de la prochaine décennie. Aussi, il est proposé de développer et d'améliorer l'offre de services en transport adapté afin de prendre en compte les besoins croissants de la population ayant une limitation fonctionnelle pour qu'elle puisse continuer à se mouvoir de façon sécuritaire et accéder à plusieurs services essentiels. L'accroissement de l'offre de services sera établi en adéquation avec la demande, tant au plan local que métropolitain, et en collaboration avec les OPTC, les municipalités et le milieu associatif.

Par ailleurs, la démarche d'harmonisation à l'échelle métropolitaine des normes de service en transport adapté sera également considérée puisqu'elle aura un impact sur l'organisation des services des OPTC. En effet, l'établissement de normes métropolitaines permettra d'offrir un service plus équitable à l'ensemble

de la population se déplaçant sur le territoire de l'ARTM, et ce, en réduisant les écarts de service afin de faciliter les déplacements.

Assurer la continuité et la complémentarité des services de transport collectif régulier et adapté

L'ARTM coordonnera et assurera le suivi des travaux visant l'intégration des offres de services du transport collectif régulier et adapté. En s'inspirant des meilleures pratiques, l'intégration sera réalisée d'une part entre les différents organismes offrant le transport adapté et, d'autre part, entre les services de transport régulier et adapté. À noter que la mise en œuvre du *Programme de développement et d'accessibilité universelle* sera l'une des conditions de succès.

Afin de faciliter une utilisation combinée des réseaux de transport collectif régulier et adapté cette intervention soutiendra la formation des employés du transport collectif, afin de mieux les outiller dans leur rôle d'accompagnateur des usagers du transport adapté, ainsi que l'élaboration et le déploiement de programmes d'apprentissage pour les usagers ayant une limitation fonctionnelle à l'utilisation du réseau régulier. Ce type de programme s'adressera à la clientèle ayant des limitations fonctionnelles, admise ou non au transport adapté, et vise à offrir une option supplémentaire de déplacements, tout en maintenant le service de transport adapté pour la clientèle admise.

Interventions prioritaires pour la période 2021-2035

- › Établir et harmoniser des normes de service sur l'ensemble du territoire métropolitain
- › Améliorer l'offre de transport adapté
- › Assurer la continuité et la complémentarité des services de transport collectif régulier et adapté

Principaux acteurs impliqués

ARTM, OPTC, MTQ, organismes gouvernementaux, milieu associatif, secteur privé

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.

La tarification peut devenir un levier pour encourager l'utilisation du transport collectif. Elle vise à répondre à la fois aux besoins de mobilité des citoyens, incluant ceux ayant des limitations fonctionnelles, et aux besoins financiers requis pour offrir un service de grande qualité.

Pour favoriser une plus grande multimodalité, il semble essentiel de créer de nouvelles offres tarifaires qui favorisent l'utilisation des services. Celles-ci s'appuieront sur l'intégration des services de mobilité alternatifs offerts dans la région ainsi que sur les développements technologiques en cours.

La centrale de mobilité et la modernisation des modes de paiement

L'ARTM mettra en place la centrale de mobilité métropolitaine, soit une plateforme unique à l'échelle de la région, à partir de laquelle les usagers pourront, entre autres, planifier leurs déplacements en comparant plusieurs options et en combinant plusieurs services de mobilité à un prix adapté à leurs besoins.

De même, l'amélioration du système de vente et de perception, grâce aux nouveaux outils technologiques, simplifiera l'expérience des usagers par la vente des titres de transport en amont, et en ajoutant de nouveaux supports de titres tel que les téléphones intelligents.

Un service fiable, confortable et sécuritaire

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 et à l'attente du transport collectif participeront à bonifier l'expérience des usagers.

Une information juste pour tous

Les usagers du système de transport, peu importe le mode qu'ils utilisent, doivent pouvoir bénéficier d'une information juste et régulièrement mise à jour qui leur permettra d'améliorer leur expérience de mobilité. Cette approche doit viser 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 également 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. Des actions de promotion et d'éducation peuvent lever des barrières à l'utilisation des modes actifs et collectifs et les rendre plus attrayants.

Innovations technologiques et émergence de nouveaux services de mobilité

Les nouvelles technologies ont un impact important sur les systèmes de transport et la mobilité. Elles permettent d'optimiser les réseaux de transport, d'offrir un plus grand nombre d'options de mobilité et d'améliorer la qualité des services afin d'encourager le transfert modal vers des modes plus durables. Pour y arriver, l'innovation et la collaboration doivent être au cœur de la démarche de planification de l'ARTM. Ainsi, le soutien du développement des nouvelles initiatives, dont la recherche et le déploiement de projets pilotes d'intégration en complémentarité au transport collectif, se fera en partenariat avec les divers intervenants du milieu.

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

Pour répondre aux besoins des usagers existants et en attirer de nouveau

Simplifier la mobilité en facilitant les déplacements multimodaux et en offrant une plateforme unique de services permettra de mieux répondre aux besoins de la population et favorisera l'augmentation de la part des modes durables.

La tarification joue aussi un rôle important dans les choix de déplacements des citoyens. En effet, quand elle est bien adaptée aux besoins et à la réalité des usagers, la tarification devient un levier pour encourager l'utilisation du transport collectif. À l'inverse, elle peut devenir une barrière à son utilisation lorsqu'elle se montre trop complexe ou trop élevée.

À cet effet, l'ARTM a adopté, en décembre 2020, une refonte tarifaire qui vise la simplification et l'intégration de la tarification du transport collectif régulier et adapté dans la région métropolitaine de Montréal. L'élaboration de ce projet a pris appui sur différentes démarches de consultation en 2019 et 2020 dont notamment une vaste consultation publique à l'automne 2020. La mise en œuvre du projet de refonte tarifaire sera lancée en 2021.

La refonte repose principalement sur le découpage du territoire en quatre zones et sur la mise sur pied de deux grandes catégories tarifaires. Les titres « tous modes » permettront l'utilisation pour un tarif donné de tous les modes disponibles (bus, métro, train, REM, transport adapté), le tarif variant avec le nombre de zones franchies. Les titres « bus partout », pour leur part, permettront d'utiliser l'ensemble du réseau de bus, sans égard au nombre de zones franchies, sur l'ensemble du territoire de l'ARTM.

Simplifier la structure tarifaire

Actuellement, l'organisation des tarifs par les OPTC au niveau local et la superposition de différentes approches sur l'ensemble du territoire fait en sorte que l'utilisateur peut avoir à payer à plusieurs reprises au cours d'un même déplacement. Dans certains cas, la cohabitation des tarifications locales et de la tarification intégrée à l'échelle régionale entraîne des incohérences dans les tarifs et dans les réductions tarifaires, ce qui peut causer de la confusion auprès des citoyens et des usagers.

La tarification sera simplifiée tout en s'assurant de :

- la cohérence des mesures mises en place sur une base métropolitaine;
- la simplicité d'utilisation;
- l'accessibilité tarifaire;
- l'adaptabilité en fonction de l'évolution des besoins;
- la possibilité d'intégrer des initiatives tarifaires locales;
- la capacité d'arrimage de la tarification avec les autres services de mobilité.

Les faits saillants de la refonte tarifaire :

- Le découpage du territoire de l'ARTM en 4 zones, au lieu de 8;
- Une seule grille tarifaire, au lieu de 17 grilles distinctes;
- Une centaine de titres tarifaires, au lieu de 700 ;
- Des titres « tous modes » dont le tarif varie selon le nombre de zones franchies;
- Un titre « bus partout » qui donne accès à tous les réseaux de bus des zones situées sur le territoire de l'ARTM;
- L'harmonisation du rabais de 40 % accordé aux étudiants;
- L'élargissement de la gratuité aux enfants de 6 à 11 ans;
- Le maintien de certaines mesures tarifaires municipales existantes;
- La pleine intégration tarifaire entre les services de transport collectif régulier et adapté;

Tarification sociale

La tarification sociale accorde des réductions tarifaires à certaines catégories d'usagers. Les mesures en place actuellement visent les jeunes, les personnes de 65 ans et plus et les étudiants. Dans le but d'accroître l'accessibilité de tous les citoyens au transport collectif, l'ARTM procèdera à l'analyse et à l'évaluation de différents mécanismes de tarification sociale et de leur impact sur les coûts et sur l'achalandage du transport collectif.

L'élaboration d'une stratégie de tarification sociale fera l'objet de discussions entre l'ARTM et ses partenaires.

Faciliter l'utilisation des services

L'ajout de nouveaux supports de titres, tel que le téléphone intelligent, associés à de nouveaux modes de validation (cartes de paiement) simplifieront et faciliteront l'achat et l'utilisation des titres de transport. Afin de s'adapter aux évolutions des habitudes de consommation et de la technologie, de nouvelles façons d'acheter, de payer et de valider les titres de transports seront introduites. On peut penser entre autres à l'usage de cartes de paiement pour acquitter son droit au transport, à l'utilisation des téléphones intelligents pour charger ou héberger les produits tarifaires et aux modes de facturation plus flexibles associés à un compte mobilité.

La centrale de mobilité

L'utilisateur sera placé au cœur de sa mobilité en ayant accès à la centrale de mobilité et à une gamme de services étendue, comme le transport collectif, le vélo partagé, l'autopartage, le covoiturage, le taxi ou d'autres modes de déplacement.

La centrale de mobilité s'inspire du concept de « mobilité servicielle », ou « *Mobility as a Service* » (MaaS). Elle constituera la plateforme unique à l'échelle de la région métropolitaine à partir de laquelle les usagers pourront planifier leurs déplacements en comparant plusieurs options et en obtenant l'information pertinente en ce qui concerne, par exemple, les conditions de circulation, la disponibilité et le coût du stationnement à destination ainsi que le coût total selon les modes utilisés.

La mise en place de la centrale de mobilité permettra aux usagers d'avoir accès à une combinaison de services de mobilité à un prix adapté à leurs besoins. Des forfaits personnalisés et des offres tarifaires à la carte seront mis à la disposition des usagers, qui pourront en gérer la composition selon l'évolution de leurs besoins de mobilité ou la période de l'année, par exemple. Des mesures incitatives permettront également d'encourager et de développer des comportements de déplacement, comme les déplacements hors période de pointe.

Programme de simplification du cadre tarifaire et introduction de nouveaux supports de titres

Simplifier le cadre tarifaire

Amorcée en 2018 et adoptée en décembre 2020 par l'ARTM, la refonte tarifaire constitue un projet d'envergure pour la région métropolitaine. Celle-ci vise essentiellement la simplification du système tarifaire actuel, qui compte plus de 700 titres répartis dans 17 grilles tarifaires. Puisque la complexité du système tarifaire peut agir comme frein à l'utilisation du transport collectif, il était essentiel de le repenser pour favoriser une expérience de mobilité plus simple.

Proposer des solutions de paiement adaptées aux besoins des usagers

De nos jours, les solutions de paiement passent de plus en plus par des outils technologiques tels que les téléphones portables et les cartes de paiement. Afin de s'assurer d'offrir des solutions de paiement adaptées à la réalité d'aujourd'hui et aux besoins des usagers, une réflexion devra être entamée dans l'optique de multiplier les possibilités d'héberger les titres de transport.

Améliorer le système de vente et perception

L'amélioration du système de vente et perception a pour but de simplifier l'expérience de l'utilisateur par l'entremise de la vente des titres tarifaires en amont, ou par la perception des titres, qui peut apporter des bénéfices à bord comme un embarquement accéléré ou la possibilité de payer avec une carte de crédit.

Établir des orientations en matière de tarification sociale

Plusieurs variables entrent en jeu dans la tarification du transport collectif, entre autres les questions d'équité selon l'âge et le statut socio-économique. La tarification sociale peut prendre différentes formes, dont des rabais accordés aux usagers en fonction de leur statut, de leur âge ou de leur revenu. Dans la région métropolitaine, la tarification sociale consiste actuellement en des rabais accordés aux jeunes, aux étudiants et aux personnes de 65 ans et plus.

Les mesures de tarification sociale, étudiées dans le cadre de la refonte tarifaire, permettront de proposer une stratégie de tarification sociale dans le contexte d'une réflexion plus large sur le financement du transport collectif.

Créer des produits tarifaires pour le transport collectif et d'autres modes complémentaires

La réflexion simultanée sur la refonte tarifaire, l'évolution des systèmes de perception et la mise en service de la centrale de mobilité constituent une occasion pour développer de nouveaux produits tarifaires, combinant plusieurs modes en complément du transport collectif et davantage adaptés aux besoins des usagers. Ainsi, un usager pourrait bénéficier des tarifs combinés pour son utilisation des services de transport collectif, de vélopartage, d'autopartage, de covoiturage et d'autres formes émergentes de mobilités.

Interventions prioritaires pour la période 2021-2035

- › Simplifier le cadre tarifaire
- › Proposer des solutions de paiement adaptées aux besoins des usagers
- › Améliorer le système de vente et perception
- › Établir des orientations en matière de tarification sociale
- › Créer de nouveaux produits tarifaires pour le transport collectif et d'autres modes complémentaires

Programme de déploiement de la centrale de mobilité

Développer des partenariats pour améliorer l'offre de services de mobilité durable

Des partenariats doivent être développés avec des acteurs de la mobilité comme les entreprises d'autopartage et de vélopartage dans le but d'offrir des options de mobilité durable additionnelles. Ces partenariats s'intéresseront aux offres de services, aux aménagements et aux équipements à déployer, à leur interopérabilité, aux flux d'informations, à la tarification conjointe et aux modèles d'affaires.

Mettre en place la centrale de mobilité (plateforme unique de services de mobilité)

Autre projet important de l'ARTM, la centrale de mobilité vise à regrouper tous les services de mobilité sur une seule plateforme, offrant ainsi aux usagers un éventail d'options qui prend en compte le cycle de vie complet du déplacement allant du choix du produit tarifaire jusqu'à l'information avant, pendant et après le déplacement. Ainsi l'utilisateur aura la possibilité de planifier, choisir, payer ou réserver son déplacement en un seul endroit.

Une fois la structure partenariale et la gouvernance arrêtées, la mise en place de la centrale de mobilité passera par la mise en place d'une infrastructure technologique permettant un accès inclusif à partir de différents médias, web, téléphone, tablettes et centrale d'appel.

Interventions prioritaires pour la période 2021-2035

- › Développer des partenariats pour améliorer l'offre de services de mobilité durable
- › Mettre en place la centrale de mobilité (plateforme unique de mobilité intégrée)

Principaux acteurs impliqués

ARTM, OPTC, CDPQ Infra, autres acteurs de la mobilité



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

Vers une expérience de mobilité simple et efficace

Le parcours des usagers du transport collectif, de la planification du déplacement à l'achat d'un titre, en passant par les correspondances, doit être simple, attrayant et accessible. Ceci permettra entre autres de fidéliser la clientèle et d'augmenter l'attrait du transport collectif.

Des mesures verront à simplifier les correspondances, faciliter l'orientation des usagers dans le réseau et assurer une meilleure prévisibilité des parcours, grâce à une information en temps réel à l'échelle régionale.

L'amélioration du confort à bord et à l'attente, ainsi que le maintien de hautes exigences de sécurité seront également mis de l'avant. De même, l'harmonisation et le renforcement des normes sanitaires préserveront la santé et la sécurité de tous à bord des véhicules et à l'attente du transport collectif, et favoriseront la reprise de l'achalandage dans la période transitoire suivant la pandémie de COVID-19 et en anticipation d'autres perturbations sanitaires. Les usagers du transport collectif pourront se déplacer en toute quiétude en transport collectif grâce à ces mesures visant à améliorer leur expérience.

De l'information disponible en tout temps pour plus de prévisibilité

En s'assurant de diffuser l'information sur plusieurs plateformes, virtuelles ou physiques, tous les usagers du transport collectif bénéficieront d'une information juste et régulièrement mise à jour, peu importe le mode de transmission.

Se déplacer vers le système de transport collectif et à l'intérieur de celui-ci peut être désorientant pour les nouveaux utilisateurs, particulièrement si plusieurs modes sont empruntés. La mise en place d'une signalétique commune et universellement accessible sur l'ensemble du système améliorera les communications et la compréhension de l'information et facilitera ainsi les déplacements intermodaux et l'utilisation des services de transport collectif.

Des mesures particulières seront déployées afin d'assurer la fiabilité et la prévisibilité des services et ainsi favoriser la reprise de l'achalandage à la suite de la pandémie de COVID-19.

Un confort amélioré et des normes sanitaires renforcées

Le confort, le sentiment de sécurité et le service à la clientèle sont des éléments importants pour les usagers. À cet égard, des mesures doivent être entreprises pour améliorer :

- les installations, afin qu'elles soient sécuritaires, bien adaptées et bien éclairées;
- le confort, autant en ce qui concerne la commodité que la propreté des installations;
- le service à la clientèle offert aux usagers;
- les normes sanitaires à bord des véhicules et à l'attente du transport collectif.

Programme d'amélioration de l'expérience des usagers

Harmoniser et améliorer les normes de service à la clientèle à l'échelle de la région métropolitaine

Cette intervention vise la création d'un système intégré de service à la clientèle, afin d'harmoniser la transmission de l'information et le traitement des plaintes dans le but de mieux servir les usagers.

Établir des normes de confort et d'aménagement

L'ARTM établira des normes pour améliorer l'expérience à l'attente et à bord du transport collectif. Ces normes encadreront :

- le confort en lien avec le nombre de passagers optimal à bord de chacun des véhicules;
- le confort dans les zones d'attente;
- l'installation de mobilier et l'accès au WiFi;
- la conception et l'aménagement des points d'accès au transport collectif.

Renforcer les normes sanitaires en transport collectif, à bord des véhicules et à l'attente

Afin de préserver la santé de tous, d'assurer la confiance des usagers et d'améliorer la résilience du système de transport collectif, si d'autres perturbations survenaient, les normes sanitaires seront améliorées selon les meilleures pratiques. Le renforcement de ces normes, notamment dans la période suivant la pandémie de COVID-19, réduira le risque de transmission de maladie, assurera la confiance des usagers et protégera la santé de tous, incluant les travailleurs et les travailleuses du système de transport collectif.

Harmoniser et déployer les normes de signalétique métropolitaine

L'ARTM développera une signalétique commune et universellement accessible pour l'ensemble du réseau de transport collectif métropolitain. Cette uniformisation de l'information facilitera le déplacement des usagers de la région métropolitaine et leur utilisation du réseau.

Harmoniser les règles de conduite et faire notamment la promotion du civisme dans le transport collectif

Afin d'améliorer l'expérience des usagers sur l'ensemble du réseau, des règles de conduite seront édictées pour assurer la promotion du civisme et des standards uniformes à l'échelle du réseau.

Déployer des outils intégrés de relation avec la clientèle

En partenariat avec les OPTC et en cohérence avec le déploiement de la Centrale de mobilité, la modernisation et le déploiement d'outils intégrés de relation avec la clientèle seront soutenus. Ces outils permettront d'assurer un meilleur suivi des échanges avec les usagers, de mieux comprendre leurs habitudes de déplacement et de répondre à leurs besoins de façon plus personnalisée.

Interventions prioritaires pour la période 2021-2035

- › Harmoniser et améliorer les normes de service à la clientèle à l'échelle de la région métropolitaine
- › Établir des normes de confort et d'aménagement
- › Renforcer les normes sanitaires en transport collectif, à bord des véhicules et à l'attente
- › Harmoniser et déployer les normes de la signalétique métropolitaine
- › Harmoniser les règles de conduite et faire notamment la promotion du civisme dans le transport collectif
- › Déployer des outils intégrés de relation avec la clientèle

Programme de développement des données, des systèmes et technologies

Assurer la gestion, l'acquisition et le partage des données

Des outils de gestion, d'acquisition et de partage de données liés à la planification des transports seront développés et mutualisés entre les différents partenaires de l'ARTM. Cette intervention permettra de faciliter la réalisation d'analyses (géospatiales, statistiques, etc.) ou d'exercices de modélisation, par exemple pour mieux comprendre les comportements de mobilité, dresser un diagnostic de l'accès aux lieux d'activité par transport collectif ou développer le système de transport. Ce programme facilitera le partage, la mise en commun et la comparaison des résultats de différentes analyses réalisées tant par des organismes publics que privés.

Établir un plan de déploiement de l'information en temps réel lors d'interruptions de service

La transmission d'une information juste et en temps réel est essentielle à toute expérience de mobilité optimale pour les usagers. En cas d'interruption ou de délai de service, il est important d'informer rapidement la population des options disponibles. Ainsi, ce plan vise à améliorer la transmission de l'information en temps réel dans de telles situations à l'échelle de la région métropolitaine.

Déployer une solution de téléjalonnement dans les stationnements incitatifs

Certaines technologies, par exemple celle du téléjalonnement, peuvent optimiser le temps des usagers en transmettant de l'information sur les places disponibles dans les stationnements incitatifs.

Déployer des systèmes SAEIV à l'échelle de la région métropolitaine

D'abord désignés comme outil d'opérations, les systèmes d'aide à l'exploitation et à l'information voyageur (SAEIV) permettent d'assurer continuellement un niveau d'information à jour destiné aux usagers dans le but de les garder informés de l'état du service et de leur permettre de planifier leurs déplacements adéquatement. Ils contribuent aussi à définir et à communiquer les trajets alternatifs en cas de perturbation sur le réseau. Ces systèmes seront déployés progressivement à l'échelle de la région métropolitaine afin d'offrir à tous une information en temps réel, peu importe le mode de transport utilisé.

Soutenir des partenariats de recherche relatifs aux données de la mobilité

Dans le cadre de ce programme, des comités regroupant l'ensemble des partenaires de la région métropolitaine et des partenariats de recherche universitaire pourront être mis sur pied et soutenus afin de proposer des solutions novatrices visant à améliorer la collecte, le partage et la valorisation de données. À noter que ce programme pourra avoir des retombées sur l'ensemble des activités liées à la planification des transports.

Interventions prioritaires pour la période 2021-2035

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

Principaux acteurs impliqués :

ARTM, OPTC, municipalités

Action 4.3 : Promouvoir une culture de la mobilité durable

Créer chez les citoyens, employeurs et acteurs économiques, un réflexe mobilité durable.

L'ARTM souhaite faire de la mobilité durable une composante essentielle et distinctive de la culture de la région métropolitaine de Montréal.

Pour promouvoir une culture de la mobilité durable, il sera nécessaire d'agir auprès de différents types d'intervenants et de maîtriser les avancées technologiques afin de les intégrer à l'offre de mobilité durable.

L'ensemble de la société joue un rôle essentiel dans la mobilité de la région métropolitaine. C'est pourquoi un effort de communication et de promotion de la mobilité durable sera effectué auprès du grand public, de la société civile, des institutions et des entreprises.

Ces efforts auront pour but de faire connaître les services offerts, de susciter la volonté de les utiliser et de reconnaître leur apport dans la protection de l'environnement, le développement économique et le rayonnement de la région. Des offres promotionnelles pourront également être mises de l'avant afin de susciter l'utilisation des modes durables.

Générateurs de déplacements (employeurs, milieux institutionnels, de loisir et de culture)

Les milieux des affaires, culturel et institutionnel sont des alliés incontournables pour promouvoir l'utilisation des modes durables et augmenter la part modale du transport collectif à l'échelle métropolitaine. Chaque jour, des milliers de résidents de la région métropolitaine se déplacent pour se rendre au travail, faire des achats ou assister à des événements culturels. Ces activités génèrent un grand nombre de déplacements sur l'ensemble du territoire.

En encourageant la population à utiliser les transports collectifs et actifs, les grands générateurs de déplacement peuvent participer à la création d'une culture de la mobilité durable, en plus de susciter un sentiment de fierté collectif à l'égard de leur utilisation et de leur déploiement dans la région. L'ARTM continuera ainsi à soutenir les centres de gestion des déplacements (CGD), organismes mandatés par le ministère des Transports, qui ont notamment l'objectif d'accompagner les générateurs de déplacement dans la promotion de la mobilité durable. Il sera également essentiel de sensibiliser l'ensemble des acteurs des milieux des affaires, culturel et institutionnel sur l'importance de leurs choix sur la mobilité, particulièrement à l'égard de la localisation et des horaires de leurs activités.

Des changements de comportement de mobilité à grande échelle peuvent se produire lors d'événements perturbateurs, comme lors de la pandémie de COVID-19. Ils constituent des occasions de s'interroger sur les mobilités du quotidien et ces occasions peuvent être mises à profit pour aider les individus et les organisations à pratiquer une mobilité plus durable, qui ne peut pas seulement être atteinte par l'offre de services de transport collectif. C'est pourquoi il est nécessaire de renforcer des dispositifs avec la collaboration de partenaires publics, privés et communautaires, pour encourager les changements de comportement vers une mobilité durable (transports collectif et actif) et atteindre les cibles du PSD.

Programme de promotion de la mobilité durable

Élaborer une stratégie de promotion et de sensibilisation des citoyens, des institutions, des entreprises et des décideurs

Une stratégie de promotion du transport collectif et actif sera élaborée afin de transformer l'image du transport collectif et actif et d'en faire une priorité métropolitaine. Cette stratégie de promotion visera à véhiculer une image positive du transport collectif et actif et à communiquer des valeurs rassembleuses et des solutions concrètes. Elle sera élaborée en prenant en compte les spécificités des secteurs et la variété des publics ciblés, notamment les nouveaux utilisateurs potentiels et les nouveaux arrivants.

Promouvoir le transport collectif et actif à l'échelle métropolitaine

Les activités promotionnelles sont indispensables pour inciter de nouveaux usagers à utiliser les services de transport collectif et les modes actifs. Même un service performant, fiable et de qualité ne peut se passer d'un minimum d'information et de mise en valeur auprès du grand public pour rencontrer ses objectifs d'achalandage. De plus, des campagnes de communication seront menées à l'échelle métropolitaine, en soutien à la livraison de nouvelles infrastructures ou à la hausse d'une offre de services sur des lignes déjà existantes.

Une forte mobilisation promotionnelle doit également être envisagée pour contrebalancer des désaffections ponctuelles du public pour le transport collectif ou les effets néfastes de perturbations inattendues (crise sanitaire, météorologique ou environnementale).

Pour la période entre 2021 et 2025 suivant la pandémie de COVID-19, des mesures spécifiques et une campagne de promotion seront déployées pour assurer la confiance des usagers et encourager des comportements de mobilité durable (transports collectif et actif) et ainsi contrer une augmentation de l'auto solo.

Soutenir les programmes d'accompagnement mis en œuvre par les acteurs locaux, dont les CGD, les employeurs et les organisations de citoyens

Les initiatives et acteurs locaux œuvrant pour la promotion de la mobilité durable auprès des employeurs et des citoyens verront leurs missions confortées et soutenues par des moyens accrus, pouvant comprendre des mesures incitatives en faveur de la mobilité durable.

Interventions prioritaires pour la période 2021-2035

- › Élaborer une stratégie de promotion et de sensibilisation des citoyens, des institutions, des entreprises et des décideurs
- › Promouvoir le transport collectif et actif à l'échelle métropolitaine
- › 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 soutenir l'essor des services de mobilité émergents

Tirer profit des innovations pour favoriser la mobilité durable

L'émergence de nouvelles technologies et de nouveaux services de mobilité présente des occasions à saisir pour bonifier et optimiser l'offre de transport collectif existante. Elle s'accompagne également de défis à anticiper et à relever, qui nécessiteront d'adapter le cadre réglementaire et normatif pour favoriser la réalisation des projets innovants et de développer de nouvelles expertises.

Il sera à cet égard essentiel de jouer un rôle actif pour collaborer au soutien, à la coordination et au développement des nouveaux services de mobilité offerts par des entreprises privées, tels que les services à la demande, les plateformes de mobilité en tant que service, les services de véhicules en libre-service, incluant potentiellement des véhicules autonomes.

Prévoir la transition et l'intégration des nouvelles mobilités

Des mesures doivent être mises en place pour prévoir la transition et l'intégration de ces nouvelles mobilités ainsi que pour encourager l'utilisation de ces services en complément du transport collectif plutôt qu'en compétition avec ce dernier. Le développement du système de transport collectif devra être réalisé de manière à faciliter son évolution à l'égard de l'intégration de nouvelles mobilités. Ces mesures, dans une perspective de résilience, feraient en sorte que les infrastructures et les équipements seraient adaptés aux mobilités émergentes.

Développer l'expertise

L'intégration de nouvelles technologies et de nouvelles formes de mobilité à l'offre de transport collectif nécessite de développer l'expertise, la main-d'œuvre spécialisée et les outils nécessaires.

L'accès aux données étant primordial pour analyser l'évolution rapide des habitudes et des besoins de mobilité, des mesures seront développées pour inciter les entreprises privées offrant des services de mobilité à partager leurs données dans un format uniforme, au bénéfice de l'ensemble des acteurs de la mobilité de la région.

Des liens de collaboration seront établis avec les partenaires publics et privés afin d'assurer une veille des actions entreprises par ces derniers et afin de soutenir le développement de nouvelles initiatives, dont des projets pilotes d'intégration des nouvelles technologies et des nouveaux services de mobilité au système de transport collectif.

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

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

L'intégration des mobilités émergentes au système de transport collectif recoupe de nombreux enjeux de gouvernance, de diversité d'acteurs, d'évolution rapide des technologies, d'éthique concernant la collecte et l'utilisation des données, de partage et de réaménagement de l'espace public, de même qu'une forte implication du secteur privé.

L'élaboration d'une politique-cadre constituerait ainsi une base commune, permettant le déploiement d'initiatives variées, souples et adaptées, en vue d'intégrer les mobilités émergentes, comme les voitures autonomes ou les micromobilités, complémentaires au transport collectif. Ainsi, cette politique-cadre devra être réalisée en amont des futurs changements technologiques afin de faciliter la période de transition et d'assurer la complémentarité des nouvelles mobilités avec le transport collectif.

Soutien des partenariats de recherche relatifs aux mobilités émergentes

Certains domaines, comme l'intelligence artificielle et les véhicules autonomes ne sont pas encore entrés dans des phases opérationnelles à grande échelle. La mise en place de mécanismes de veille stratégique et de partenariats de recherche est essentielle pour permettre au secteur du transport collectif de demeurer à l'avant-garde des innovations et de leurs impacts potentiels.

L'ARTM peut jouer un rôle important dans le développement et la coordination de partenariats entre les secteurs public et privé pour développer et intégrer les mobilités émergentes dans les systèmes et services de mobilité existants et en développement.

Soutien des projets pilotes d'intégration de services de mobilité émergents au système de transport collectif

En cohérence avec les activités de recherche, le soutien financier de projets pilotes, réalisés en collaboration avec les partenaires de la région et les OPTC, permettra de tester l'intégration de nouvelles technologies et de nouveaux services de mobilité au système de transport collectif, d'anticiper les enjeux qui leur sont associés et de maximiser leurs retombées potentielles. Les apprentissages réalisés dans le cadre de ces projets pilotes seront diffusés au sein de la région.

Interventions prioritaires pour la période 2021-2035

- › 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
- › Soutien des partenariats de recherche relatifs aux mobilités émergentes
- › Soutien des projets pilotes d'intégration de services de mobilité émergents au système de transport collectif

Principaux acteurs impliqués

ARTM, OPTC, municipalités, secteurs privé et communautaire, CGD

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, au covoiturage ou à l'autopartage pourront être installés à proximité du réseau.

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.



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

Les usagers du transport collectif pratiquent régulièrement la marche et parfois le vélo pour accéder aux services de transport collectif ou à leur destination depuis des points de service du transport collectif. De même, les personnes pratiquant régulièrement la marche ou le vélo, pour leurs principaux déplacements, utilisent aussi le transport collectif pour effectuer certains déplacements plus longs ou à cause des conditions météorologiques, notamment en hiver. Il y a donc une grande convergence d'usage et d'intérêt entre le transport collectif et les modes actifs, qui s'avèrent des modes complémentaires de la mobilité durable.

Le PSD propose de convertir 15 % des déplacements en auto solo de moins de 5 km vers les modes actifs. Plusieurs interventions sont déjà entreprises en matière de modes actifs par les municipalités et la CMM. À cet égard, les enjeux de sécurité des piétons et des cyclistes seront pris en compte en s'inspirant notamment de la démarche initiée par la Ville de Montréal en 2018, *Vision zéro décès et blessés graves*²⁷ (voir encadré). L'ARTM, en étroite collaboration avec les OPTC, propose de mettre l'accent sur l'amélioration de l'accès en modes actifs aux services de transport collectif, en complémentarité au développement d'un réseau cyclable métropolitain et à la coordination d'interventions visant les modes actifs, notamment pour assurer leur promotion à l'échelle métropolitaine auprès du public.

La *Vision zéro décès et blessés graves* de la Ville de Montréal

Le concept de Vision zéro a été développé en Suède dans les années 1990. En 2018, la Ville de Montréal a adopté le *Plan d'action Vision Zéro décès et blessé grave 2019-2021* qui s'appuie sur un principe de base : personne ne devrait mourir ni même être gravement blessé à l'occasion d'un déplacement.

Ce principe est décliné selon les énoncés suivants :

- Les décès et blessures graves sont inacceptables; on doit pouvoir se déplacer sans mettre sa vie en danger.
- Prendre en compte, dans la conception même du système routier, la faillibilité et la vulnérabilité humaines.
- La responsabilité des collisions est partagée entre les concepteurs, les gestionnaires et les usagers du système routier.
- Renforcer les ressources d'analyse et de recherche, que l'on concentre sur les collisions avec décès ou blessés graves.
- Adopter une approche systémique, en agissant de façon proactive sur l'ensemble des composantes du système routier.

²⁷ *Plan d'action Vision Zéro décès et blessé grave 2019-2021, Des assises solides pour mieux travailler ensemble, Ville de Montréal, 2018, p. 19, <https://ville.montreal.qc.ca/visionzero/documents/vision-zero-ville-de-montreal-2019-2021.pdf>*

Des réseaux cyclables et des aménagements piétonniers pour simplifier l'accès au transport collectif

Une grande proportion des déplacements se font sur une distance qui peut être aisément parcourue en modes actifs comme la marche ou le vélo. Que ce soit pour réaliser un déplacement ou pour accéder au réseau de transport collectif, les modes actifs offrent une grande flexibilité aux usagers et sont les moins coûteux à développer. Toutefois, le manque d'aménagements dédiés, sécuritaires, confortables et entretenus à long terme constitue un frein à leur utilisation par un plus grand nombre de personnes.

L'ajout d'équipements, tels que des stationnements sécurisés pour vélo, des espaces dédiés au service de vélopartage, des bornes de réparation pour vélo et des supports à vélo sur les autobus, sera effectué afin de faciliter l'utilisation du vélo en complémentarité avec le transport collectif.

L'amélioration des liens piétonniers et cyclables aux abords des gares, stations et terminus d'autobus sera réalisée en collaboration avec les partenaires municipaux et permettra d'améliorer l'intégration des points d'accès avec le milieu urbain environnant.

Favoriser l'usage des modes actifs qui constituent des compléments importants au transport collectif

Le développement d'un réseau cyclable supérieur d'envergure métropolitaine, tel qu'il est envisagé par le Réseau de vélo métropolitain de la CMM, est nécessaire pour soutenir la croissance des déplacements à vélo dans l'ensemble de la région et offrir une réelle option de mobilité pour tous. La consolidation et le développement de ces axes de déplacements utilitaires seront pris en compte dans la planification du réseau de transport collectif dans une perspective de complémentarité des modes durables.

Les nombreux acteurs intervenant dans le domaine des modes actifs doivent pouvoir s'appuyer sur un lieu de concertation et de ressources, notamment pour faire la promotion de ces mobilités à l'échelle métropolitaine.

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

Ce programme vise à soutenir les modes actifs en complémentarité avec le transport collectif par le déploiement d'aménagements et d'équipements, à l'intérieur ou à proximité des infrastructures et véhicules de transport collectif. L'arrimage avec la CMM et les municipalités sera une garantie de succès de ce programme.

Assurer l'intégration sécuritaire des modes actifs aux équipements de transport collectif

Le développement d'aménagement et d'équipements sera programmé pour que les sites et infrastructures de transport collectif deviennent des références quant à l'intégration des modes actifs. Ceux-ci comprendront entre autres : des stationnements classiques et sécurisés, notamment par des abris et vélostations, une signalétique adaptée, un éclairage approprié, des bornes de réparation vélo, des rampes à vélo pour faciliter la montée et la descente d'un escalier, des pistes cyclables et cheminements sécurisés, bien éclairés et universellement accessibles, la possibilité d'accueil de flottes de vélos en libre-service ou en location longue durée.

Des moyens particuliers quant à l'entretien toute saison doit garantir que ces aménagements et équipements demeurent fonctionnels toute l'année.

Par ailleurs, le déploiement d'équipements nécessaires au transport des vélos et accessoires de micromobilité dans les véhicules du transport collectif ainsi que l'adaptation des équipements d'exploitation seront étudiés et développés, en collaboration avec les OPTC.

L'ARTM compte aussi collaborer avec les municipalités afin d'assurer l'implantation d'aménagements sécuritaires en faveur des modes actifs sur les voiries locales situées à proximité des équipements de transport collectif. Une attention particulière sera portée aux intersections, principale source de danger pour les usagers en mode actif.

Participer au développement conjoint des réseaux de transport collectif et cyclable

La CMM compte planifier, en collaboration avec les municipalités, des axes dits « utilitaires » du « Réseau vélo métropolitain ». L'ARTM collaborera à cette démarche afin que ce Réseau permette de rejoindre les équipements de transport collectif depuis les différents secteurs de la région métropolitaine et, ainsi, de favoriser la complémentarité des réseaux cyclables et de transport collectif.

L'ARTM proposera également sa collaboration pour l'implantation d'aménagements cyclables ou piétons dans la réalisation des grandes infrastructures de transport qui permettraient d'étendre les réseaux de mode actif, en plus d'améliorer l'accès au réseau de transport collectif ou de le compléter.

De même, le déploiement de voies réservées pour autobus sera associé à des aménagements pour vélos afin d'assurer des conditions de cohabitation sécuritaire. À cet effet, un *guide d'aménagements conjoints et de cohabitation bus-vélo* sera élaboré en collaboration avec les sociétés de transport, la CMM et les municipalités régionales et locales.

Promouvoir les modes actifs à l'échelle métropolitaine

Afin de favoriser l'usage des modes actifs à l'échelle de la région métropolitaine, et dans une perspective de complémentarité avec le transport collectif, les nombreux acteurs concernés doivent coordonner leurs interventions et leurs efforts de promotion. Une table de concertation métropolitaine sur les modes actifs

permettrait de rassembler les énergies, de mettre à profit les bonnes pratiques, de rapprocher les modes d'intervention et de lancer des campagnes de communication régionales ou conjointes.

Cette table de concertation verrait également à déterminer des ressources financières et les modes d'intervention, selon les compétences respectives des partenaires, afin de réaliser rapidement les aménagements favorisant l'accès en modes actifs aux équipements de transport collectif de l'ARTM et des OPTC.

Interventions prioritaires pour la période 2021-2035

- › Assurer l'intégration sécuritaire des modes actifs aux équipements de transport collectif
- › Participer au développement conjoint des réseaux de transport collectif et cyclables
- › Promouvoir les modes actifs à l'échelle métropolitaine

Principaux acteurs impliqués

ARTM, CMM, MTQ, MRC, agglomérations, municipalités, OPTC, CDPQ Infra

Action 5.2 : Établir un réseau artériel métropolitain efficace et une vision commune sur l'offre de stationnement

Un partage efficient et équitable des voies routières entre tous les usagers de la route et une vision métropolitaine du stationnement

Le réseau artériel métropolitain (RAM) actuel a été désigné par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et sa responsabilité a été transférée à l'ARTM en juin 2017. Ce réseau vise à faciliter le déplacement des personnes ainsi que des marchandises entre les municipalités de la région métropolitaine. Il comprend des voies de circulation routière existantes et projetées. La réflexion sur l'établissement du RAM devrait aussi être accompagnée d'une vision métropolitaine de la gestion du stationnement afin de l'intégrer à l'organisation du territoire et d'influencer les modes de déplacement.

La définition du RAM, une première étape

Les travaux initiés par la CMM, visant à déterminer les voies de circulation constituant le RAM, seront poursuivis en partenariat avec les municipalités et le ministère des Transports.

La désignation des corridors routiers constituant le RAM devra respecter les orientations du Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la CMM et soutenir le renforcement et le développement du Réseau de transport collectif structurant (RTCS) (Action 1.2).

Le développement du RAM

Le développement du RAM aura pour objectifs centraux de favoriser la fluidité des déplacements des personnes et des biens sur le RAM, d'offrir des aménagements sécuritaires pour les usagers des différents modes de transport.

Une priorité sera ainsi accordée à la sécurité des déplacements en modes actifs et collectifs et au partage efficient et équitable des voies routières dans une optique de fluidité de déplacement des personnes et des marchandises plutôt que des véhicules.

Là où le contexte urbain s'y prête, et en collaboration avec les municipalités, l'aménagement de certains axes du RAM s'inspirera d'une *démarche de rue conviviale* en vue d'assurer des déplacements actifs sécuritaires et l'aménagement d'espaces riverains en lieux de vie agréables et diversifiés.

Le déploiement des éléments suivants sera soutenu en tenant compte du contexte urbain :

- voies réservées pour les véhicules à occupation multiple (autobus, covoiturage, taxis);
- mesures préférentielles qui favorisent la circulation des autobus;
- consolidation des réseaux cyclables et piétonniers métropolitains;
- harmonisation et bonification des normes minimales de gestion, règles de signalisation et de contrôle de la circulation.

La démarche de rue conviviale

« La démarche de rue conviviale consiste à offrir des rues sécuritaires, efficaces et confortables pour tous, en recentrant l'aménagement des rues sur les personnes qui l'utilisent plutôt que sur les véhicules qui l'empruntent. Pouvant prendre plusieurs formes selon les besoins des communautés locales, la rue conviviale permet une utilisation agréable des rues à tous ses usagers et ce, peu importe l'âge ou les capacités : piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite, usagers du transport en commun, automobilistes, etc. »

Source : <https://www.ruesconviviales.com/fr/>

Une vision métropolitaine du stationnement

L'offre de stationnement constitue un important levier qui influence la façon dont les citoyens choisissent de se déplacer. Par exemple, la disponibilité et la gratuité du stationnement à proximité d'un lieu de destination favorisent l'usage de l'automobile comme mode de déplacement. L'envergure et l'aménagement des stationnements influencent aussi le tissu urbain et la convivialité des milieux de vie.

Afin de favoriser les modes de déplacement collectifs et actifs vers les lieux d'activité et les points d'accès au transport collectif, il est donc nécessaire d'établir une vision commune, à l'échelle métropolitaine, de la gestion du stationnement intégrée à la gestion du RAM, sans compromettre l'attractivité de certains secteurs par rapport à d'autres. Cette vision commune s'intéressera notamment à la manière de prioriser les stationnements souterrains ou étagés plutôt que leur extension au sol, à la mutualisation des stationnements et à la mise en place d'une tarification écoresponsable, tout en tenant compte des mobilités émergentes.

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

Établir des objectifs métropolitains à poursuivre avec le RAM et mettre à jour les corridors qui le constituent

Une démarche de concertation sera engagée avec le MTQ, la CMM, les municipalités et les OPTC afin de définir les objectifs prioritaires qui seront assignés au RAM et, subséquemment, afin de déterminer les corridors qui le constituent, en conformité avec le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la CMM.

Soutenir le déploiement de mesures visant à améliorer la fluidité, la sécurité et la convivialité du RAM

Les corridors du RAM seront aménagés de manière à atteindre les objectifs qui lui auront été assignés pour offrir des aménagements sécuritaires et un partage efficient des modes de transport. Les mesures d'intervention viseront à faciliter le déplacement des personnes ainsi que des marchandises entre les municipalités de la région métropolitaine, en favorisant les modes durables de mobilité.

En collaboration avec les municipalités, l'ARTM visera à faciliter et à privilégier le déplacement des personnes en modes collectif et actif, en s'inspirant de l'approche *Vision zéro décès et blessés graves* (voir encadré action 5.1).

Déployer des mesures d'atténuation des impacts des chantiers des infrastructures de transport

Les chantiers majeurs de réhabilitation des infrastructures routières ont nécessité, ces récentes années, des mesures d'atténuation de leur impact sur la circulation routière et le réseau de transport collectif.

D'autres chantiers d'infrastructures routières ou de transport collectif nécessiteront également le déploiement de mesures particulières afin d'atténuer l'impact de ces chantiers sur la circulation routière, les cheminements en modes actifs, et les services de transport collectif. Ces mesures devront soutenir un déplacement efficace des personnes en s'appuyant sur la fluidité principale du réseau d'autobus et des modes actifs sur le RAM.

Collaborer à l'élaboration d'une vision métropolitaine de la gestion du stationnement, de concert avec la CMM et le milieu municipal

L'ARTM participera aux démarches de concertation qui seront engagées pour faire émerger une vision métropolitaine du stationnement. Une attention particulière sera portée aux enjeux de stationnement à proximité des services de transport collectif, notamment des services structurants, et des corridors du RAM.

Interventions prioritaires pour la période 2021-2035

- › Établir des objectifs métropolitains à poursuivre avec le RAM et mettre à jour les corridors qui le constituent
- › Soutenir le déploiement de mesures visant à améliorer la fluidité, la sécurité et la convivialité du RAM
- › Déployer des mesures d'atténuation des impacts des chantiers des infrastructures de transport
- › Collaborer à l'élaboration d'une vision métropolitaine de la gestion du stationnement, de concert avec la CMM et le milieu municipal

Principaux acteurs impliqués

ARTM, MTQ, CMM, MRC, OPTC, agglomération, municipalités

Action 5.3 : Faire du covoiturage une solution complémentaire au transport collectif

Faciliter et fiabiliser une option supplémentaire de mobilité durable

Dans les milieux de vie de faible densité, le covoiturage représente une solution efficace de mobilité durable en complémentarité au transport collectif. Pour en favoriser la fiabilité, la sécurité et le développement, différentes mesures seront déployées, notamment :

- des incitatifs financiers aux personnes signalant les places disponibles à bord de leur véhicule lorsqu'elles se déplacent vers le réseau structurant de transport collectif;
- l'accès à des voies réservées;
- l'accès à des places réservées dans les stationnements incitatifs;
- la possibilité pour les passagers de consulter les profils des conducteurs en ligne et d'évaluer leur déplacement.

Les nouvelles solutions technologiques faciliteront le déploiement de ces mesures.

Des campagnes de promotion et de communication viendront appuyer le changement de perception et le déploiement de la stratégie de covoiturage.

Mieux intégrer le covoiturage aux parcours existants

L'organisation du covoiturage sera facilitée en intégrant le transport collectif au parcours des passagers qui font du covoiturage. Plus de possibilités de jumelage entre un conducteur et des passagers seront donc possibles en concentrant les embarquements et débarquements à des pôles d'échanges existants.

En créant une masse critique de conducteurs, il sera possible de fiabiliser le covoiturage et d'en faciliter l'organisation, car les covoitureurs ne dépendront plus exclusivement d'un seul conducteur.

Le covoiturage deviendra un mode de déplacement complémentaire au transport collectif et une solution attirante et pratique, en cohérence avec la Politique québécoise de mobilité durable.

Programme de soutien du covoiturage complémentaire au transport collectif

Désigner les voies réservées ouvertes au covoiturage

Une étude sera menée afin de déterminer des voies réservées accessibles au covoiturage, à l'échelle de la région métropolitaine et en collaboration avec le ministère des Transports, les municipalités et les OPTC. La désignation de ces voies réservées devra tenir compte des besoins opérationnels des OPTC, sans nuire à la fluidité des véhicules de transport collectif.

Augmenter le nombre de places réservées aux covoitureurs dans les stationnements incitatifs

Afin d'étoffer rapidement l'offre de stationnement dédié au covoiturage à proximité des équipements de transport collectif, un volet sur l'aménagement de places de stationnement affectées aux covoitureurs dans les stationnements incitatifs sera mis en place. Une attention sera portée sur l'aménagement de places dotées de bornes de recharge pour les covoitureurs utilisant des véhicules électriques.

Déployer un volet d'assistance et d'incitation au covoiturage

Un volet d'assistance et d'incitation au covoiturage sera mis en place pour soutenir la pratique du covoiturage, notamment en favorisant le signalement de places disponibles aux automobilistes pour les trajets à destination d'un équipement de transport collectif.

Mettre en place des points d'accès physiques et virtuels au covoiturage

Afin de faciliter la mise en relation des personnes via des plateformes numériques, tout comme l'organisation physique des rencontres, le développement des points d'accès physiques et virtuels au covoiturage sera favorisé et intégré adéquatement aux sites et à l'environnement numérique du système de transport collectif.

Interventions prioritaires pour la période 2021-2035

- › Désigner les voies réservées ouvertes au covoiturage
- › Augmenter le nombre de places réservées aux covoitureurs dans les stationnements incitatifs
- › Déployer un volet d'assistance et d'incitation au covoiturage
- › Mettre en place des points d'accès physiques et virtuels au covoiturage

Principaux acteurs impliqués

ARTM, MTQ, OPTC, MRC, municipalités



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 maintenir des services fiables et sécuritaires aux usagers. Le transport collectif est un service essentiel qui doit pouvoir continuer d'opérer malgré de potentielles perturbations, qu'il s'agisse, par exemple, d'une pandémie, d'une catastrophe naturelle ou d'une crise énergétique. Afin d'assurer la résilience du système de transport collectif, il est nécessaire de réduire le plus possible les vulnérabilités existantes par un maintien adéquat des équipements et des infrastructures dans les délais prévus.

Il est également majeur d'allouer les ressources nécessaires pour assurer la prestation des services, même en période de crise. Enfin, il est fondamental d'anticiper l'évolution des besoins qui pourraient requérir l'acquisition de terrains et la construction de nouveaux équipements pour répondre à de nouvelles normes. Une politique-cadre de gestion des actifs sera ainsi élaborée en collaboration avec les OPTC afin de bien déterminer les besoins en ce domaine.

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 également élaborés 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.

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

Maintenir des actifs en bon état afin d'assurer la fiabilité du service de transport collectif

Les actifs du réseau de transport collectif sont les équipements (signalisation, éclairage, abribus, par exemple), le matériel roulant et les infrastructures de transport collectif. Le maintien des actifs est primordial au bon fonctionnement du système de transport collectif afin d'assurer la sécurité des usagers, la fiabilité du service et la durabilité des équipements.

Les dépenses en maintien d'actifs, peu visibles aux yeux des usagers, absorbent déjà 80 % des investissements régionaux en transport collectif. La région accuse actuellement un retard en maintien d'actifs. Des efforts financiers plus soutenus devront être réalisés à court terme pour résorber le déficit de maintien d'actifs, tout en assurant le maintien des actifs réguliers. Le maintien des actifs sera donc une priorité budgétaire dans la région métropolitaine, dans une perspective d'équilibre financier afin de répondre également aux besoins de développement du réseau.

Les mesures nécessaires seront mises en place afin d'assurer la durabilité des infrastructures et des équipements. Les ressources requises pour leur entretien seront prises en compte dans les processus d'évaluation des projets d'immobilisations.

Agir en amont et rapidement pour le maintien de notre réseau de transport collectif

Une politique-cadre faisant du maintien des actifs une priorité dans la région sera élaborée afin de favoriser une gestion proactive et d'encourager les mesures d'entretien préventives. Agir en amont et rapidement permettra de prévenir au maximum les bris ou la nécessité d'effectuer des réparations majeures.

Cette politique fixera également des cibles de réduction du déficit de maintien d'actifs pour la région. De celle-ci découlera un programme de financement pour le remplacement, la réparation et la mise à niveau des actifs, ainsi qu'un programme pour l'achat des équipements et installations nécessaires au suivi, à l'entretien et à la réparation. Ceci permettra de veiller à la disponibilité des ressources financières nécessaires pour répondre aux besoins de la région.

Programme de maintien des actifs

Établir une politique-cadre de gestion des actifs

L'élaboration de cette politique-cadre en concertation avec les partenaires vise, dans un premier temps, à dresser un portrait global des ressources nécessaires au maintien d'actifs dans la région. Cet exercice sera réalisé pour une première fois au sein de la région et permettra d'avoir une vision globale des besoins financiers de l'ensemble des OPTC pour financer adéquatement le maintien d'actifs.

Dans un deuxième temps, cette politique établira des lignes directrices pour harmoniser les normes de maintien d'actifs au sein de la région et déterminer la part des ressources dédiées respectivement au maintien, à l'amélioration et au développement des actifs. Cette politique visera également à favoriser la mise en place de mesures d'entretien préventives des équipements.

Finalement, la politique fixera des cibles de réduction du déficit de maintien d'actifs pour chacun des OPTC.

Maintien des actifs des OPTC et de l'ARTM

Plusieurs enveloppes budgétaires seront dédiées aux projets de maintien d'actifs qui touchent les infrastructures, le matériel roulant, les pôles d'échanges, les terminus et les stationnements incitatifs, les bâtiments et les immeubles, de même que les outils et équipements nécessaires à l'entretien de ces actifs. Ces enveloppes permettront de couvrir les besoins de l'ensemble des OPTC et de l'ARTM en matière de maintien d'actifs et l'atteinte des cibles de réduction du déficit de maintien d'actifs.

Interventions prioritaires pour la période 2021-2035

- › Établir une politique-cadre de gestion des actifs
- › Maintien des actifs des OPTC et de l'ARTM

Note : L'annexe I présente les projets dont le financement est prévu par le PQI 2021-2031

Programme d'amélioration et de développement des actifs

Acquisition de terrains et de bâtiments

Une enveloppe budgétaire sera dédiée à l'acquisition de terrains et de bâtiments nécessaires au fonctionnement du réseau de transport collectif. La taille de cette enveloppe sera déterminée selon les besoins des OPTC, notamment en termes d'expansion ou de rénovation d'équipements existants, comme des terminus d'autobus, des pôles d'échanges ou des garages.

Amélioration des mesures de sécurité

Des ressources financières seront réservées pour la mise en place de mesures de sécurité, comme l'ajout de portes palières, la sécurisation des cheminements piétons au sein des terminus d'autobus, la mise aux normes de sécurité de certaines infrastructures ou équipements.

Amélioration et développement des actifs

Des enveloppes budgétaires seront dédiées aux projets d'amélioration et de développement des actifs, comme la construction de centres de transport et d'entretien, l'acquisition de matériel roulant (autobus, voitures de métro et de train), le mobilier urbain et les équipements.

Ces mesures pourront aussi viser à renforcer la durabilité et la résilience des infrastructures et équipements, l'efficacité ou le niveau de confort dans les pôles d'échanges, les terminus ou les stationnements incitatifs.

Des enveloppes distinctes seront dédiées aux différentes familles de services de transport collectif (services rapides et fréquents, services directs en pointe, services locaux, services à la demande, incluant le transport adapté et les services spéciaux).

Interventions prioritaires pour la période 2021-2035

- › Acquisition de terrains et de bâtiments
- › Amélioration des mesures de sécurité
- › Amélioration et développement des actifs

Note : L'annexe I présente les projets dont le financement est prévu par le PQI 2021-2031

Principaux acteurs impliqués

ARTM, MTQ, OPTC

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

Renforcer la capacité de résilience et d'adaptation du système de transport à l'égard des changements climatiques et de perturbations imprévues.

L'augmentation de la fréquence et de l'intensité des incidents météorologiques anticipés en raison des changements climatiques nécessite dès aujourd'hui des mesures pour assurer la résilience du système de transport. La résilience du système de transport collectif doit également être renforcée pour faire face à des perturbations imprévues, comme par exemple une pandémie ou une crise énergétique.

Il est donc important de déterminer et de renforcer les points de vulnérabilité dans le système de transport régional et de soutenir le développement de mesures d'urgence métropolitaines pour répondre rapidement à des situations d'urgence, notamment en redéployant des services de remplacement.

Élaborer un plan d'évaluation des vulnérabilités et d'adaptation aux changements climatiques

Un plan d'évaluation des vulnérabilités et d'adaptation aux changements climatiques sera élaboré et mis en œuvre graduellement. Ce plan déterminera les mesures à prendre à court et moyen terme visant la sécurité et le confort des usagers du transport collectif, la fiabilité des services ainsi que le maintien en bon état des équipements et des infrastructures dans un contexte de changements climatiques.

Le plan devrait également viser à :

- assurer le confort des usagers du transport collectif en adaptant les équipements aux aléas de la météo, entre autres en aménageant des aires d'attente à l'abri des intempéries et en accélérant la lutte aux îlots de chaleur;
- soutenir l'adoption de mesures préventives, telles que la perméabilisation des surfaces pour limiter les risques d'inondations et assurer un entretien plus fréquent des routes pour réduire les risques d'accident dus aux nids-de-poule; l'intensification des cycles de gel-dégel, de même que les événements climatiques de forte intensité risquent d'engendrer un vieillissement prématuré des équipements;
- développer, en collaboration avec les autorités compétentes, des infrastructures de transport actif sécuritaires en toute saison, notamment dans le réseau artériel métropolitain et aux abords des points d'accès au transport collectif.

Élaborer des plans de continuité de service basés sur des scénarios de perturbations

Afin d'assurer la continuité des services lors de perturbations majeures, des plans métropolitains de continuité de service seront élaborés. Ces plans seront conçus en fonction de scénarios basés sur différents éléments susceptibles de perturber le système de transport, qu'ils soient d'ordre environnemental, technologique, énergétique, social ou économique. Ces plans permettront d'anticiper les besoins et les actions à prendre en cas de perturbation majeure du système de transport.

L'électrification du matériel roulant

Afin de diminuer l'impact des transports collectifs sur l'environnement, le réseau de transport de la région sera progressivement électrifié. Cette option permet également de favoriser l'économie locale par l'utilisation d'une source d'énergie renouvelable, l'hydro-électricité.

L'électrification sera particulièrement privilégiée pour l'ajout de modes guidés tels que le métro, les tramways et les trains légers. De plus, tous les nouveaux autobus acquis dès 2025 seront électriques. L'électrification progressive de l'ensemble du réseau nécessitera un plan de transition et d'adaptabilité des infrastructures et équipements ainsi que des activités des OPTC, notamment en ce qui a trait à la formation

d'une main-d'œuvre spécialisée et à l'approvisionnement en électricité, en allouant les ressources nécessaires à cette transition.

Les coûts d'immobilisation relatifs à l'électrification des autobus et des équipements peuvent difficilement être soutenus dans le contexte actuel du financement du transport collectif. L'ARTM propose à cet égard d'engager des discussions avec le gouvernement du Québec afin de mettre en place un financement dédié.

Programme de soutien à la résilience du système de transport collectif

Élaborer un plan d'évaluation des vulnérabilités et d'adaptation aux changements climatiques

L'élaboration de ce plan vise à déterminer, en collaboration avec les partenaires, les points de vulnérabilité du système de transport collectif à l'égard des changements climatiques et des risques naturels et anthropiques.

À titre d'exemple de points de vulnérabilité, nous pouvons mentionner l'absence d'options de transport collectif en cas d'interruption de services sur un axe névralgique du réseau ou à la suite d'un accident majeur, ou encore le manque de ressources financières, opérationnelles et humaines pour réagir à des événements météorologiques imprévus tels que des inondations ou des tempêtes de verglas.

Une enveloppe budgétaire sera dédiée à la réalisation de ce plan et à la mise en œuvre des actions prioritaires pour la région. Des ressources seront également dédiées à la mise en place d'un plan de situation d'urgence métropolitain, qui visera à assurer la continuité des services de transport collectif lors d'une situation d'urgence ou d'un bris majeur sur le réseau. La portée de ce plan sera d'assurer la cohérence entre les plans de situations d'urgence locaux et de simplifier l'expérience des usagers. L'ARTM travaillera avec les autorités ayant compétence en aménagement afin de s'assurer que les projets de transport proposés répondent à leurs exigences en matière de gestion des risques naturels et anthropiques.

Élaborer un guide de conception écoresponsable des équipements et des points d'accès au transport collectif adapté aux changements climatiques

L'élaboration d'un guide de conception écoresponsable des équipements et des points d'accès au transport collectif vise à contribuer à la lutte ainsi qu'à l'adaptation aux changements climatiques. Les lignes directrices établies dans ce guide permettront d'encourager et de favoriser la construction de bâtiments et d'infrastructures durables (certification LEED ou ENVISION), misant ainsi sur l'utilisation de matériaux écoresponsables l'atteinte de standards élevés en matière de gestion des eaux et d'énergie (visant la carboneutralité), la réduction des îlots de chaleur et la préservation de la biodiversité. Ces lignes directrices viseront également à réduire les risques associés aux changements climatiques afin d'assurer la résistance et la durabilité des installations, de même que la sécurité et le confort des usagers.

Une enveloppe budgétaire sera dédiée à la réalisation de ce plan et à la mise en œuvre des actions prioritaires pour la région qui y seront proposées.

Élaboration de plans de continuité de service basés sur des scénarios de perturbation

L'élaboration de plans métropolitains de continuité de service vise à assurer les services du système de transport lors de perturbations majeures et imprévues. Réalisés en collaboration avec les partenaires, ces plans feront appel à une approche par scénarios qui permettra de considérer les impacts potentiels de différents éléments susceptibles de perturber le système de transport, qu'ils soient environnementaux, technologiques, énergétiques, sociaux ou économiques.

Ces plans permettront d'anticiper les besoins et les actions à prendre en cas de perturbation majeure du système de transport collectif. Une enveloppe budgétaire sera dédiée à la réalisation de ces plans et à la mise en œuvre des actions prioritaires qui y seront proposées pour chaque secteur de la région.

Interventions prioritaires pour la période 2021-2035

- › Élaborer un plan d'évaluation des vulnérabilités et d'adaptation aux changements climatiques
- › Élaborer un guide de conception écoresponsable des équipements et des points d'accès au transport collectif adaptée aux changements climatiques
- › Élaborer des plans de continuité de services basés sur des scénarios de perturbation

Programme d'électrification du réseau

Électrification des réseaux d'autobus – infrastructures

Une enveloppe budgétaire sera dédiée à l'achat et à l'installation des équipements requis pour l'électrification du réseau d'autobus, tels que des bornes de recharge.

Des ressources financières seront également dédiées à l'adaptation des infrastructures existantes pour répondre aux exigences techniques des nouveaux véhicules électriques et permettre l'installation de bornes de recharge dans les garages et en milieu urbain.

Électrification des réseaux d'autobus - matériel roulant

Une enveloppe budgétaire sera dédiée à l'achat d'autobus électriques, pour assurer la croissance de la flotte d'autobus dans l'ensemble de la région ainsi que le remplacement graduel des flottes actuelles.

Développement de l'offre de services électrifiés et transition vers l'électrification

Des ressources financières seront dédiées à la recherche et au développement des services électrifiés en transport collectif et permettront de financer la réalisation de projets pilotes.

Un plan d'action pour assurer la transition vers l'électrification sera réalisé en collaboration avec les OPTC, afin d'identifier les enjeux de transition et de prévoir les ressources financières et les interventions requises pour y répondre. Parmi les enjeux anticipés, notons en particulier l'interopérabilité des différentes technologies électriques entre les OPTC. La période de transition vers l'électrification complète des flottes d'autobus pourrait impliquer, pour certains OPTC, un dédoublement des équipements de maintien et pourrait générer des problèmes de gestion d'espace.

Interventions prioritaires pour la période 2021-2035

- › Électrification des réseaux d'autobus – infrastructures
- › Électrification des réseaux d'autobus – matériel roulant
- › Développement de l'offre de services électrifiés et de transition vers l'électrification

Principaux acteurs impliqués

ARTM, CMM, OPTC, municipalités

Dispositifs d'évaluation et de suivi

DISPOSITIFS D'ÉVALUATION

La mise en œuvre des orientations et des stratégies du PSD se déploie à travers 17 actions, qui se déclinent en programmes d'intervention. Pour chaque programme d'intervention, une enveloppe budgétaire est affectée en tenant compte du niveau de priorité du programme, de son coût global et de la disponibilité du financement.

Subséquentement, et sur la base de travaux d'évaluation, une priorisation et un séquençement des interventions au sein de chacun des programmes seront effectués en fonction des critères d'évaluation présentés ci-après et selon la nature des interventions.

Cette évaluation sera conduite dans un effort de standardisation des hypothèses et des valeurs de référence pour pouvoir comparer les interventions entre elles et pour identifier d'éventuels effets combinés.

L'aide à la prise de décision

Selon la nature des programmes et des interventions, des processus et des outils d'aide à la prise de décision seront développés pour guider l'évaluation, la priorisation et le séquençement des programmes et des interventions à réaliser.

Ces processus et outils d'évaluation permettront de mesurer la contribution potentielle des programmes et des interventions à l'atteinte de l'objectif stratégique et des cibles du PSD, soit :

- hausser à 35 % la part modale du transport collectif en période de pointe du matin, d'ici 2035;
- augmenter le nombre de déplacements en modes actifs et collectifs pour qu'ils représentent, d'ici 2050, la majorité des déplacements dans la région métropolitaine;
- réduire les émissions de GES émis par le secteur du transport routier par rapport aux émissions de 2016 (PSD).

Une déclinaison de ces cibles par secteur de la région métropolitaine ainsi que des cibles intermédiaires pourront être considérées.

Des exigences législatives et réglementaires

Diverses dispositions législatives, réglementaires ou normatives doivent être considérées en amont de tout exercice d'évaluation :

- La conformité aux outils d'aménagement en vigueur, notamment le PMAD, les schémas d'aménagement et les plans d'urbanisme;
- Les exigences et les politiques en matière de sécurité, de maintien d'actifs et de mise aux normes des équipements et des infrastructures, qui nécessitent de prioriser certaines interventions;
- Les exigences en matière d'accessibilité universelle, qui nécessitent de prioriser certaines interventions.

Des critères d'évaluation pour prioriser les interventions

Les critères d'évaluation utilisés pour guider l'évaluation et la priorisation des programmes et des interventions distinguent :

- **le niveau de contribution à l'atteinte des cibles du PSD;**
- **l'amélioration de l'accessibilité** (en général, pour les principaux secteurs d'emploi et pour les secteurs de populations vulnérables);
- **l'efficacité économique** (bénéfices/coûts);
- **l'horizon des gains;**
- **les impacts des projets** sur le développement urbain, sur les réseaux, sur l'environnement et sur le financement;
- **des considérations particulières.**

Selon les programmes, les critères d'évaluation utilisés pourront varier afin de refléter la nature et la portée des interventions, dont certaines considérations particulières qui peuvent aussi influencer l'évaluation ou la priorisation des programmes et des interventions. Les indicateurs de mesure et d'évaluation des critères retenus sont précisés ci après :

Les critères de contribution à l'atteinte des cibles principales

- **L'accroissement de la part modale des modes durables** se mesure en fonction de l'augmentation des déplacements en transport collectif, de l'augmentation des déplacements en transport actif et de la réduction des déplacements en auto.
- **Les gains de temps en transport collectif** se mesurent en fonction de l'amélioration des temps de parcours sur le réseau de transport collectif et de l'augmentation du nombre de personnes ayant accès à leurs lieux d'activité en transport collectif en 45 minutes ou moins.
- **La réduction des émissions de GES** se mesure en fonction de la réduction des véhicules-km parcourus en auto et de la réduction des émissions de GES par passagers-km.

La diminution des émissions de GES sera mesurée à partir du transfert modal des usagers de l'auto solo vers les autres modes durables et de la diminution des déplacements auto générée par ce transfert modal. Par contre, l'évaluation des émissions des GES relative à chacune des interventions devra considérer le cycle de vie complet de l'intervention, depuis la phase de production des matériaux de base et la phase des travaux, jusqu'à la phase de fin de vie (gestion ou recyclage des matériaux).

Les critères d'accessibilité

- **L'amélioration de l'accessibilité aux lieux d'activité en transport collectif** est évaluée selon le nombre de personnes qui ont accès aux lieux d'activité, incluant notamment les lieux d'emploi, d'études, de loisirs et les établissements de santé ou de culture, en 45 minutes ou moins.

Les critères d'efficacité économique, de coûts et de disponibilité financière

- **Les coûts globaux** incluent les coûts d'immobilisations et d'exploitation pour l'ensemble du cycle de vie d'un projet.
- **L'efficacité économique** se mesure selon le rapport entre les coûts et les bénéfices visés.

- **La disponibilité financière** considère le rapport entre les coûts et l'envergure globale de l'enveloppe financière disponible pour les coûts d'immobilisations et les coûts d'exploitation.

L'horizon des gains

- Selon leur nature, les interventions du PSD peuvent apporter des gains suivant différents horizons temporels. Une estimation réaliste de l'ampleur des gains mais aussi de leurs horizons de matérialisation participera à une prise de décision éclairée.

Les impacts des projets

Les projets d'infrastructures seront évalués en fonction de leurs impacts sur :

- l'aménagement et le développement urbain des secteurs avoisinant les projets;
- les réseaux existants, en ce qui concerne l'achalandage, l'organisation et les coûts d'immobilisations et d'exploitation;
- l'environnement (gestion des eaux, biodiversité, qualité de l'air, nuisances sonores, etc.);
- le financement des services de transport collectif.

Les considérations particulières

- **Les opportunités**, c'est-à-dire des éléments de contexte (la disponibilité d'une subvention gouvernementale pour une période limitée, par exemple) qui pourraient justifier qu'une intervention soit priorisée à un moment spécifique.
- **Les risques**, soit des éléments susceptibles de nuire à la réalisation d'une intervention, de générer des coûts supplémentaires ou de générer des externalités négatives. Parmi ces éléments, on considère en particulier la complexité, le niveau d'acceptabilité sociale et l'effet anticipé d'une intervention sur la saturation du réseau de transport collectif.
- **La maturité**, soit des éléments justifiant la nécessité d'agir rapidement (urgence du besoin) ou au contraire, susceptibles d'empêcher la réalisation d'une intervention, en raison notamment de l'horizon de réalisation et de la capacité de réalisation en termes de ressources financières, matérielles et humaines.

La mise en œuvre de l'évaluation des projets

Afin de faciliter l'exercice d'évaluation, un outil adapté au contexte du PSD sera élaboré qui abordera non seulement les phases de réalisation, mais prendra également en compte les opérations de maintien et d'exploitation.

Cet outil d'évaluation permettra notamment de :

- déterminer une vision intégrée des priorités ;
- maximiser les échanges des parties prenantes ;
- tenir compte de la capacité financière ;
- considérer l'ensemble des contraintes ;
- tenir compte de cibles intermédiaires et par grand-secteur métropolitain ;
- prendre en compte la nature et la portée des différents programmes et interventions.

DISPOSITIFS DE SUIVI

Des indicateurs de suivi de la réalisation du PSD

Les indicateurs de suivi permettent d'observer l'évolution des résultats obtenus dans les années suivant la mise en œuvre du PSD (voir les méthodes de calcul et l'état initial en annexe L). Ainsi, ils permettent de rendre compte de l'efficacité des interventions réalisées, de leur contribution à l'atteinte des cibles principales et de cibles intermédiaires et de noter si des changements doivent être apportés. Si des changements d'intervention apparaissaient nécessaires, ils pourraient être signifiés dans les ajustements annuels prévus dans le suivi du PSD ou lors de sa révision quinquennale. Ces indicateurs sont :

- l'offre de services de transport collectif globale;
- l'offre de services de transport collectif électrifiée;
- l'achalandage du transport collectif;
- la part modale du transport collectif en pointe du matin;
- la part modale des modes durables sur 24 heures;
- le pourcentage de personnes habitant à proximité du réseau structurant;
- le pourcentage de personnes ayant accès à leurs lieux d'activité (notamment à leur lieu d'emploi) en moins de 45 minutes en transport collectif;
- les véhicules-kilomètres parcourus en automobile (utile aussi pour suivre l'évolution des émissions de GES);
- les distances moyennes parcourues en automobile.

En collaboration avec les OPTC, l'ARTM lancera également deux chantiers afin d'établir des indicateurs de suivi en lien avec le maintien des actifs et l'accessibilité universelle. Ceux-ci prendront en considération les indicateurs actuellement utilisés par les OPTC, afin d'assurer une cohérence au niveau métropolitain.

Des démarches de concertation et de participation

Les travaux d'étude et de planification seront associés à des démarches de concertation soutenues avec les partenaires de l'ARTM (MTQ, CMM, municipalités régionales et locales, OPTC).

De plus l'ARTM compte poursuivre des démarches de participation publique avec les citoyens, la société civile et ses partenaires institutionnels et privés dans le suivi et la mise en œuvre du Plan stratégique de développement.

4. Les défis du financement du transport collectif

La pérennité du système de transport collectif dépend, entre autres choses, de la capacité à en financer le maintien, l'amélioration et le développement.

LE CADRE FINANCIER DU TRANSPORT COLLECTIF

Le financement du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal est géré par l'ARTM, qui établit un cadre financier annuel équilibré des sources de financement et des charges financières. En décembre 2019, le conseil d'administration de l'ARTM adoptait le cadre financier de 2020, soit un budget global équilibré de 3,44 milliards de dollars. Ce cadre financier a dû être révisé au cours de 2020 pour tenir compte de l'impact de la pandémie de COVID-19 sur la réduction de l'achalandage dans le transport collectif. Toutefois, le cadre financier de 2019, pré-pandémie, demeure la référence pour évaluer les enjeux de financement du transport collectif quant à la répartition des sources de financement et des charges financières.

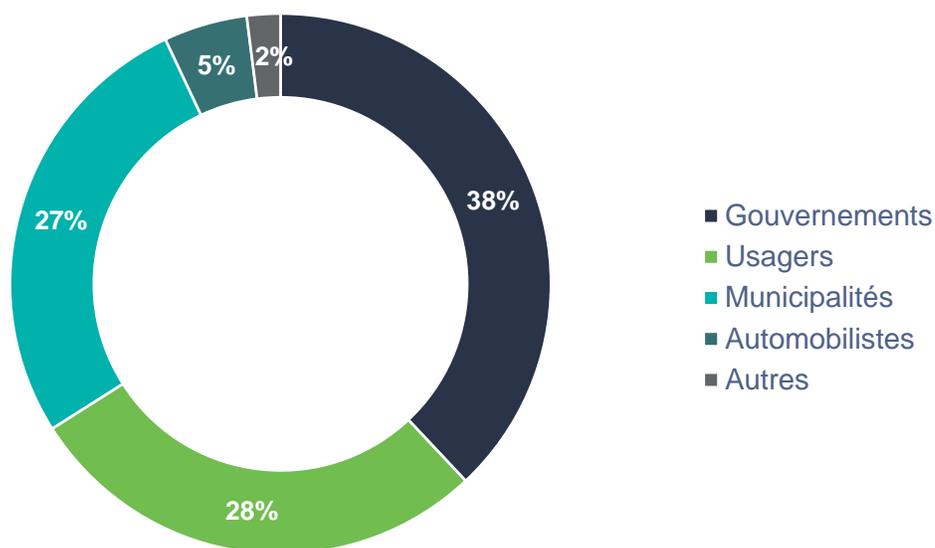
Les sources de financement et les charges financières du transport collectif

Le financement des services de transport collectif est généralement assuré par cinq sources de financement. Le cadre financier de 2020 prévoyait des revenus totaux de 3,438 milliards de dollars, dont des subventions gouvernementales de l'ordre de 1,317 milliard de dollars, équivalant à 38 % des revenus, réparties entre des subventions à l'exploitation, à l'immobilisation et au soutien de l'ARTM.

Les recettes tarifaires perçues auprès des usagers étaient évaluées à 969 millions de dollars, soit 28 % des sources de revenus, alors que les contributions municipales étaient estimées à 924 millions de dollars ou 27 % des revenus anticipés.

Les autres sources de revenus anticipées, de l'ordre de 228 millions de dollars, provenaient des revenus des taxes sur l'essence et l'immatriculation perçues auprès des automobilistes (5 %), ainsi que des revenus autonomes et des ententes de services hors du territoire de l'ARTM (2 %).

Figure 23 : Sources de financement du transport collectif dans la région métropolitaine - 2020



Source : Budget ARTM 2020.

Tableau 14 : Les sources de financement l'ARTM

Revenus généraux	215 M\$
Taxe sur l'essence	96 M\$
Taxe sur l'immatriculation	63 M\$
Contribution municipale de base (RFU)	56 M\$
Soutien gouvernemental à l'ARTM	90 M\$
Revenus d'exploitation	1 427 M\$
Recettes tarifaires	969 M\$
Autres revenus	69 M\$
Subventions gouvernementales	389 M\$
Revenus d'immobilisation	838 M\$
Subventions gouvernementales	
Contribution municipale aux déficits résiduels	868 M\$
TOTAL	3 438 M\$

Source : ARTM, Budget 2020

Le cadre financier de 2020 évaluait également des charges financières totales de 3,438 milliards de dollars. Les dépenses d'organisation et de coordination (planification et promotion du transport collectif) étaient évaluées à 139 millions de dollars. Les charges financières comprenaient aussi les dépenses liées à l'exploitation des différents modes de transport (métro, train et bus), de l'ordre 2,176 milliards de dollars. Les charges d'immobilisations, soit la construction et le maintien des infrastructures ou l'acquisition du matériel roulant, étaient estimées à 1,123 milliard de dollars.

Tableau 15 : Les charges financières l'ARTM

Coordination et organisation	139 M\$
Planification et développement	
Soutien et promotion du transport collectif	
Prestation, développement et maintien des actifs	3 299 M\$
Exploitation (métro, train, express, autobus et transport adapté, REM)	2 176 M\$
Immobilisations	1 123 M\$
TOTAL	3 438 M\$

Source : ARTM, Budget 2020

L'IMPACT DE LA COVID-19 ET LE PROGRAMME D'AIDE D'URGENCE

La déclaration de l'état d'urgence sanitaire, en mars 2020, et le confinement de la majorité de la population ont causé une diminution considérable de l'achalandage sur l'ensemble du réseau de transport collectif de la région métropolitaine et, conséquemment, des pertes de revenus tarifaires substantielles.

Dans son budget 2021, l'ARTM évalue que la perte de revenus totale pour la période de 2020 à 2022 pourrait atteindre environ 1 196 M\$, dépendant du rythme de la reprise des activités et de l'achalandage du transport collectif. Le gouvernement du Québec a mis en place un Programme d'aide d'urgence au transport collectif des personnes en vue de maintenir une offre de services adéquate durant cette période.

Cette situation exceptionnelle pose des défis importants en matière de planification budgétaire pour la prochaine décennie, afin de pouvoir financer des services adéquats de transport collectif tout en souhaitant, à moyen terme, accroître et améliorer l'offre de services de transport collectif.

UN MODÈLE DE FINANCEMENT À REVOIR POUR ASSURER LE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF

Sans tenir compte de la situation financière particulière créée par la pandémie de COVID-19, le modèle de financement qui prévaut ne permet pas de répondre aux besoins grandissants en transport collectif. 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 du transport collectif au cours de la prochaine décennie.

Aussi, toute bonification de l'offre de service devra pouvoir compter sur de nouvelles sources de financement ou des sommes spécifiques dédiées pour faire face au défi ambitieux d'accroissement du réseau de transport collectif. L'un des principaux défis, au cours des prochaines années, sera d'assurer un financement récurrent, stable et suffisant pour répondre aux besoins reconnus d'accroissement de l'offre de service et à l'objectif d'augmentation de la part modale du transport collectif.

De même, d'importants travaux de maintien des actifs sont rendus nécessaires à la suite de décennies de sous-investissements à cet égard. La croissance annuelle des coûts d'opération et d'immobilisations est supérieure à l'inflation en raison du développement important de l'offre et de la qualité des services;

Dans ce contexte, une croissance de la participation financière municipale dépassant de beaucoup le rythme annuel de l'inflation se répercute directement par une hausse équivalente de la taxation foncière. Il en est de même pour les tarifs payés par les usagers. Dans les deux cas, le maintien de leur contribution relative aux coûts des services de transport collectif à un niveau avoisinant 30 % demeure un défi considérable dans le cadre fiscal actuel.

Afin de répondre à la volonté exprimée par les politiques gouvernementales et les attentes de la CMM et des municipalités, un soutien financier dédié de la part des autorités gouvernementales devient nécessaire pour assurer le développement du transport collectif dans la région métropolitaine.

Les coûts de l'inaction

Les coûts de l'inaction en transport collectif sont trop élevés et ont des conséquences sur la vitalité économique de la région métropolitaine et la santé publique. 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. L'importance du financement à attribuer à la mise en œuvre du PSD vise donc d'abord et avant tout à assurer l'avenir à long terme de la région métropolitaine en termes de qualité des milieux de vie, de vitalité économique et sociale, de santé publique, d'amélioration de l'environnement et de lutte contre les changements climatiques.

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 de transports collectifs.

Les investissements en transport collectif dans d'autres métropoles

Plusieurs métropoles ont entrepris des investissements majeurs en vue d'accroître l'offre de service en transport collectif. Voici quelques exemples.

Toronto (population de 5,9 M)

Le gouvernement de l'Ontario annonçait en février 2020 des investissements de 28 milliards de dollars au cours des 10 prochaines années pour le développement du métro et du transport collectif dans la région de Toronto. La Commission du transport collectif de Toronto (TTC) a aussi présenté un plan d'investissements de 33,5 milliards de dollars pour la période de 2019-2033.

Vancouver (population de 2,2 M)

La Ville de Vancouver prévoit un plan d'investissements de 10,5 milliards de dollars pour la période de 2018-2027.

Seattle (population de 3,9 M)

Le plan stratégique Move Seattle prévoit des investissements de l'ordre 3 milliards de dollars en matière de sécurité et de mobilité en transport collectif. De plus, des investissements de 50 milliards de dollars ont été annoncés pour la réalisation de projets d'infrastructures (SLR, SRB, express).

Berlin (population de 6,1 M)

En mars 2020, la Ville de Berlin dévoilait un plan d'investissements de 40 milliards de dollars d'ici 2035, soit 2,7 milliards \$/an, pour développer des projets d'infrastructures et accroître l'offre de service de transport collectif.

Le chantier gouvernemental sur le financement de la Politique de mobilité durable et la mise en place de solutions pour un financement stable et récurrent

Les travaux du chantier gouvernemental sur le financement de la Politique de mobilité durable (PMD), ont été lancés en 2019. Ce chantier est l'occasion de soulever les défis de financement des services de transport collectif qu'il est nécessaire d'accroître dans la région métropolitaine de Montréal, en vue d'atteindre les cibles gouvernementales touchant notamment l'augmentation de la part modale du transport collectif et la réduction des GES.

Cette réflexion plus large sur le financement de la mobilité dans la région métropolitaine porte sur le transport collectif, les modes actifs et le transport routier. Elle permet d'envisager les moyens financiers pour soutenir le déploiement du réseau et des services de transport collectif afin d'assurer une mobilité durable efficace, un achalandage accru du transport collectif et un transfert modal de l'auto solo vers les modes durables de déplacement.

L'ARTM et la CMM poursuivent, dans ce contexte, des discussions avec le gouvernement du Québec en vue de convenir d'un pacte fiscal pour soutenir le financement du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal²⁸, participant ainsi à la réduction des émissions de GES et à l'amélioration de la qualité de vie de la région métropolitaine.

Les mesures de financement à long terme à mettre en place doivent permettre d'influencer les comportements vers l'utilisation de modes durables de déplacement. Elles doivent aussi assurer un financement stable et récurrent du transport collectif dans la région métropolitaine et soutenir la mise en œuvre des interventions avancées par le Plan stratégique de développement.

Le document d'information du gouvernement du Québec sur le Chantier sur le financement de la mobilité²⁹ met de l'avant différentes mesures comme :

- un financement public accru par une augmentation graduelle de la part du transport collectif dans les dépenses publiques en transport;
- la mise en place d'une tarification kilométrique ou routière (remplaçant la taxe sur l'essence) en fonction des zones parcourues, des types de véhicule, de la période de la journée et du nombre de passagers;
- la tarification modulée des stationnements;
- la mise en place d'un fonds dédié à l'électrification du transport collectif;
- la captation de la plus-value foncière.

Les mesures d'écofiscalité, notamment la tarification kilométrique et la tarification modulée du stationnement commercial, sont souvent mises de l'avant dans la perspective de mieux refléter les coûts sociaux associés à l'utilisation de l'automobile et afin d'inciter le transfert modal de certains automobilistes vers les modes durables.

²⁸ La Communauté métropolitaine de Montréal a adopté à ce sujet, le 27 février 2020, *Résolution CC20-002* sur un pacte fiscal métropolitain sur le transport collectif.

²⁹ Ministère des Transports du Québec, Chantier sur le financement de la mobilité, Appel de mémoires général, Document d'information, janvier 2019, 44 pages.

L'ÉVALUATION DES COÛTS D'INVESTISSEMENT ET D'EXPLOITATION – 2021-2030

Une estimation des coûts globaux d'investissement et d'exploitation des différents paramètres du PSD a été établie, à l'échelle métropolitaine, en collaboration avec les OPTC, en s'appuyant sur une évaluation des coûts connus selon l'expérience des dernières années et la capacité de mise en œuvre. Cette estimation ne doit pas être considérée comme finale : elle donne plutôt une indication générale, qui devra être précisée au fil des années et ajustée annuellement selon l'avancement des projets et l'évolution des besoins.

Les coûts d'investissement

Cette première estimation globale détermine les grandes catégories d'investissement en fonction des orientations et des stratégies du PSD. De même, elle permet de valider la charge budgétaire des investissements nécessaires en relation avec la capacité financière des institutions responsables et la structure de financement en place.

L'évaluation globale des coûts d'immobilisations et des frais de financement, pour la période de 2021-2030 (voir le **Tableau 16**), tient d'abord compte des besoins financiers récurrents et planifiés pour :

- le maintien, l'amélioration et le développement des actifs actuels, évalués entre 15,1 et 18,4 milliards de dollars;
- la mise aux normes répondant à des politiques gouvernementales en matière d'accessibilité universelle et d'électrification des transports, dont les coûts s'élèveraient entre 5,5 et 6,7 milliards de dollars ;
- les projets d'infrastructures en cours de réalisation (projets du SRB Pie-IX et du prolongement de la ligne bleue du métro) qui représentent des investissements en immobilisations évalués entre 4,7 et 5,2 milliards de dollars.

S'ajoutent à cela les coûts d'immobilisations pour l'amélioration et le développement du transport collectif proposés par le PSD qui représentent des investissements estimés entre 16,2 et 19,9 milliards de dollars et qui sont relatifs à :

- la hausse de l'offre de service en transport collectif ;
- la réalisation éventuelle des projets d'infrastructures à l'étude;
- la mise en place des autres programmes du PSD.

Du total estimé entre 41,5 et 50,2 milliards de dollars pour la période de 2021-2030, il faut déduire les coûts d'immobilisations déjà reconnus et assumés par le Plan québécois des infrastructures (PQI) 2021-2031 (7,2 milliards de dollars) et ceux autorisés par le ministère des Transports du Québec pour le prolongement de la ligne bleue du métro (4,5 milliards de dollars), soit une somme de 11,7 milliards de dollars. Par conséquent, les coûts des investissements additionnels découlant de la mise en œuvre du PSD sont de l'ordre de 29,8 à 38,5 milliards de dollars.

Tableau 16 : Évaluation des coûts d'immobilisations du transport collectif 2021-2030

INTERVENTIONS DU PSD	Coûts d'immobilisations	
	Fourchette d'évaluation* (incluant les frais de financement) en milliards \$	
	de	à
Maintien et développement des actifs		
Maintien et développement	15,1	18,4
Moins :		
Investissements déjà prévus au PQI 2021-2031	(7,2)	(7,2)
Nouveaux investissements 2021-2030	7,9	11,2
Mise aux normes		
Accessibilité universelle et électrification des transports	5,5	6,7
Projets d'infrastructures en cours de réalisation		
Projets du SRB Pie-IX et du prolongement de la ligne bleue du métro	4,7	5,2
Moins :		
Investissements approuvés par le Conseil des ministres (26 juin 2019)	(4,5)	(4,5)
Nouveaux investissements 2021-2030	0,2	0,7
Amélioration et développement du transport collectif		
Hausse de l'offre de service, projets d'infrastructures et autres programmes du PSD	16,2	19,9
Total des nouveaux investissements 2021-2030	<u>29,8</u>	<u>38,5</u>
CONCILIATION DES INVESTISSEMENTS		
Investissements totaux prévus de 2021 à 2030	41,5	50,2
Moins :		
Investissements prévus au PQI 2021-2031 et ceux autorisés pour le prolongement de la ligne bleue du métro	(11,7)	(11,7)
Total des nouveaux investissements 2021-2030	<u>29,8</u>	<u>38,5</u>

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

Les coûts d'exploitation

Pour leur part, les coûts d'exploitation totaux, pour la période de 2021-2030, sont évalués entre 7,0 et 8,3 milliards de dollars (voir le Tableau 17). De cette somme il faut déduire les coûts déjà inclus aux ententes existantes entre le gouvernement du Québec, la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) ainsi que l'ARTM qui prévoient un financement de 3,3 milliards de dollars dédié à l'exploitation du REM. Les coûts additionnels estimés pour la mise en œuvre du PSD varient donc entre 3,7 et 5,0 milliards de dollars.

Les investissements prévus au 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 être 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 2030, ce qui réduirait d'autant la pression financière pour la période de 2021-2030.

Tableau 17 : Évaluation des coûts d'exploitation du transport collectif 2021-2030

INTERVENTIONS DU PSD	COÛTS D'EXPLOITATION	
	Fourchette d'évaluation* en milliards \$	
	de	à
Projets d'infrastructures en cours de réalisation (REM, SRB Pie-IX et prolongement de la ligne bleue du métro)	4,1	4,6
Hausse de l'offre de service en transport collectif	2,1	2,6
Mise en place des autres programmes du PSD	0,8	1,1
Total des coûts d'exploitation	7,0	8,3
Moins : Ententes entre le gouvernement du Québec, CDPQ et ARTM sur les coûts d'exploitation du REM	(3,3)	(3,3)
Coûts d'exploitation totaux additionnels nécessaires à la mise en œuvre du PSD	3,7	5,0

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

Les paragraphes qui suivent décrivent la nature et les coûts respectifs d'immobilisations et d'exploitation des grands investissements présentés dans les tableaux qui précèdent.

Le maintien, l'amélioration et le développement des actifs

La proposition avancée par le PSD reconnaît d'emblée la priorité de financer le maintien des actifs des sociétés de transport, soit les infrastructures, les équipements et le matériel roulant, en soutien à la mise en œuvre de l'action 6.1. Cette priorité apparaît nécessaire afin, d'une part, de combler le déficit actuel du maintien des actifs et, d'autre part, d'assurer le niveau de service actuel d'offre de service. Pour la période de 2021-2030, le budget pour le maintien des actifs est évalué entre 9,4 et 11,6 milliards de dollars. Sans le maintien des actifs, les investissements dans de nouveaux équipements et infrastructures ne permettront pas de répondre adéquatement aux besoins d'augmentation de l'offre de service.

En plus du maintien des actifs existants, les sociétés de transport ont aussi planifié, pour la période de 2021-2030 dans le cadre de leur programme respectif d'immobilisations (PI), l'amélioration et le développement des équipements existants ou la construction de nouvelles installations pour répondre aux besoins actuels d'offre de service, en soutien à la mise en œuvre de l'action 6.1. Les PI prévoient à cet égard des investissements dans le domaine des technologies de l'information, dans la construction de garages, ou la rénovation et l'agrandissement de terminus, etc. Le budget pour l'amélioration et le développement des actifs est évalué entre 5,6 et 6,8 milliards de dollars.

L'évaluation globale des besoins financiers en matière de maintien, d'amélioration et de développement des actifs, pour la période de 2021-2030 est de l'ordre de 15,1 et 18,4 milliards de dollars.

Tableau 18 : Coût d'immobilisations du maintien, de l'amélioration et du développement des actifs 2021-2030

MAINTIEN, AMÉLIORATION ET DÉVELOPPEMENT DES ACTIFS	COÛTS D'IMMOBILISATIONS	
	Fourchette d'évaluation* en milliards \$	
	de	à
Maintien des actifs	9,5	11,6
Amélioration et développement des actifs	5,6	6,8
Total	15,1	18,4

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

La mise aux normes en matière d'accessibilité universelle et d'électrification des transports

Le PSD soutient la mise aux normes en matière d'accessibilité universelle (action 3.3) et de l'électrification des transports (action 6.2) qui répondent spécifiquement à des politiques gouvernementales auxquelles souscrit l'ARTM. Ces deux programmes représenteront par ailleurs des coûts d'immobilisations importants, variant entre 0,9 et 1,1 milliard de dollars pour l'accessibilité universelle et entre 4,6 et 5,6 milliards de dollars pour l'électrification des transports, soit une somme totale d'investissements estimée entre 5,5 et 6,7 milliards de dollars. Ces coûts peuvent difficilement être soutenus dans le contexte actuel du financement du transport collectif, au risque de compromettre sérieusement d'autres impératifs de financement comme le maintien des actifs. L'ARTM propose à cet égard d'engager des discussions avec le gouvernement du Québec afin de mettre en place un financement dédié à ces engagements de société.

Tableau 19 : Coûts d'immobilisations de la mise aux normes 2021-2030

MISE AUX NORMES	COÛTS D'IMMOBILISATIONS	
	Fourchette d'évaluation* en milliards \$	
	de	à
Accessibilité universelle	0,9	1,1
Électrification des transports	4,6	5,6
Total	5,5	6,7

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

La mise en service des projets d'infrastructures en cours de réalisation

La mise en service, d'ici 2026, des projets d'infrastructures du SRB Pie-IX et du prolongement de la ligne bleue du métro (voir l'action 1.1) représente des coûts d'immobilisations évalués entre 4,7 et 5,2 milliards de dollars. Les coûts d'exploitation, incluant ceux de la mise en service du REM, sont évalués entre 4,1 et 4,6 milliards de dollars.

Tableau 20 : Coûts de la mise en service des projets d'infrastructures en cours de réalisation 2021-2030

MISE EN SERVICE DES PROJETS D'INFRASTRUCTURES EN COURS DE RÉALISATION	Fourchette d'évaluation* en milliards \$	
	de	à
Coûts d'immobilisations	4,7	5,2
Coûts d'exploitation	4,1	4,6

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

L'amélioration et le développement du transport collectif

En vue d'améliorer et de développer l'offre et la qualité du service en transport collectif, le PSD propose :

- une hausse de 60 % l'offre de service;
- la réalisation de projets d'infrastructures;
- la mise en place d'un ensemble de programmes relatifs à la planification et aux études du réseau, à l'amélioration des services en transport adapté, à la tarification, à la fiabilité et l'harmonisation des services et à l'optimisation du système de transport.

Tableau 21 : Coûts d'immobilisations de l'amélioration et du développement du transport collectif 2021-2030

AMÉLIORATION ET DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF	COÛTS D'IMMOBILISATIONS	
	Fourchette d'évaluation* en milliards \$	
	de	à
Hausse de 60 % de l'offre de service de transport collectif	6,9	8,5
Réalisation éventuelle des projets d'infrastructures	8,4	10,3
Mise en place des autres programmes du PSD	0,9	1,1
Total	16,2	19,9

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

Tableau 22 : Coûts d'exploitation de l'amélioration et du développement du transport collectif 2021-2030

AMÉLIORATION ET DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF	COÛTS D'EXPLOITATION	
	Fourchette d'évaluation* en milliards \$	
	de	à
Hausse de 60 % de l'offre de service de transport collectif	2,1	2,6
Mise en place des autres programmes du PSD	0,8	1,1
Total	2,9	3,7

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

La hausse de 60 % de l'offre de service de transport collectif

Les orientations de la Politique de mobilité durable du Québec soutiennent une augmentation annuelle de 5 % de l'offre de service du transport collectif sur une période de dix années. Les attentes de la CMM relatives à la cible proposaient, en 2018, d'atteindre une proportion de 35 % des déplacements motorisés en transport collectif, en pointe du matin, d'ici 2031. La mise en œuvre de ces orientations gouvernementales et de ces attentes métropolitaines nécessite une augmentation de l'offre de service d'au moins 60 % dans la région métropolitaine. Cette hausse de l'offre de services serait déployée à partir de 2025, lorsque la reprise graduelle des activités aura assuré un achalandage en transport collectif qui pourrait se rapprocher de celui observé en 2019. Ceci permettra d'atteindre les cibles d'ici 2035.

Afin de répondre à cette cible ambitieuse, mais nécessaire dans le contexte de l'urgence d'agir dans la lutte aux changements climatiques, l'ARTM évalue que cette hausse d'offre de service représente un investissement en immobilisations de l'ordre 6,9 à 8,5 milliards de dollars et des charges d'exploitation variant de 2,1 à 2,6 milliards de dollars pour la période de 2021-2030.

La structure de financement actuelle ne permet pas de répondre à ce défi majeur et essentiel d'accroissement de l'offre de service et de l'achalandage du transport collectif. Il faudra nécessairement compter sur une aide financière dédiée à cet égard, qui soit stable et récurrente, provenant d'une source gouvernementale ou de nouvelles sources de financement.

La réalisation éventuelle des projets d'infrastructures

Des projets d'infrastructures prévus au PQI et au PIDTC, présentés à l'action 1.2, font l'objet d'études. Selon les résultats de ces études, la réalisation de certains de ces projets pourra être engagée au cours de la période de 2025-2029, suivant la mise en services d'ici 2026 des projets d'infrastructures en cours de réalisation. La réalisation éventuelle de ces projets est évaluée entre 8,4 et 10,3 milliards de dollars.

La mise en place des autres programmes du PSD

Les besoins financiers nécessaires à la mise en place des autres programmes proposés dans le projet du PSD ont été évalués et couvrent :

- les études des axes de transport collectif (action 1.2) déterminés par le Plan québécois des infrastructures (PQI) 2021-2031 du gouvernement du Québec, le Plan des initiatives de développement du transport en commun (PIDTC), tel que convenu avec le gouvernement du Québec et les OPTC, ainsi que la Proposition d'actions prioritaires en transport collectif de l'ARTM (mai 2020);
- les études pour déterminer les axes des mesures préférentielles pour bus (MPB), qui apparaissent à l'action 1.3;
- les programmes dédiés aux actions 2.1 et 2.2 sur l'arrimage du transport collectif et de l'aménagement du territoire;
- les programmes d'harmonisation des services et de l'amélioration du transport adapté (actions 3.1 et 3.3);
- les programmes dédiés à la tarification, à la fiabilité des services, à la culture de mobilité et aux avancées technologiques (actions 4.1, 4.2, 4.3, 4.4);
- les programmes relatifs à l'optimisation du système de transport (actions 5.1, 5.2, 5.3).

Ces besoins sont estimés entre 0,9 et 1,1 milliard de dollars pour les investissements en immobilisations et également entre 0,8 et 1,1 milliard de dollars pour les coûts d'exploitation.

LA PROJECTION DES COÛTS D'INVESTISSEMENT ET D'EXPLOITATION – 2031-2035

La cible principale de 35 % de part modale du transport collectif, en pointe du matin dans la région métropolitaine, devrait être atteinte en 2035. L'estimation des coûts globaux des coûts d'investissement et d'exploitation a pu être établie pour la période de 2021 à 2030 en s'appuyant sur les estimations des plans décennaux d'immobilisations (PDI) des OPTC et du PQI du gouvernement du Québec. Pour la période entre 2031 et 2035, l'estimation de ces coûts globaux s'appuie sur une projection des coûts de la période de 2021-2030. Cette projection devra être revue à chaque année et ajustée selon les nouvelles informations, le degré d'avancement des projets et l'évolution des besoins.

Les coûts d'immobilisations

La projection des coûts d'immobilisations et des frais de financement, pour la période de 2031-2035 (voir le Tableau 23), représente des coûts estimés entre 14,9 et 18,1 milliards de dollars pour :

- le maintien, l'amélioration et le développement des actifs actuels, évalués entre 6,9 et 8,4 milliards de dollars;
- la mise aux normes répondant à des politiques gouvernementales en matière d'accessibilité universelle et d'électrification des transports, dont les coûts s'élèveraient entre 1,8 et 2,2 milliards de dollars ;
- la hausse de l'offre de service en transport collectif et la mise en place des autres programmes du PSD qui représenteraient des investissements en immobilisations évalués entre 6,2 et 7,5 milliards de dollars.

Tableau 23 : Projection des coûts d'immobilisations du transport collectif 2031-2035

INTERVENTIONS DU PSD	Coûts d'immobilisations	
	Fourchette d'évaluation* (incluant les frais de financement) en milliards \$	
	de	à
Maintien et développement des actifs	6,9	8,4
Mise aux normes		
Accessibilité universelle et électrification des transports	1,8	2,2
Amélioration et développement du transport collectif		
Hausse de l'offre de service et autres programmes du PSD	6,2	7,5
Total des nouveaux investissements 2031-2035	<u>14,9</u>	<u>18,1</u>

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

Les coûts d'exploitation

Pour leur part, les coûts d'exploitation totaux, pour la période de 2031-2035, sont évalués entre 11,1 et 13,3 milliards de dollars (voir le Tableau 24) pour :

- l'exploitation des projets d'infrastructures en cours (REM, SRB Pie-IX et prolongement de la ligne bleue du métro) dont les coûts varieraient entre 3,4 et 3,8 milliards de dollars;
- la hausse de l'offre de service en transport collectif qui représente des coûts entre 5,5 et 6,7 milliards de dollars;
- la mise en place des autres programmes du PSD évaluée entre 2,2 et 2,8 milliards de dollars en coûts d'exploitation.

Tableau 24 : Projection des coûts d'exploitation du transport collectif 2031-2035

INTERVENTIONS DU PSD	COÛTS D'EXPLOITATION	
	Fourchette d'évaluation* en milliards \$	
	de	à
Projets d'infrastructures en cours de réalisation (REM, du SRB Pie-IX et du prolongement de la ligne bleue du métro)	3,4	3,8
Hausse de l'offre de service en transport collectif	5,5	6,7
Mise en place des autres programmes du PSD	2,2	2,8
Total des coûts d'exploitation 2031-2035	11,1	13,3

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

UNE DISCUSSION DÉTERMINANTE SUR LE FINANCEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF

Les coûts des investissements additionnels globaux, évalués pour la période de 2021 à 2030 et projetés pour la période de 2031 à 2035, sont de l'ordre de 44,7 à 56,6 milliards de dollars. Pour leur part, les coûts d'exploitation additionnels globaux pour ces deux mêmes périodes représentent une somme de l'ordre de 14,8 à 18,3 milliards de dollars.

Tableau 25 : Synthèse des coûts des interventions du PSD 2021-2035

	Évaluation* 2021-2030	Projection* 2031-2035	Total*
Coûts d'immobilisations (en milliards \$)	29,8 à 38,5	14,9 à 18,1	44,7 à 56,6
Coûts d'exploitation (en milliards \$)	3,7 à 5,0	11,1 à 13,3	14,8 à 18,3

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

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 ainsi que 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.

Ces démarches et discussions visent à assurer un financement stable et récurrent pour l'amélioration et le développement du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal. Finalement, dans une perspective de développement durable et pour le bénéfice de la collectivité, un financement accru en transport collectif est nécessaire si on veut résoudre les problèmes de mobilité.



5. Les bénéfices pour la collectivité

Le PSD propose des interventions pour les quinze prochaines années qui vont accroître la qualité de vie de tous les citoyens de la région métropolitaine 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.

Le PSD contribue aussi de façon reconnue 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.

Finalement, il est indéniable que les investissements en transport collectif contribuent à l'économie en soutenant ou en créant des emplois dans divers secteurs d'activités économiques, dont certains de pointe ou de haute technologie, en plus d'assurer des revenus fiscaux aux divers gouvernements.

Ce sont donc des bénéfices multiples, qui se manifestent dans différents secteurs, de façon directe ou indirecte; certains sont facilement mesurables et d'autres plus qualitatifs³⁰. C'est bien dans cette diversité, qu'ensemble, ils représentent les gains significatifs pour la collectivité.

Davantage de déplacements en modes durables

Les interventions du PSD contribuent à répondre aux attentes signifiées par la Politique de mobilité durable du gouvernement du Québec, à l'échelle du Québec :

- La réduction de 20 % du temps de déplacement moyen;
- La réduction de 20 % du nombre de déplacements en auto solo;
- Une offre accrue de services de mobilité durable.

De plus, elles répondent aux attentes signifiées par la Communauté métropolitaine de Montréal :

- Hausser à 35 % la part modale des déplacements motorisés effectués en transport collectif, en pointe du matin;
- Orienter 60 % de la croissance démographique autour des points d'accès du réseau structurant de transport collectif.

Un accroissement des parts modales et des déplacements en transport collectif et actif

L'effet combiné des mesures proposées, soit la croissance des déplacements en transport collectif et actif, la croissance du covoiturage et la diminution conséquente des déplacements en auto solo, doit permettre d'atteindre d'ici 2035 la cible signifiée par la CMM de 35 % des déplacements en transport collectif, en période

³⁰ Les bénéfices mesurables du PSD ont été évalués à partir de deux études :

- Arup (2021). *Bénéfices associés à l'atteinte des cibles du PSD sur les volets environnementaux, sociaux et économiques*, Rapport technique d'étude.
- ISQ (2020). *Étude d'impact économique pour le Québec de dépenses d'investissement, d'exploitation, d'entretien et de financement liées au Plan stratégique de développement (PSD)*.

Le PSD fera également l'objet d'un processus d'évaluation et de suivi des interventions proposées, comme il est indiqué aux pages 146 à 149 du PSD. Ces travaux d'évaluation des interventions et de leurs bénéfices mesurables seront produits au fil des années afin d'estimer le résultat de ces interventions et de leurs bénéfices.

de pointe du matin. Les prévisions tendanciennes du MTQ nous démontrent que, si rien n'est fait, la part modale du transport collectif, qui était de 25 % en 2018, serait seulement de 26 % en 2031 et 2036.

Les mesures proposées permettraient, en période de pointe, en comparaison de 2018 :

- 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.

En valeurs absolues, en 2035, ces mesures se traduiraient par :

- un accroissement de 175 000 déplacements en transport collectif;
- une augmentation de 95 000 déplacements en modes actifs;
- une diminution de 175 000 déplacements automobiles.

L'effet de ces mesures sur la réduction des déplacements automobiles est encore plus notable en comparaison des prévisions tendanciennes de 2036, puisqu'il s'agirait d'une diminution de 17 %, soit 210 000 déplacements automobiles en moins.

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

Un service amélioré pour mieux répondre aux besoins des usagers à l'échelle métropolitaine

Grâce à un service de transport collectif harmonisé, accru et fiable répondant aux différents besoins des usagers à l'échelle métropolitaine, les interventions du PSD participeront à l'amélioration des conditions de déplacement des usagers et de la satisfaction de la clientèle.

Un accès aux lieux d'activité en moins de 45 minutes grâce à un territoire métropolitain consolidé

Le PSD propose aussi, en accord avec les orientations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT) et les orientations du PMAD, de soutenir un aménagement urbain favorisant les déplacements en modes durables. L'amélioration de l'accessibilité permet de mieux relier les différentes collectivités, d'améliorer l'accès aux lieux d'activités par les modes durables, de favoriser le développement économique et de générer des gains d'efficacité.

Les interventions du PSD participent ainsi à la consolidation des milieux de vie et des pôles d'activité économique, afin d'orienter 60 % de la croissance démographique à proximité des points d'accès et des corridors de transport collectif. Ces mesures contribuent à soutenir la construction de milieux urbains diversifiés, à réduire l'étalement urbain et à préserver ainsi les milieux agricoles et naturels.

Cette organisation du territoire permettra à une plus grande partie de la population l'accès en transport collectif à des lieux d'activité en moins de 45 minutes.

La réduction de la congestion routière et l'amélioration des temps de déplacement

L'amélioration du service de transport collectif et la réduction de la congestion routière profiteront à la population, entre autre, par une réduction du temps de déplacement.

Rappelons que le PSD a pour cible principale d'accroître, d'ici 2035, à 35 % la part modale du transport collectif en période de pointe du matin, parmi les modes motorisés. L'atteinte de cette cible permettrait de diminuer de 210 000 le nombre de déplacements automobiles en période de pointe du matin en comparaison avec les prévisions tendanciennes. Cela représente plus de 400 millions de véhicules-heures en moins.

Le gain de temps journalier serait alors de 2 700 heures en 2035. Cela représenterait, en 2035, dans la région métropolitaine un gain de temps moyen journalier d'environ 25 à 30 minutes pour chaque personne qui se déplace en voiture, une personne réalisant en moyenne 2,5 déplacements par jour.

Sur quinze ans une telle réduction des temps de déplacement représente un gain socio-économique sur quinze ans évalué à 5,3 milliards de dollars, soit une réduction de 32 % des coûts liés à la réduction du temps de déplacement en automobile.

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

La qualité de vie des résidents de la région métropolitaine passe par un environnement de qualité et une vie en bonne santé.

La lutte contre les changements climatiques par la réduction des émissions de GES

Une utilisation accrue du transport collectif et des autres modes durables réduira les émissions de gaz à effet de serre (GES) par la diminution du nombre total de kilomètres parcourus par les véhicules (véhicules-km). L'électrification des véhicules de transport collectif diminuera encore l'empreinte carbone de chaque déplacement.

L'atteinte de la cible principale de 35 % de la part modale du transport collectif permettrait, d'ici 2035, d'éviter l'émission de 9,3 millions de tonnes d'équivalent CO₂, par rapport à la situation tendancielle. Une telle réduction des émissions de GES représente sur quinze ans des coûts évités de 770 millions de dollars.

Sur une base annuelle, en 2035, cela représenterait une réduction des émissions d'un million de tonnes de GES, soit une réduction de 23 % des émissions de GES par passager-kilomètre.

L'amélioration de la qualité de l'air par la réduction des polluants atmosphériques

L'usage accru du transport collectif permettra de diminuer l'émission de polluants atmosphériques et d'atténuer des problèmes de santé causés par une mauvaise qualité de l'air. Selon Santé Canada, 14 400 décès prématurés par année au Canada sont liés à la pollution de l'air causée par les activités humaines (Santé Canada, 2017).

L'atteinte de la cible principale de 35 % de la part modale du transport collectif permettrait, d'ici 2035 et par rapport à la situation tendancielle, de réduire, sur le territoire de l'ARTM, un total cumulé de :

- 100 tonnes d'émissions de particules fines (PM), soit une réduction de 22 %;
- 4 000 tonnes d'émissions d'oxydes d'azote (NO_x), soit une réduction de 23 %;
- 100 tonnes d'émissions de dioxydes de soufre (SO₂), soit une réduction de 23 %;
- 2 200 tonnes d'émissions d'hydrocarbures (essentiellement de composés organiques volatiles), soit une réduction de 23 %.

Une telle réduction des émissions de polluants atmosphériques représente un gain socioéconomique qui s'évalue à 180 millions de dollars sur quinze ans.

L'amélioration de la sécurité routière et de la santé publique par la réduction du nombre d'accidents et de leur gravité

En 2018, on dénombrait, sur le territoire de l'ARTM, environ 410 accidents avec blessés graves et 68 accidents mortels, dont plus de la moitié impliquait des piétons et des cyclistes (SAAQ, 2018).

Le transport collectif est l'un des moyens de transport les plus sécuritaires, autant pour les occupants du véhicule que pour les cyclistes et les piétons. La réduction de la circulation automobile, grâce à l'amélioration des modes durables, réduira le nombre d'accidents de la route et leur gravité.

Si la cible principale de 35 % de part modale en transport collectif est atteinte, la réduction des véhicules-kilomètres parcourus entraînerait, sur quinze ans, une réduction du nombre d'accidents routiers de 241 000, dont 2 400 accidents mortels ou graves, par rapport à la situation tendancielle, ce qui représente une réduction de 16 %. Cette amélioration de la sécurité routière et les bénéfices sur la santé représentent un gain socio-économique évalué à 8,84 milliards de dollars.

Sur une base annuelle, en 2035, cela représenterait une réduction de 24 370 accidents. Dans ces conditions, ce sont en moyenne 30 vies qui seraient annuellement épargnées.

L'amélioration de la santé publique par l'élévation du niveau d'activité physique

L'usage du transport collectif, du vélo et de la marche contribue à l'activité physique quotidienne recommandé, soit 30 minutes d'activités, pour contrer les conséquences néfastes sur la santé d'un mode de vie sédentaire. Au Québec, seule la moitié de la population âgée de 15 ans et plus atteint ce niveau³¹. Les interventions du PSD participeront à encourager la pratique d'une activité physique régulière.

L'amélioration de la santé publique et du cadre de vie par la diminution des nuisances sonores

La circulation routière génère des nuisances sonores importantes qui affectent la santé et le cadre de vie des populations vivant à proximité des infrastructures. L'évaluation quantitative des niveaux de bruit et leur réduction ne peuvent être mesurés que pour des projets précis. Toutefois, il est possible d'estimer à haut niveau les gains socio-économiques associés à la diminution de la circulation routière.

Ainsi, si la cible principale de 35 % de part modale en transport collectif est atteinte, la réduction des véhicules-kilomètres parcourus entraînerait, sur quinze ans, une réduction importante des nuisances sonores. Le gain socio-économique associé à cette réduction de 210 000 déplacements automobiles en période de pointe du matin s'évalue à 700 millions de dollars sur quinze ans.

L'amélioration de la vitalité économique

En améliorant les conditions de mobilité et la fluidité, les investissements en transport collectif participent à la vitalité économique, en plus de générer des retombées économiques directes et indirectes.

Les gains socio-économiques associés à l'atteinte des cibles du PSD

Le transport collectif offre aux ménages de la région de Montréal un service de mobilité abordable, réduisant leurs dépenses en transport en comparaison des coûts associés à l'utilisation de la voiture et aux frais de stationnement³².

L'amélioration du service de transport collectif profite aussi aux entreprises en diminuant la congestion routière et en réduisant le temps de déplacement des personnes et des marchandises. Cela se traduit par des gains d'efficacité.

Si la cible principale de 35 % de part modale en transport collectif était atteinte d'ici 2035, toutes les améliorations citées précédemment permettraient de générer d'importants gains socio-économiques (coûts

³¹ Institut de la statistique du Québec (2014-2015). *Enquête québécoise sur la santé de la population*.

³² Statistique Canada (2016), *Enquête sur les dépenses des ménages en 2016*.

évités). Par rapport à la situation tendancielle, le total de ces gains socio-économiques cumulés sur 15 ans s'élèverait ainsi à 15,8 milliards de dollars, se répartissant de manière suivante :

Bénéfices	Gains socio-économiques (coûts évités) en millions \$
Amélioration de la sécurité routière	8 840
Réduction du temps de déplacement en automobile	5 290
Réduction des émissions de GES	770
Amélioration de la qualité de l'air	180
Réduction du bruit	700

Les retombées économiques

Les immobilisations proposées par le PSD génèrent également des retombées économiques importantes dans la région, en matière d'emplois directs et indirects, autant dans l'exploitation du système de transport collectif que dans la construction des infrastructures et du matériel roulant.

Les interventions du PSD participent à l'économie par des dépenses de 43,1 milliards de dollars en immobilisations et de 11,4 milliards de dollars en exploitation et entretien. Selon l'évaluation de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ), la valeur ajoutée générée par ces dépenses serait de l'ordre de 3,7 milliards de dollars, dont 2,7 milliards pour les seules dépenses en immobilisations.

Par ailleurs, les salaires et traitements avant impôts représenteraient 1,8 milliard de dollars en retombées économiques générées par l'ensemble de ces dépenses.

Ces dépenses permettront de créer près de 29 000 emplois dans divers secteurs d'activité, dont notamment le secteur des services-conseils avec près de 16 000 emplois. Suivraient le secteur de la construction avec la création près de 9 000 emplois et celui de la fabrication avec plus de 3 000 emplois.

Ainsi, le PSD contribuera à la vitalité économique de la région métropolitaine de Montréal et du Québec. Les investissements proposés permettront la création et le soutien de nombreux emplois dans divers secteurs économiques, tout en assurant des revenus fiscaux aux gouvernements (impôts, taxes et parafiscalités payés par les travailleurs salariés et l'employeur).

Le soutien aux avantages comparatifs de la région de Montréal

D'autres grandes métropoles, au Canada et en Europe, ont entrepris et poursuivront au cours des prochaines années des plans d'investissements d'envergure en vue d'accroître et d'améliorer l'offre de service de transport collectif. Toronto profitera d'investissements de 28 milliards de dollars du gouvernement de l'Ontario au cours des dix prochaines années et Vancouver prévoit des investissements de 10,5 milliards d'ici 2027.

Ne pas investir dans le réseau de transport collectif de la grande région de Montréal diminuerait ses avantages comparatifs se traduisant par des impacts négatifs sur sa vitalité économique.

L'amélioration du service de transport collectif doit donc faire partie d'une stratégie métropolitaine de développement économique et les investissements dans ce service public essentiel de transport collectif appuieront le développement économique de la région de Montréal en tant que métropole du Québec.

Conclusion

Le 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 PSD s'inscrit dans la perspective soutenue par la Politique de mobilité durable du Québec. Le développement de la mobilité durable, notamment du transport collectif, est un élément central et incontournable de la solution pour répondre aux défis environnementaux de réduction des gaz à effet de serre (GES), ainsi que pour assurer une économie dynamique et durable.

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 services 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.

À terme, le PSD vise à ce qu'en 2050 la majorité des déplacements des citoyens de la région métropolitaine de Montréal soient réalisés en modes actif ou collectif, contribuant ainsi à une importante réduction de la congestion routière et des GES émis par le secteur des transports.

Si les tendances démographiques et les habitudes de déplacement se maintenaient au cours des prochaines années, en assurant le niveau de service actuel, la part modale du transport collectif ne serait que de 26 %, en 2031 et en 2036. Il y a donc urgence d'agir pour aller au-delà des tendances et atteindre les objectifs autant ambitieux que nécessaires visés par le PSD.

Le PSD propose à cet égard de hausser l'offre de services de 60 % d'ici 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 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. Le PSD soutient également une harmonisation métropolitaine des services de transport collectif et une amélioration de la qualité et de la fiabilité de ceux-ci. La mise en œuvre des moyens pour atteindre ces cibles sera aussi évaluée et adaptée pour tenir compte du contexte particulier de la reprise des activités au sortir de la pandémie de COVID-19 et des ajustements requis par les habitudes de déplacement. Une gestion rigoureuse et responsable allée à un financement à la hauteur de nos ambitions sera primordiale.

Le PSD présente les besoins financiers des dix prochaines années pour répondre aux objectifs de renforcement et de développement du réseau de transport collectif. L'un des principaux défis sera donc d'assurer un financement récurrent et suffisant pour répondre aux besoins d'augmentation de l'offre de services et de la part modale du transport collectif. Les travaux du chantier gouvernemental sur le financement de la Politique de mobilité durable représentent une occasion de déterminer les balises du service de transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal. 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.

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.

Le projet de PSD a été soumis à un processus de consultation publique en 2020 et 2021. Le conseil d'administration a tenu compte des avis et commentaires issus de cette consultation et a adopté, en avril 2021, le Plan stratégique de développement de l'ARTM. Ce plan sera transmis pour approbation à la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), puis au gouvernement du Québec aux fins de l'examen de sa conformité aux orientations gouvernementales. La CMM approuvera le plan final une fois l'avis de conformité reçu du gouvernement du Québec.

Le PSD continuera d'évoluer. Il sera ajusté annuellement et révisé tous les cinq ans pour faire face aux nombreux défis des prochaines années. L'apport de tous à son élaboration est essentiel afin que la vision et les grandes stratégies proposées répondent adéquatement aux besoins de notre région.

Liste des références

ADEC et ministère des Transports du Québec (MTQ) (2018). *Coûts socioéconomiques de la congestion routière à Ville de Laval et dans la Couronne Nord*. Récupéré sur https://promo.laval.ca/solution-reseau/docs/rapport_ADEC_couts-congestion-routiere.pdf

Arup (2021). *Bénéfices associés à l'atteinte des cibles du PSD sur les volets environnementaux, sociaux et économiques*, Rapport technique d'étude.

Bocarejo Pablo, Oviedo Daniel Ricardo (2012), Transport accessibility and social inequities: a tool for identification of mobility needs and evaluation of transport investments, <https://www.worldtransitresearch.info/research/4280/>

CDPQ Infra Inc. (2017). Sommaire des prévisions d'achalandage du REM Février 2017. Récupéré de https://www.cdpqinfra.com/sites/cdpqinfrac8/files/2019-10/summary_rem_forecasting_fr_vf_0.pdf

Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) (2005). *Aménagement des pôles d'échanges*.

Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) (2018). Quartiers TOD. Récupéré de <http://cmm.qc.ca/champs-intervention/amenagement/dossiers-en-amenagement/quartiers-tod/>

Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) (2012). *Plan métropolitain d'aménagement et de développement*.

Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) (2018). *Orientations et attentes de la communauté à l'égard du développement du transport collectif de l'Autorité régionale de transport métropolitain*.

Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) (2020). *Un nouveau pacte fiscal pour le financement du transport collectif dans le Grand Montréal doit être conclu rapidement*, Communiqué de presse, 28 février 2020.

exo (2018). *Rapport d'activité*. Récupéré de https://exo.quebec/Media/Default/pdf/section8/publications/RA_2018_exo.pdf

Institut de la statistique du Québec (ISQ) (2019). Démographie. Perspectives démographiques du Québec et des régions, 2016-2066. Récupéré de <https://www.stat.gouv.qc.ca/statistiques/population-demographie/perspectives/perspectives-2016-2066.pdf>

Institut de la statistique du Québec (ISQ) (2020). *Étude d'impact économique pour le Québec de dépenses d'investissement, d'exploitation, d'entretien et de financement liées au Plan stratégique de développement (PSD)*

Institut national de santé publique du Québec (INSPQ) (2015). *Les conséquences économiques associées à l'obésité et à l'embonpoint au Québec : les coûts liés à la consommation de médicaments à l'invalidité*. Récupéré de https://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/2035_obesite_couts_medicaments_invalidite.pdf

Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre. (2019) Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques. <http://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/>

Lo, E., Hamel, D., Jen, Y., et al. (2014). Projection Scenarios of Body Mass Index (2013-2030) for Public Health Planning in Quebec. BMC Public Health, n°14, v°996 : 1-14, cité par Institut national de santé

publique du Québec (INSPQ) (2019). *L'obésité au Québec : ralentissement de l'augmentation, mais inégalités socio-économiques*. Récupéré de <https://www.inspq.qc.ca/santescope/analyses/obesite>

Ministère des Affaires Municipales et de l'Habitation (2011), *Addenda modifiant les orientations gouvernementales en matière d'aménagement pour le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal en vue de l'élaboration d'un plan métropolitain d'aménagement et de développement*, Récupéré de https://www.mamh.gouv.qc.ca/fileadmin/publications/amenagement_territoire/orientations_gouvernementales/addenda_CMM.pdf

Ministère de l'Environnement et lutte contre les changements climatiques (MELCC) (2018). *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2016 et leur évolution depuis 1990*. Récupéré de <http://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/2015/Inventaire1990-2015.pdf>

Ministère des Transports du Québec (1998), *Politique d'admissibilité au transport adapté*. Récupéré de https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/aide-finan/transportadapte/Documents/pol_admissibilite_transport_adapte.pdf

Ministère des Transports du Québec (MTQ) (2018). *Transporter le Québec vers la modernité. Politique de mobilité durable – 2030*. Récupéré de https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/DocumentsPMD/politique-mobilite-durable.pdf

Morency, Catherine et Hubert Verreault. (2020). *Réduction des gaz à effet de serre, Le télétravail peut-il y contribuer ?*, Vecteur environnement, septembre 2020, p. 30-33

Organisation mondiale de la santé (OMS) (2010). *Recommandations mondiales en matière d'activité physique pour la santé*. Récupéré de https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/44436/9789242599978_fre.pdf;jsessionid=072B5AACD9C5DE9FBAEF399B4A1ED612?sequence=1

Santé Canada (2017). *Les impacts sur la santé de la pollution de l'air au Canada – Une estimation des décès prématurés*. Récupéré de http://publications.gc.ca/collections/collection_2018/sc-hc/H144-51-2017-fra.pdf

Société de transport de Laval (STL) (2018). *Rapport d'activités 2018*. Récupéré de [https://www.stl.laval.qc.ca/userfiles/files/pdf/fr/STL_Rapport_activites_2018\(1\).pdf](https://www.stl.laval.qc.ca/userfiles/files/pdf/fr/STL_Rapport_activites_2018(1).pdf)

Société de transport de Montréal (STM) (2018). *Rapport d'activités 2018*. Récupéré de <http://stm.info/sites/default/files/pdf/fr/ra2018.pdf>

Ville de Montréal (2018). *Plan d'action Vision Zéro décès et blessé grave 2019-2021, Des assises solides pour mieux travailler ensemble*. Récupéré de <https://ville.montreal.qc.ca/visionzero/documents/vision-zero-ville-de-montreal-2019-2021.pdf>

Vivre en Ville, Collectivités viables. *Milieux de vie complets*. Récupéré de <http://collectivitesviables.org/articles/milieu-de-vie-complet.aspx>

Vivre en Ville, Collectivités viables. *Mobilité durable*. Récupéré de <http://collectivitesviables.org/articles/reseau-structurant-de-transport-en-commun.aspx>

Vivre en Ville, Collectivités viables. *Réseau structurant de transport en commun*. Récupéré de <http://collectivitesviables.org/articles/reseau-structurant-de-transport-en-commun.aspx>

Source des données

Agence métropolitaine de transport (ATM) (1998), Enquête Origine-Destination 1998, version (V-3)

Agence métropolitaine de transport (ATM) (2003), Enquête Origine-Destination 2003, version 03.b.

Agence métropolitaine de transport (ATM) (2008), Enquête Origine-Destination 2018, version 08.2a.

Agence métropolitaine de transport (ATM) (2013), Enquête Origine-Destination 2013, version 13.2d.

Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) (2018), Enquête Origine-Destination 2018, version a-1m.

Modèle de transport régional de la région de Montréal 2013 (MOTREM13). *Scénario de prévision de la demande en transport dans la région de Montréal 2013-2036* (horizon 2026).

Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) (2019). Rapport d'accident - 2018. Traitement ARTM. Récupéré de <https://www.donneesquebec.ca/recherche/fr/dataset/rapports-d-accident/resource/86cbda2c-3bb8-4efe-a397-17a33450618f>

Statistique Canada (2016). *Recensement de la population de 2016*.

Données CARTE OPUS

Données de comptage EXO



ANNEXES

Annexe A – Listes des figures et des tableaux

Liste des figures

Figure 1 : Territoire de l'ARTM	17
Figure 2 : Les huit secteurs de l'enquête OD du territoire de l'ARTM.....	23
Figure 3 : Le réseau de transport collectif sur le territoire de l'ARTM	28
Figure 4 : Croissance du nombre de déplacements quotidiens sur le territoire de l'ARTM entre 2018 et 2031 selon les prévisions tendanciennes calculées par le MTQ.....	30
Figure 5 : Carte de densité des activités urbaines (emplois et habitants par hectare) du territoire l'ARTM.....	32
Figure 6 : Évolution de la croissance du parc automobile et de la population sur le territoire de l'ARTM.....	35
Figure 7 : Évolution des émissions annuelles de gaz à effet de serre au Québec de 1990 à 2030	36
Figure 8 : Nombre de déplacements selon l'heure de départ et le motif de déplacement.....	40
Figure 9 : Sources de financement du transport collectif dans la région métropolitaine - 2020	42
Figure 10 : Les éléments composant le réseau de transport collectif métropolitain	48
Figure 11 : Les services rapides et fréquents et les corridors fréquents du RTCS actuel.....	50
Figure 12 : Les services directs en période de pointe du RTCS actuel	51
Figure 13 : Le Réseau de transport collectif structurant (RTCS) actuel	53
Figure 14 : Les services locaux d'autobus	56
Figure 15 : Les mesures préférentielles pour bus (MPB).....	59
Figure 16 : Réseau rapide et fréquent et densité d'activités urbaines (emplois et habitants par hectare).....	61
Figure 17 : Niveau d'accessibilité aux emplois en 45 minutes ou moins en transport collectif.....	62
Figure 18 : Le transport collectif comme vecteur de transformation urbaine	64
Figure 19 : Les grands projets de transport collectif	85
Figure 20 : Le RTCS existant et les études reconnues par le PQI et le PIDTC.....	91
Figure 21 : Relation entre les MPB du réseau routier national et autoroutier et le Réseau de transport collectif structurant (RTCS)	97
Figure 22 : Densité d'activité urbaine (emplois et habitants par hectare) et réseau de transport collectif.....	102
Figure 23 : Sources de financement du transport collectif dans la région métropolitaine - 2020	151

Liste des tableaux

Tableau 1 : Portrait démographique du territoire de l'ARTM (Statistique Canada 2016)	23
Tableau 2 : Projection démographique pour le territoire de l'ARTM, 2016 – 2036 (ISQ 2019)	24
Tableau 3 : Portrait de la mobilité du territoire de l'ARTM en 2018 selon le secteur d'origine, sur 24 h.....	25
Tableau 4 : La part des déplacements motorisés en période de pointe du matin (PPAM).....	27
Tableau 5 : Densité de population et d'emplois au sein du périmètre d'urbanisation et parts modales du transport collectif et du transport actif par secteurs.....	33
Tableau 6 : Répartition du nombre et de la croissance des emplois par secteurs	34
Tableau 7. Évolution des personnes admises au transport adapté par type de handicap	38
Tableau 8. Ventilation par âge des déplacements des personnes inscrites au transport adapté.....	39
Tableau 9 : Achalandage quotidien selon les modes de transport collectif	47
Tableau 10 : Achalandage par famille de services	57
Tableau 11 : Déplacements et parts modales prévisionnels et atteinte des cibles.....	76
Tableau 12 : Les cibles selon les stratégies du PSD	77
Tableau 13 : Les orientations, les stratégies et les actions du PSD	78
Tableau 14 : Les sources de financement l'ARTM	152
Tableau 15 : Les charges financières l'ARTM.....	153
Tableau 16 : Évaluation des coûts d'immobilisations du transport collectif 2021-2030.....	157
Tableau 17 : Évaluation des coûts d'exploitation du transport collectif 2021-2030	158
Tableau 18 : Coût d'immobilisations du maintien, de l'amélioration et du développement des actifs 2021-2030	159
Tableau 19 : Coûts d'immobilisations de la mise aux normes 2021-2030	159
Tableau 20 : Coûts de la mise en service des projets d'infrastructures en cours de réalisation 2021-2030.....	160
Tableau 21 : Coûts d'immobilisations de l'amélioration et du développement du transport collectif 2021-2030	160
Tableau 22 : Coûts d'exploitation de l'amélioration et du développement du transport collectif 2021-2030.....	160
Tableau 23 : Projection des coûts d'immobilisations du transport collectif 2031-2035.....	162
Tableau 24 : Projection des coûts d'exploitation du transport collectif 2031-2035	163
Tableau 25 : Synthèse des coûts des interventions du PSD 2021-2035.....	164

Annexe B – Acronymes et abréviations

OBJET	DESCRIPTION
ARTM	Autorité régionale de transport métropolitain
CDPQ Infra	Filiale infrastructures de la Caisse de dépôt et placement du Québec
CERTU	Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
CGD	Centre de gestion des déplacements
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
GES	Gaz à effet de serre
INSPQ	Institut national de santé publique du Québec
MaaS	Mobility as a service
MAMH	Ministère des Affaires Municipales et de l'Habitation
MELCC	Ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les Changements Climatiques
MTQ	Ministère des Transports du Québec
OGAT	Orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire
OMS	Organisation mondiale de la santé
OPTC	Organisme public de transport en commun
PI	Programme des immobilisations
PMAD	Plan métropolitain d'aménagement et de développement
PQI	Plan québécois des infrastructures
PSD	Plan stratégique de développement du transport collectif
PSO	Plan stratégique organisationnel
RAM	Réseau artériel métropolitain
REM	Réseau express métropolitain
RTCS	Réseau de transport collectif structurant
RTL	Réseau de transport de Longueuil
SAAQ	Société de l'assurance automobile du Québec
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport de Montréal
TOD	Transit-oriented development

Annexe C – Lexique

Accessibilité universelle : L'accessibilité universelle est une approche inclusive qui tient compte des besoins de l'ensemble de la population. Un service régulier de transport collectif universellement accessible permet à tous de se déplacer et d'utiliser les mêmes services, en même temps et de la même manière.

Actifs : Les actifs de l'ARTM et des OPTC comprennent les infrastructures, le matériel roulant (autobus, voitures de métro, véhicules), les garages et autres bâtiments, ainsi que les équipements (la machinerie, l'outillage, les systèmes informatiques et de communication, l'ameublement).

Amélioration des actifs : Interventions visant à rehausser les caractéristiques techniques et opérationnelles des infrastructures existantes ou l'ajout d'infrastructures, d'actifs ou d'équipements connexes au service de transport collectif, comme l'agrandissement d'un garage ou d'un terminus d'autobus. L'amélioration des actifs permet notamment d'accroître la performance des actifs existants ou de prolonger de façon substantielle la durée de vie utile de ces actifs.

Covoiturage : Le covoiturage consiste en l'utilisation commune d'un véhicule, par un conducteur non professionnel et un (ou plusieurs) passager(s), dans le but d'effectuer l'ensemble ou une partie d'un trajet commun.

Déplacement bimodal : Déplacement comportant l'utilisation d'au moins un mode de transport en commun et d'au moins un mode privé (conducteur ou passager d'auto ou de moto).

Développement des actifs : Interventions visant à acquérir et à ajouter de nouveaux actifs, comme l'ajout de nouveaux véhicules ou de matériel roulant ou la construction de nouvelles immobilisations, comme la construction d'un nouveau garage d'entretien ou d'un tronçon du réseau de métro et ses nouvelles stations.

Maintien des actifs : Interventions visant à maintenir en bon état les actifs existants portant sur le remplacement, la rénovation ou la réfection d'équipement, de matériel roulant (autobus, voitures de métro) et d'infrastructure ayant atteint leur durée de vie utile ou des interventions ou des travaux effectués en vue de prolonger la durée de vie utile de ces actifs.

Mesures préférentielles pour bus : Interventions sur le réseau routier effectuées afin de prioriser le transport collectif, par exemple les voies réservées et voies d'évitement de file d'attente, les feux prioritaires de type feu chandelle ou les feux en temps réel.

Milieu de vie complet : Un milieu de vie complet comprend une diversité d'usages complémentaires situés à distance de marche. Les individus qui y résident ou qui le fréquentent peuvent y effectuer la majorité de leurs activités quotidiennes sans avoir à parcourir de grandes distances, ce qui favorise les déplacements actifs (Vivre en Ville).

Mobilité : Capacité des individus à se déplacer pour participer à des activités telles que se rendre au travail ou à l'école, faire ses emplettes ou encore rendre visite à sa famille et à ses amis.

Mobility as a service (MaaS) : Le service de MaaS WHIM, développé en Finlande et offert dans plusieurs villes européennes, propose différents forfaits à facturation mensuelle qui permettent à l'utilisateur de se déplacer en taxi, en transport collectif, en vélo ou en auto en libre-service.

Mobilité durable : Repose sur un système de transport qui permet aux individus de satisfaire leurs principaux besoins d'accès d'une manière équitable, sécuritaire et compatible avec la santé, dont le coût est raisonnable, qui fonctionne efficacement, qui offre un choix de moyens de transport et qui appuie une

économie dynamique qui minimise la consommation d'espace et de ressources, qui s'intègre au milieu et qui réduit les émissions de gaz à effet de serre ainsi que les déchets (Vivre en Ville).

Modes actifs : Marche et vélo, principalement.

Multimodalité : La présence ou l'usage de plusieurs modes de transport à l'intérieur d'un déplacement.

Navettage : Déplacements réguliers et quotidiens entre le domicile et le lieu de travail ou d'études.

Part modale : La part modale est mesurée en divisant le total des déplacements par un mode de transport donné, par le nombre total de déplacements effectués au cours de la même période. Elle donne une mesure globale de l'importance de chaque mode de transport.

Réseau structurant : Un ensemble de parcours offrant un niveau de service suffisant pour influencer l'organisation du territoire – en favorisant par exemple la densification des villes. Ce réseau joue également un rôle déterminant dans l'organisation de l'ensemble des transports collectifs d'une région (Vivre en Ville).

TOD : Le TOD est un développement immobilier de moyenne à haute densité, structuré autour d'une station de transport en commun à haute capacité. Situé à distance de marche d'un point d'accès important du réseau de transport en commun, le TOD est un quartier qui conjugue notamment les déplacements actifs, la mixité sociale et le design urbain (CMM).

Transport collectif : Services de transport public ou privé consistant à transporter plusieurs personnes ensemble sur un même trajet, généralement par autobus, métro, train et taxi collectif. Les services de transport adapté font partie du transport collectif, bien que la méthodologie des enquêtes OD mesure ces services de manière distincte aux autobus réguliers, train et métro.

Annexe D – Politique de mobilité durable 2030 – Faits saillants

La Politique se décline en trois grandes orientations auxquelles sont associées 10 cibles :

ORIENTATION	CIBLE
Une mobilité au service des citoyens	1 70 % de la population a accès à au moins quatre services de mobilité durable
	2 Réduction de 20 % du temps de déplacement moyen domicile travail
	3 Réduction de 25 % du nombre d'accidents mortels et avec blessés graves par rapport à 2017
Une mobilité à plus faible empreinte carbone	4 Diminution de 20 % de la part des déplacements effectués en auto solo à l'échelle nationale
	5 Réduction de 40 % de la consommation de pétrole dans le secteur des transports sous le niveau de 2013
	6 Réduction de 37,5 % des émissions de GES dans le secteur des transports sous le niveau de 1990
Une mobilité à l'appui d'une économie plus forte	7 15 milliards de \$ de ventes annuelles pour le secteur québécois des équipements de transport terrestre
	8 Augmentation de 25 % des tonnages de marchandises transbordés dans les ports et les centres intermodaux ferroviaires du Québec
	9 Réduction des coûts associés à la congestion routière pour les entreprises des régions métropolitaines de Montréal et de Québec.
	10 Réduction de 20 % des dépenses brutes des ménages allouées au transport (en \$ constants de 2017)

La Politique propose des priorités d'intervention regroupées sous cinq dimensions :

Dimension 1 : La Politique reconnaît que la mise en œuvre de *mesures structurantes visant la mobilité et l'aménagement du territoire* relève du milieu municipal, tout en exigeant une action concertée avec le gouvernement pour assurer une planification plus intégrée de l'aménagement du territoire et des transports. Les interventions en transport collectif et actif contribueront à une meilleure qualité de vie pour les citoyens, bonifieront l'accès à l'emploi et aux activités, en plus de favoriser l'inclusion sociale des personnes à mobilité réduite et à faible revenu.

Dimension 2 : La Politique vise à appuyer les acteurs des chaînes logistiques dans la mise en place de services de transport performants améliorant la compétitivité des entreprises, notamment en facilitant les interconnexions des réseaux de transport.

Dimension 3 : Du côté des *infrastructures favorisant la mobilité durable*, la Politique priorise la réalisation de projets de développement d'infrastructures en appui au transport collectif et actif. Le gouvernement compte ainsi appuyer la réalisation de projets structurants en transport collectif qui contribuent aux objectifs gouvernementaux d'électrification et de réduction des émissions de GES. Un soutien sera aussi apporté au développement d'infrastructures facilitant l'utilisation des services de transport collectif comme les stationnements incitatifs et les voies réservées. La Politique suggère également la prise de mesures pour assurer la résilience et l'adaptation des infrastructures aux changements climatiques ainsi que le maintien de la fonctionnalité des infrastructures routières qui, notamment, appuient les services de transport collectif et actif.

Dimension 4 : En matière d'électrification *des transports et d'utilisation d'énergies propres*, la Politique va poursuivre la promotion des véhicules électriques et le déploiement des bornes de recharge. À partir de 2025, le gouvernement compte financer, pour le transport des personnes, uniquement l'acquisition de véhicules 100 % électriques. L'utilisation de véhicules écoénergétiques sera encouragée pour le transport des marchandises.

Dimension 5 : La Politique confirme l'engagement du gouvernement à devenir le leader de la mobilité durable au Québec, notamment en stimulant la recherche et le développement favorisant l'émergence de solutions novatrices en matière de mobilité durable, en veillant à l'instauration d'outils économiques de gestion de la demande en transport et en améliorant le processus de planification intégrée des interventions en transport. Ce dernier point amènera le gouvernement à revoir ses critères guidant ses choix d'intervention et à s'assurer de la prise en compte de l'ensemble de solutions de mobilité possibles, dont les solutions de transport collectif et actif ainsi que les programmes de gestion de la demande.

En résumé, l'ARTM se trouve, à différents niveaux, plus directement interpellée par les priorités d'intervention suivantes :

- Favoriser une planification intégrée de l'aménagement du territoire et du transport urbain et régional;
- Rendre le transport collectif urbain plus attrayant et compétitif;
- Faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite;
- Soutenir les nouvelles mobilités, l'innovation et l'intégration des systèmes;
- Mettre en place des projets structurants en transport collectif;
- Investir dans des infrastructures qui favorisent le transport collectif et actif;
- Poursuivre les efforts en électrification des transports;
- Améliorer le processus de planification intégrée des interventions en transport.

Source : Ministère des Transports du Québec (MTQ) (2018). *Transporter le Québec vers la modernité. Politique de mobilité durable – 2030*. https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/DocumentsPMD/politique-mobilite-durable.pdf

Annexe E – Orientations et attentes de la CMM33

Orientation 1 : Soutenir l'objectif d'orienter 60 % de la croissance démographique projetée d'ici 2031 autour des points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant

Attente 1	Prioriser l'amélioration de la qualité des services et l'augmentation de l'offre de service sur le réseau de transport en commun métropolitain structurant afin d'assurer l'atteinte des orientations et des objectifs du PMAD en matière d'aménagement et de transport collectif
Attente 2	Assurer une implantation et une intégration du réseau et de ses points d'accès qui respectent les principes énoncés au critère 1.1.3 du PMAD relatif à l'aménagement des aires TOD
Attente 3	Respecter le périmètre métropolitain tel qu'établi au critère 1.6.1 du PMAD de la CMM

Orientation 2 : Atteindre l'objectif de hausser à 35 % la part modale du transport collectif en 2031 en planifiant et poursuivant le développement du réseau de transport en commun métropolitain structurant et des modes actifs selon une approche de planification intégrée du transport et de l'aménagement

Attente 4	Planifier et prioriser le développement du réseau de transport en commun métropolitain structurant notamment en fonction des densités d'activité humaine (population + emploi / hectare).
Attente 5	Soutenir la consolidation des grands pôles économiques par l'amélioration et le développement des réseaux de transport collectifs structurants.
Attente 6	Mettre en place, à court terme, des mesures préférentielles pour autobus, de type SRB ou voie réservée, selon les axes identifiés au réseau de transport en commun métropolitain structurant et les axes de rabattement identifiés au tableau 28 du PMAD.
Attente 7	Améliorer l'expérience client des transports collectifs notamment grâce à l'utilisation des TI et à une tarification simplifiée, efficace et adaptée aux besoins de la clientèle.
Attente 8	Accroître la mobilité active et contribuer à la mise en place, à l'horizon 2031, des voies cyclables utilitaires identifiées au Plan directeur du Réseau vélo métropolitain de la CMM.
Attente 9	Soutenir le déploiement et la mise en œuvre d'une mobilité intégrée
Attente 10	Identifier le cadre financier et l'échéancier de réalisation des interventions proposées au plan stratégique de développement du transport collectif
Attente 11	Faciliter la collaboration et la cohésion entre les différents intervenants en matière de transport collectif et les municipalités.
Attente 12	Viser l'accessibilité universelle dans l'ensemble du réseau métropolitain de transport collectif

³³ Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) (2018) Orientations et attentes de la CMM à l'égard du plan stratégique de développement du transport collectif de l'Autorité régionale de transport métropolitain. Résolution CE18-113. https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/02/20180621_OrientationsAttentes_ARTM.pdf

Orientation 3 : Viser la réduction des GES grâce au développement des réseaux et des équipements de transport collectif et adapter nos équipements de transport collectif aux changements climatiques

Attente 13	Favoriser l'électrification du parc d'autobus du transport collectif
Attente 14	Minimiser l'impact des grands stationnements incitatifs et aménager ces espaces en fonction de l'adaptation aux changements climatique
Attente 15	Mettre en place un plan d'évaluation des vulnérabilités et d'adaptation aux changements climatiques

L'ARTM devra également prévoir³⁴ :

Attente 16	Une modulation tarifaire qui prend en compte les orientations à venir de la CMM
Attente 17	Un mécanisme de suivi du plan stratégique
Attente 18	De nouvelles sources de financement des transports collectif et actif, dans le cadre de sa politique de financement, en collaboration avec la CMM

L'ARTM devra aussi ³⁵ :

- « Fixer un objectif de 30 % de réduction des émissions de GES par passager-kilomètre dans le secteur du transport des personnes, d'ici 2030, par rapport aux émissions de 2016 ;
- Desservir le territoire en mettant en place un réseau structurant de transport collectif rapide, fiable et fréquent;
- Appuyer ce réseau de transport collectif par un ensemble de modes de transport à plus faible empreinte carbone tels la marche, le vélo et le covoiturage ;
- Accélérer l'électrification du transport collectif. »

³⁴ Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) (2018) Extrait du procès-verbal de la séance ordinaire du comité exécutif de la Communauté métropolitaine de Montréal tenue le 22 mai 2018 à 9 h 00. Résolution CE18-113.P.3 https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/02/20180621_OrientationsAttentes_ARTM.pdf

³⁵ Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) (2019) Extrait du procès-verbal de l'assemblée ordinaire du Conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal tenue le 26 septembre 2019 à 10 h 00. Résolution CE19-045. https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/11/CC19-045_Mesures_pour_la_reduction_des_émissions_de_gaz_a_effet_de_serre.pdf

Annexe F – Le nombre de déplacements à l'intérieur des différents secteurs et entre les différents secteurs du territoire de l'ARTM sur 24 h en 2018

DESTINATION ORIGINE		Agglomération de Montréal				Agglomération de Longueuil	Laval	Couronne nord	Couronne sud	Total	
		Centre-ville	Centre	Est	Ouest						Total
Agglomération de Montréal	Centre-ville	141 000	257 000	32 000	64 000	494 000	57 000	38 000	32 000	36 000	657 000
	Centre	259 000	1 416 000	132 000	175 000	1 982 000	57 000	81 000	55 000	38 000	2 212 000
	Est	31 000	133 000	328 000	17 000	509 000	10 000	22 000	30 000	6 000	575 000
	Ouest	64 000	176 000	17 000	659 000	916 000	14 000	40 000	26 000	49 000	1 044 000
Agglomération de Montréal		495 000	1 982 000	509 000	915 000	3 901 000	138 000	181 000	143 000	129 000	4 488 000
Agglomération de Longueuil		58 000	56 000	10 000	14 000	138 000	602 000	5 000	6 000	95 000	846 000
Laval		38 000	81 000	22 000	40 000	181 000	5 000	532 000	82 000	5 000	806 000
Couronne nord		33 000	55 000	30 000	26 000	144 000	6 000	83 000	955 000	6 000	1 194 000
Couronne sud		37 000	39 000	6 000	49 000	131 000	96 000	5 000	6 000	644 000	881 000
Territoire de l'ARTM		661 000	2 213 000	575 000	1 042 000	4 491 000	847 000	805 000	1 192 000	880 000	8 215 000

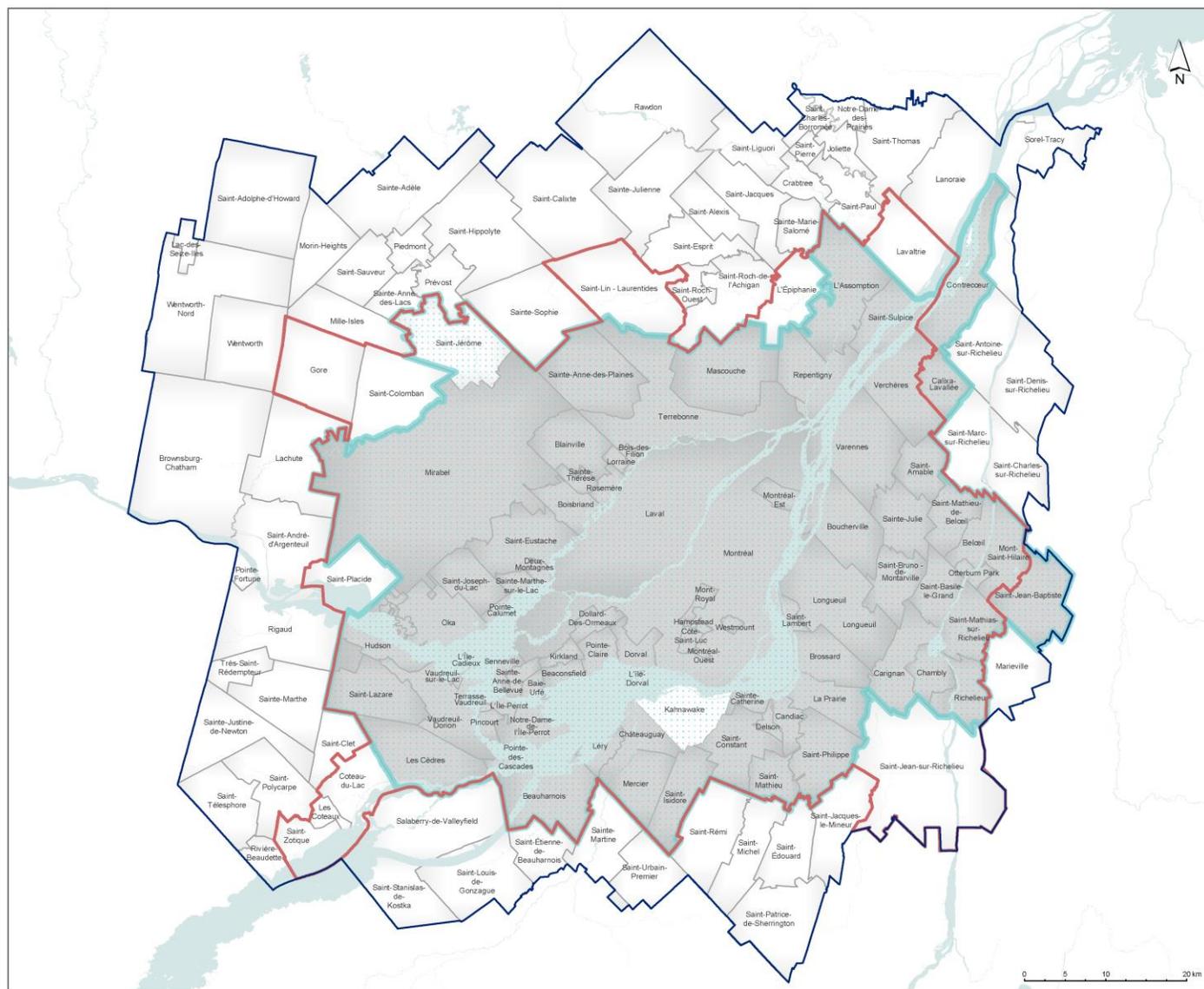
Source : Données provenant l'Enquête OD 2018, traitement ARTM selon le découpage géographique de l'Enquête OD 2018.

Annexe G – Croissance prévisionnelle du volume de déplacements anticipée entre 2018 et 2036 à l'intérieur des différents secteurs et entre les différents secteurs du territoire de l'ARTM sur 24 h

DESTINATION \ ORIGINE		Agglomération de Montréal					Agglomération de Longueuil	Laval	Couronne nord	Couronne sud	Total
		Centre-ville	Centre	Est	Ouest	Total					
Agglomération de Montréal	Centre-ville	84 400	58 700	2 600	16 300	162 000	12 300	5 700	1 100	7 400	188 500
	Centre	57 700	265 500	20 800	30 200	374 200	6 900	20 700	7 500	5 100	414 400
	Est	4 000	19 500	81 500	1 500	106 500	500	2 800	6 100	100	116 100
	Ouest	16 600	30 100	1 900	174 900	223 500	1 300	6 400	1 900	14 700	247 900
Agglomération de Montréal		162 700	373 800	106 800	222 900	866 200	21 000	35 600	16 600	27 300	966 900
Agglomération de Longueuil		10 700	7 600	800	900	20 000	184 100	500	300	18 400	223 200
Laval		6 200	20 400	2 600	7 000	36 200	500	195 600	17 900	600	250 800
Couronne nord		1 300	7 100	6 200	2 200	16 800	-	17 300	322 000	(500)	355 700
Couronne sud		7 600	4 900	100	15 500	28 100	17 200	500	(200)	191 800	237 500
Territoire de l'ARTM		188 600	413 900	116 600	248 400	967 500	222 900	249 600	356 600	237 500	2 034 000

Source : Données provenant l'Enquête OD 2018 et du MOTREM 2013 (MTQ) traitement ARTM selon le découpage géographique de l'Enquête OD 2018.

Annexe H – Carte des limites territoriales



ARTM Autorité régionale de transport métropolitain

LIMITES TERRITORIALES Territoire de l'ARTM

Territoire de l'ARTM

Territoire de l'enquête OD 2018

Territoire de la RMR de Montréal

Territoire de la CMM

Municipalités

Territoire	Superficie (km ²)	Source
RMR Montréal	5186	Calcul superficie - ARTM
CMM	4360	CMM en Chiffres (2018)
ARTM	4514	Calcul superficie - ARTM
EOD2018	9840	Calcul superficie - ARTM

Source :
Planification des transports et mobilité
Autorité régionale de transport métropolitain
Novembre 2019

Annexe I – Listes des principaux projets d’infrastructures de transport collectif inscrits au Plan québécois des infrastructures (PQI) 2021 - 2031 sur le territoire de l’ARTM

EN RÉALISATION (PROJETS DE 20 MILLIONS DE DOLLARS ET PLUS)

Métro de Montréal, voitures de métro AZUR – Remplacement

Métro de Montréal, voitures de métro AZUR additionnelles– Acquisition

Métro de Montréal, programme Réno-Systèmes (phase IV) – Maintien et bonification

Garage Côte-Vertu de la STM – Montréal – Construction

Métro de Montréal, programme Réno-Systèmes (phase III) – Maintien et bonification

Centre de transport Bellechasse de la STM – Montréal – Construction

Métro de Montréal, programme Accessibilité des stations (phase I) – Bonification

Centre d’entretien Pointe-SaintCharles d’exo – Montréal – Construction

Métro de Montréal, programme Réno-Infrastructures (phase II) – Maintien et bonification

Complexe Crémazie de la STM – Montréal – Reconstruction

Métro de Montréal, programme Réno-Infrastructures (phase I) – Maintien et bonification

Édicule et passerelle piétonnière au pôle multimodal Vendôme – Montréal – Construction

Réseau de train de banlieue d’exo, voitures passagers (type 2000) – Région métropolitaine de Montréal – Remplacement

Centre de transport Anjou de la STM – Montréal – Agrandissement

Centre de transport Legendre de la STM – Montréal – Agrandissement

Centre d’attache ment Viau de la STM – Montréal – Agrandissement

Métro de Montréal, voitures de métro MR-73 – Maintien et bonification

Centre de transport Saint-Laurent de la STM – Montréal – Agrandissement

Réseau de train de banlieue d'exo, voitures passagers (type 2000) – Région métropolitaine de Montréal – Acquisition

Service rapide par bus intégré sur le boulevard Pie-IX entre Montréal et Laval – Aménagement et construction

Voies réservées inscrites dans le PQI routier

L'autoroute 30 entre Brossard et Boucherville, chaussée et UAB – Réfection et aménagement

EN PLANIFICATION (PROJETS DE 50 MILLIONS DE DOLLARS ET PLUS)

Centre d'attachement nord-ouest de la STM – Montréal – Construction

Centre de transport de l'Est de la STM – Montréal – Construction

Centres de transport de la STM, programme d'électrification (phase I) – Montréal – Bonification et maintien

Garage au centre d'entretien Lachine d'exo – Montréal – Construction

Gare Lucien-L'allier d'exo, quais – Montréal – Reconstruction

Métro de Montréal, ligne bleue de la station Saint-Michel à Anjou – Prolongement

Métro de Montréal, portes palières sur la ligne orange (phase I) – Acquisition

Métro de Montréal, postes abaisseurs pour l'alimentation électrique (phase I) – Réfection

Métro de Montréal, programme Accessibilité des stations (phase II) – Bonification

Métro de Montréal, programme Réno-Infrastructures (phase III) – Maintien et bonification

Métro de Montréal, programme Réno-Systèmes (phase V) – Maintien et bonification

Métro de Montréal, système de contrôle des trains sur la ligne bleue – Remplacement

Réseau de train de banlieue d'exo, locomotives diesel – Région métropolitaine de Montréal – Remplacement

Garage de la STL (phase IV) – Laval – Construction

Mesures prioritaires pour le transport collectif sur le boulevard Le Corbusier – Laval - Aménagement

Centre d'exploitation de Saint-Hubert du RTL – Longueuil - Construction

Centre d'exploitation de Saint-Hubert du RTL – Réfection

Centre d'exploitation du Vieux-Longueuil du RTL (phase I) – Longueuil – Réfection

Centre d'exploitation du Vieux-Longueuil du RTL (phase II) – Longueuil – Réfection

Gares de L'Île-Perrot d'exo – Montérégie – Réfection

Terminus Châteauguay d'exo, quais - Réfection

Voies réservées sur les boulevards Quartier Sud et Rome – Brossard et Longueuil - Aménagement

Voies réservées inscrites dans le PQI routier

L'autoroute 440 direction est, entre la route 125 et l'autoroute 25, voie réservée – Laval – Aménagement

L'autoroute 25 direction nord, entre Laval et Terrebonne, voies réservées – Aménagement

L'autoroute 15, chaussée et voies réservées - Laval et Boisbriand – Réfection et aménagement

L'autoroute 15 direction nord, entre Boisbriand et Mirabel, voie réservée – Aménagement

L'autoroute 10 entre Brossard et Carignan, voies réservées – Aménagement

L'autoroute 20, direction est, entre Beloeil et Sainte-Julie, voies réservées – Aménagement

L'échangeur des autoroutes 30 et 40, voie réservée – Vaudreuil-Dorion – Aménagement

À L'ÉTUDE (PROJETS DE 100 MILLIONS DE DOLLARS ET PLUS)

Projet structurant de transport électrique pour relier le Sud-Ouest de Montréal au centre-ville - Bonification

Projets structurants de transport collectif électrique pour prolonger le REM vers le centre de Laval et relier l'Est et l'Ouest de Laval – Bonification

Projet structurant de transport collectif de type service rapide par bus dans l'axe des boulevards Notre-Dame et de La Concorde – Laval – Bonification

Projets structurants de transport collectif électrique dans les axes du boulevard Taschereau et du prolongement de la ligne jaune du réseau de métro – Bonification

Voies réservées inscrites dans le PQI routier

Voies réservées sur les autoroutes 13, 20, 25, 440, 640 et la route 116 – Région métropolitaine de Montréal – Bonification

Annexe J – Listes des initiatives du Plan des initiatives du transport collectif (PIDTC)

Plan de fiabilité du service de trains de banlieue	
1	Aiguillage et autres infrastructures de voies.
2	Achat de 20 voitures.
Préparation à la mise en service du REM	
3	Construction de l'atelier – garage de jour A40 de la ligne de train de Mascouche.
4	Étude des besoins pour des mesures préférentielles aux autobus pour l'accès aux stations du REM sur la Rive-Sud et aménagement de ces mesures.
5	Études et actions de mise en œuvre nécessaires à la refonte des réseaux d'autobus desservant l'antenne Rive-Sud du REM.
6	Études d'opportunité pour identifier les projets d'accès piétonniers et cyclables aux stations du REM.
Réseau d'autobus structurant	
7	Élaboration d'une fiche d'avant-projet pour relier le SRB Pie-IX jusqu'à la rue Notre-Dame à Montréal.
Aménagement urbain, réseau cyclable métropolitain et modes actifs	
8	Étude de valorisation et redéveloppement des équipements de transport collectif.
9	Campagne de promotion des modes actifs.
10	Étude d'opportunité pour qualifier les accès piétonniers et cyclables aux stations de métro et gares de trains.
11	Étude d'opportunité pour identifier des axes du réseau de vélo métropolitain à favoriser pour faciliter l'interconnexion des réseaux TC et cyclables.
Bureaux d'études sur les interventions visant à améliorer les dessertes par autobus sur le réseau routier supérieur	
12	Élaboration d'une fiche d'avant-projet pour l'aménagement de voies réservées aux autobus dans les axes autoroutiers de la couronne nord, de Laval, de la couronne sud et de Longueuil.
Bureaux d'études sur les interventions visant à développer le réseau structurant régional	
13	Élaboration d'une fiche d'avant-projet pour un mode structurant dans l'axe du prolongement de la branche ouest de la ligne orange du métro à Montréal et à Laval.
14	Élaboration d'une fiche d'avant-projet pour un mode structurant dans les axes des boulevards des Laurentides et de la Concorde à Laval.
15/16	Élaboration de fiches d'avant-projet pour un mode structurant de transport collectif dans les axes du boulevard Taschereau et du prolongement de la ligne jaune du réseau de métro à Longueuil <i>(Note : ces deux projets ont été réunis sous un même bureau de projet, en novembre 2019, pour étudier un projet structurant de transport collectif électrique dans les axes du boulevard Taschereau et du prolongement de la ligne jaune de métro)</i>
17	Étude pour la mise en place d'un tramway entre le centre-ville de Montréal et Lachine. Élaboration d'une FAP pour un mode structurant dans un axe reliant le nord-est et le sud-est de Montréal. Élaboration d'une étude d'opportunité pour la décongestion de la branche est de la ligne orange du métro.
18	Élaboration d'une fiche d'avant-projet pour un mode structurant reliant la couronne nord, le sud-est de Montréal et le centre-ville dans l'axe de la rue Notre-Dame
19	Élaboration d'une fiche d'avant-projet pour permettre un accès direct au centre-ville à la ligne de train de Mascouche (à Montréal et dans la couronne nord), notamment par un mode compatible avec le REM
Autres	
	Projet pilote de navette fluviale.

Annexe K – Proposition d’actions prioritées en transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal

Dans le contexte de la crise sanitaire du printemps 2020 et en soutien à la réflexion du plan de relance économique annoncé par le gouvernement du Québec, le conseil d’administration de l’ARTM a adopté, le 1^{er} mai 2020, une *Proposition d’actions prioritées en transport collectif* qu’elle a soumise au gouvernement.

Interventions à prioriser et investissements 2020-2023

I. Réaliser de grands projets d’infrastructures publiques – 4 303 M\$		
1	Amorcer la planification du prolongement de la branche ouest de la ligne orange du métro vers Laval et lancer la réalisation du prolongement jusqu’à la gare Bois-Franc	STM
2	Programme d’accès tous modes aux stations du REM	ARTM
3	Tramway - axes Taschereau et Roland-Therrien	RTL
4	SRB - axe Notre-Dame/Concorde à Laval	STL
5	Étude de corridors de modes structurants (tramways, SRB ou autres) à l’échelle de la région métropolitaine	ARTM
II. Déployer les voies réservées du réseau structurant d’autobus – 201 M\$		
6	Mesures préférentielles pour bus (MPB) - Axes routiers et autoroutiers	
6.1	MPB - axe R132 - (entre Terminus Longueuil et De Montarville)	ARTM
6.2	Voie réservée - R116 (entre McMasterville et Saint-Hilaire)	exo
6.3	Voie réservée - R117	exo
7	Mesures préférentielles pour bus (MPB) - Réseaux locaux	
7.1	MPB locales à Montréal	
7.1.1	Programme de voies réservées de la STM : les avenues du Parc/de Bleury, les boulevards René-Lévesque, Henri-Bourassa, Saint-Laurent/Saint-Urbain, Saint-Michel, des Sources et des Trinitaires, ainsi que les chemins de la Côte-des-Neiges et de la Côte-Vertu/Sauvé	STM
7.2	MPB locales à Longueuil	
7.2.1	Voies réservées - boul. du Quartier sud / Rome et viaduc Rome	RTL
7.2.2	Voie réservée - axe Grande-Allée phase 3	RTL
7.2.3	Voie réservée - boul. Cousineau	RTL
7.2.4	Voies réservées - accès au terminus Panama / pôle Tisserand	RTL
7.3	MPB locales à Laval	
7.3.1	MPB - boul. Le Corbusier (entre la A440 et Saint-Martin)	STL
7.3.2	MPB - Approches du terminus Montmorency	STL
7.3.3	MPB - boul. de la Concorde (incluant réfection viaduc et station de pompage)	STL
7.4	MPB locales dans les Couronnes	
7.4.1	Programme de VR d’exo : boul. d’Anjou et Saint-Jean-Baptiste à Châteauguay, chemin Saint-Jean à LaPrairie, R112 à Carignan, R337 et boul. des Seigneurs à Terrebonne, rue Notre-Dame à Repentigny.	exo

III. Développer et déployer les outils informatiques et technologiques – 412 M\$

8	Développement de systèmes de vente et de perception	
8.1	Déploiement de la centrale de mobilité	ARTM
8.2	Programme d'entretien périodique et d'acquisition OPUS (PEPA2)	ARTM
8.3	Modernisation du système OPUS (paiement ouvert et module billettique)	ARTM
8.4	Renouvellement du système d'abonnements tarifaires	ARTM
9	Développement des systèmes technologiques à l'échelle métropolitaine	
9.1	Développement de l'environnement informationnel et d'intelligence d'affaires métropolitain	ARTM
9.2	Développement de l'architecture TI et des systèmes d'aide à la planification, à l'exploitation et à l'information clientèle dans le contexte de l'électrification (incluant la gestion de la charge)	STL
9.3	Optimisation des feux de circulation - méga-études de circulation et des feux et mise en œuvre de mesures touchant la circulation	STL
9.4	Programme de transformation numérique accélérant le déploiement de solutions technologiques (améliorations des STI , équipement de vente et de perception, SAEIV, ESM, CRM, DIF, etc)	exo

IV- Accélérer les projets de maintien et d'amélioration des actifs et de mise aux normes - 3 447 M\$

10	Amélioration et développement des pôles d'échanges	
10.1	Pôles d'échanges à Montréal	
10.1.1	Réfection des terminus Henri-Bourassa et Côte-Vertu	ARTM - STM
10.1.2	Études pour la reconstruction des terminus Angrignon, Radisson, Dorval	ARTM - STM
10.2	Pôle d'échanges à Laval	
10.2.1	Ajout de quais au terminus Montmorency	ARTM - STL
	Pôles d'échanges dans les couronnes	
10.3.1	Ligne de train Candiac : mise en permanence des gares Sainte-Catherine, Delson, LaSalle, Du Canal et du garage Delson	exo
10.3.2	Georges-Gagné : réaménagement du terminus et stationnement	exo
10.3.3	Châteauguay : réaménagement du terminus et stationnement	exo
10.3.4	Terminus et stationnements à Chambly, Mascouche, Pointe-aux-Trembles, Repentigny, Vimont : mise en permanence des terminus et des stationnements temporaires	exo
10.3.5	Terrebonne : agrandissement du stationnement	exo
10.3.6	Contrecoeur : nouveau terminus	exo
10.3.7	Repentigny : centre de services	exo
11	Amélioration de l'expérience des usagers	
11.1	Mise en accessibilité universelle des arrêts - Laval (élargissement de dalles pour environ 1000 arrêts)	STL
11.2	Déploiement de 100 abribus dans le réseau d'exo	exo
12	Aménagement et acquisition d'équipements pour intégration des modes actifs	
12.1	Implantation de 10 vélostations	ARTM
12.2	Déploiement de supports à vélos et de vélostations	RTL
13	Maintien en bon état des infrastructures de transport existantes	
13.1	Postes abaisseurs de tension - phase 1	STM

13.2	Gare Lucien-L'Allier : réfection complète et recouvrement des quais	exo
13.3	Programme de maintien des actifs : prolongement de quais ferroviaires, mise aux normes de voies ferrées dans les garages, remplacement de bâtiments, équipements et fosses d'inspection	exo

14	Remplacement du matériel roulant existant	
14.1	Rénovation des 11 locomotives F59PHI	exo
14.2	Rénovation des 22 voitures de train 2000	exo

15	Amélioration des infrastructures existantes et développement de nouvelles infrastructures	
-----------	--	--

15.1	Agrandissement et nouvelles installations - STM	
-------------	--	--

15.1.1	Portes palières - ligne orange du métro	STM
15.1.2	Projets de contrôle des trains de la ligne bleue du métro	STM
15.1.3	Centre d'attachement Nord-Ouest	STM

15.2	Agrandissement et nouvelles installations - RTL	
-------------	--	--

15.2.1	Nouveau garage Saint-Hubert électrifié	RTL
15.2.2	Enfouissement des lignes d'Hydro-Québec - garage Saint-Hubert	RTL
15.2.3	Nouveau garage électrifié Vieux-Longueuil	RTL

15.3	Agrandissement et nouvelles installations - STL	
-------------	--	--

15.3.1	Agrandissement garage phase 4 : stationnement 2190 Francis-Hughes	STL
15.3.2	Construction du garage phase 4 : études préalables et plans et devis	STL
15.3.3	Construction du garage phase 4 : mesures d'accélération comprenant l'aménagement d'une nouvelle baie de ravitaillement et lave-autobus, de sortie temporaire et autres	STL
15.3.4	Construction du garage phase 4	STL

15.4	Agrandissement et nouvelles installations - exo	
-------------	--	--

15.4.1	Étagement Montréal-Ouest (phase 3) : construction d'un étagement routier sur la rue West Broadway	exo
15.4.2	CM Lachine : achat de terrains, construction d'un bâtiment d'essais et d'un bâtiment pour le profilage des roues, voies de garage supplémentaires	exo
15.4.3	Gare unique à l'Île-Perrot : réaménagement des installations de transport aux gares de l'Île Perrot et de Terrasse Vaudreuil	exo
15.4.4	Ligne Vaudreuil-Hudson : mise à niveau des voies ferrées et ponts M&O (entre Vaudreuil et Hudson)	exo
15.4.5	Ligne Saint-Jérôme : programme de maintien d'actifs des ponts ferroviaires, amélioration du temps de transit et de l'accessibilité à la ligne	exo
15.4.6	Ligne Saint-Hilaire : construction d'un abri couvert, ventilé et chauffé pour réparer et inspecter les trains	exo
15.4.7	Construction de 2 garages pour autobus d'exo	exo

IV. Accélérer et compléter l'électrification du réseau de transport collectif – 819 M\$
--

16	Électrification des centres de transport et des véhicules	
-----------	--	--

10.1	Pôles d'échanges à Montréal	
-------------	------------------------------------	--

16.1	Programme d'électrification des centres de transport (phase 1)	STM
16.2	Bonification du projet pilote d'autobus électriques de 30 et 40 pieds et acquisition de 5 autobus électriques de 40 pieds	RTL
16.3	Étude stratégique d'électrification	STL
16.4	Projets d'acquisition de véhicules électriques - exo (70 midibus en 2021-2025 et 90 autobus réguliers en 2023-2025)	exo

Annexe L – Calcul des indicateurs de suivi

L'ensemble des actions proposées dans le PSD contribueront à l'atteinte des cibles déterminées par la Politique de mobilité durable (PMD) du Québec, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et par l'ARTM en matière de mobilité, soit :

- réduire de 37,5 % les émissions de GES par rapport au niveau de 1990 (PMD);
- orienter 60 % de la croissance démographique aux points d'accès et aux corridors du réseau de transport en commun métropolitain structurant d'ici 2031 (CMM);
- hausser à 35 % la part modale du transport collectif en période de pointe AM d'ici 2031 (CMM);
- augmenter le nombre de déplacements en modes actifs et collectifs pour qu'ils représentent, d'ici 2050, la majorité des déplacements dans la région métropolitaine.

Il faut préciser, par ailleurs, que d'autres acteurs et leurs interventions auront une influence sur l'atteinte ou non de ces cibles, en plus des interventions projetées par l'ARTM.

Afin d'évaluer les progrès réalisés dans la région, six indicateurs principaux seront utilisés pour effectuer un suivi de la mise en œuvre du PSD, tous les cinq ans.

À terme, les actions proposées par le PSD visent à ce qu'un plus grand nombre de personnes dans la région aient accès à des services de transport collectif performants, qui leur permettront de se rendre à leurs lieux d'activité facilement et rapidement.

- L'offre de services de transport collectif globale
- L'achalandage du transport collectif

1. Plus de personnes habiteront à proximité d'un service de transport collectif performant.

Indicateur : évolution du pourcentage des personnes dans la région métropolitaine résidant à moins de 500 m d'un arrêt d'autobus où la fréquence de passage est de 15 minutes ou moins, de 6 h à 21 h, et à moins de 1000 m d'une station ou d'une gare d'un mode guidé (métro, train et éventuellement du REM).

Selon l'Enquête Origine-Destination de 2013, 67 % des citoyens habitent à proximité d'un service de transport collectif performant.

2. Plus de personnes auront accès à leurs lieux d'activité en moins de 45 minutes en transport collectif.

Indicateur : évolution du pourcentage des personnes de 15 ans et plus dans la région métropolitaine ayant accès à leurs lieux d'emploi ou d'études en moins de 45 minutes en transport collectif.

Selon l'Enquête Origine-Destination 2013, 45 % des citoyens ont accès à leurs lieux d'activité en moins de 45 minutes en transport collectif.

Les modes actifs et collectifs seront plus attractifs et compétitifs par rapport à l'auto solo, ce qui se traduira par une augmentation de leur utilisation.

3. Plus de personnes opteront pour les modes durables pour se déplacer au cours de la journée.

Indicateur : évolution du pourcentage des déplacements réalisés en modes actifs et collectifs par rapport à l'ensemble des déplacements sur 24 h, afin d'atteindre la cible qu'une majorité des déplacements des citoyens de la région métropolitaine soit réalisée en modes actifs et collectifs d'ici 2050. Ce pourcentage considère le transport collectif, les déplacements bimodaux, le transport adapté, la marche, le vélo, le taxi et l'autobus scolaire.

Selon l'Enquête Origine-Destination 2013, 34 % des citoyens se déplacent quotidiennement en modes collectifs et actifs.

4. Plus de personnes opteront pour le transport collectif en période de pointe du matin.

Indicateur : évolution du pourcentage des déplacements réalisés en transport en commun en période de pointe du matin par rapport aux déplacements motorisés, afin d'atteindre d'ici 2035 une part modale de 35 % en transport collectif.

Selon l'Enquête Origine-Destination 2013, 24,3 % des citoyens se déplacent quotidiennement en transport collectif.

La consommation de pétrole sera réduite dans le secteur du transport collectif et remplacée par des sources d'énergie renouvelable. La réduction du nombre de déplacements et des distances parcourues en auto solo permettra de réduire les émissions de GES.

5. Une plus grande part de l'offre de transport collectif sera électrifiée.

Indicateurs :

- évolution du nombre de véhicules-km/année parcourus en mode de transport collectif guidé électrique;
- évolution du nombre d'autobus tout électriques par année.

État de la situation d'après les données des OPTC en 2018 :

- 92,8 millions de véhicules-km parcourus en mode de transport collectif guidé électrique;
- 4 autobus électriques.

6. Les distances parcourues en automobile seront réduites.

Indicateurs :

- évolution du nombre de véhicules-km parcourus en auto en période de pointe du matin sur le territoire de l'Enquête Origine-Destination 2013;
- évolution des distances moyennes parcourues en auto en période de pointe du matin sur le territoire de l'Enquête Origine-Destination 2013.

État de la situation d'après les données de l'Enquête Origine-Destination 2013 :

- 16,8 millions de véhicules-km auto parcourus dans le territoire de l'enquête OD 2013 en période de pointe du matin.
- La distance moyenne parcourue en auto en période de pointe du matin sur le territoire de l'Enquête Origine-Destination 2013 est de 13,5 km.

* Selon les simulations du MOTREM 2013, en excluant les déplacements en taxi.

Annexe M – Interventions prioritaires 2021-2035 du 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 | <i>Étude de la désignation et de la réalisation d'un réseau métropolitain de modes structurants (métro, trains de banlieue, REM, tramways, SRB ou autres)</i> |
| 1.2.1.2 | <i>Lancer la planification du prolongement de la branche ouest de la ligne orange du métro jusqu'à la gare Bois-Franc</i> |
| 1.2.1.3 | <i>Étude du prolongement de la branche ouest de la ligne orange du métro ou d'un mode structurant électrique de type REM vers Laval et pour relier l'Est et l'Ouest de Laval</i> |
| 1.2.1.4 | <i>Étude sur la décongestion de la branche est de la ligne orange du métro</i> |
| 1.2.1.5 | <i>Étude d'un mode structurant dans l'axe nord-est/sud-ouest de Montréal</i> |
| 1.2.1.6 | <i>Étude de projets structurants de transport collectif électrique pour relier l'Est (depuis Repentigny), et le Nord-Est de Montréal au centre-ville, incluant le REM de l'Est</i> |
| 1.2.1.7 | <i>Étude de projet structurant de transport collectif électrique pour relier le Sud-Ouest de Montréal au centre-ville</i> |
| 1.2.1.8 | <i>Étude de la connexion du REM et de la gare Dorval</i> |
| 1.2.1.9 | <i>Étude de projet structurant de transport collectif électrique dans les axes du boulevard Taschereau et du prolongement de la ligne jaune de métro</i> |
| 1.2.1.10 | <i>Étude du projet structurant de type service rapide par bus dans l'axe des boulevards Notre-Dame et de La Concorde, à Laval</i> |
| 1.2.1.11 | <i>Étude d'un mode structurant dans l'axe du boulevard des Laurentides</i> |
| 1.2.1.12 | <i>Étude de projets structurants de transport collectif dans les axes du boulevard Cavendish et de la rue Jean-Talon Ouest</i> |
| 1.2.1.13 | <i>Étude d'axes structurants de transport collectif est-ouest dans la couronne nord, notamment dans l'axe de l'A-640</i> |
| 1.2.1.14 | <i>Étude d'axes structurants de transport collectif est-ouest dans la couronne sud, notamment dans l'axe des routes 132 et 134 et de l'autoroute 30</i> |
| 1.2.1.15 | <i>Études d'autres axes potentiels au fil des analyses et des besoins évalués</i> |
| 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
1.2.5	Élaborer une étude détaillée sur l'amélioration du service de transport collectif dans chacun des secteurs de la région métropolitaine
1.2.6	Déployer un réseau d'autobus rapides et directs à l'échelle métropolitaine
1.2.7	Améliorer le réseau de train de banlieue

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

<u>Interventions prioritaires :</u>	
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-20 sur l'île Perrot et à Vaudreuil-Dorion
1.3.3.9	Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-25 entre la rue Notre-Dame et la rue Sherbrooke
1.3.3.10	Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-25 entre le pont de l'A-25 et l'A-640
1.3.3.11	Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-25 secteur Laval, montée Masson (direction nord)
1.3.3.12	Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-30 entre l'A-15 et Sainte-Julie (après l'A-20)
1.3.3.13	Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-40 / de Vaudreuil-Dorion à Sainte-Anne-de-Bellevue
1.3.3.14	Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-40 entre les boulevards Saint-Charles et des Anciens-Combattants (direction est)
1.3.3.15	Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-40 entre l'A-25 et la R-341 (Repentigny)
1.3.3.16	Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-440 entre la R-148 et l'A-25
1.3.3.17	Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-640 entre l'A-40 et la station Deux-Montagnes du REM
1.3.3.18	Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-640 entre l'A-13 et la route 335 (bidirectionnel)
1.3.3.19	Mesures préférentielles pour bus - axe de l'autoroute Bonaventure
1.3.3.20	Mesures préférentielles pour bus - axe de la R-104 entre le boulevard de Palerme et l'A-30
1.3.3.21	Mesures préférentielles pour bus - axe de la route 117 dans la couronne nord
1.3.3.22	Mesures préférentielles pour bus - axe de la route 112 entre la rue Perras et le chemin Chambly (R-116)
1.3.3.23	Mesures préférentielles pour bus - axe de la route 116 entre le boulevard de Boucherville (Saint-Bruno) et la R-134 (boulevard Taschereau)

1.3.3.24	<i>Mesures préférentielles pour bus - axe de la route 116 entre les villes de McMasterville et Mont-Saint-Hilaire</i>
1.3.3.25	<i>Mesures préférentielles pour bus - axe de la route 132 entre De Montbrun (Boucherville) et la station de métro Longueuil</i>
1.3.3.26	<i>Mesures préférentielles pour bus - axe de la route 132 entre le pont Mercier et l'A-15</i>
1.3.3.27	<i>Mesures préférentielles pour bus - axe de l'avenue des Bois</i>
1.3.3.28	<i>Études d'autres axes potentiels de mesures préférentielles pour bus au fil des analyses et des besoins évalués</i>
1.3.4	Mesures préférentielles pour bus – artères et collectrices
1.3.4.1	<i>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</i>
1.3.4.2	<i>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</i>
1.3.4.3	<i>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</i>
1.3.4.4	<i>Mesures préférentielles pour bus – artères et collectrices dans la couronne nord, notamment à Terrebonne (boulevard des Seigneurs) et Repentigny (rue Notre-Dame)</i>
1.3.4.5	<i>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)</i>

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	Collaborer à des démarches 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

<u>Interventions prioritaires :</u>	
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

<u>Interventions prioritaires :</u>	
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 la mobilité des usagers du transport adapté*

Programme de développement et d'harmonisation du transport adapté

<u>Interventions prioritaires :</u>	
3.3.1	Établir et harmoniser des normes de service sur l'ensemble du territoire métropolitain
3.3.2	Améliorer l'offre de transport adapté
3.3.3	Assurer la continuité et la complémentarité des services de transport collectif régulier et adapté

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 introduction de nouveaux supports de titres

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 | Établir des orientations en matière de tarification sociale
- 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 la centrale de mobilité (plateforme unique de services de mobilité)

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

<u>Interventions prioritaires :</u>	
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	Déployer des outils intégrés de relation avec la clientèle

Programme de développement des données, des systèmes et technologies

<u>Interventions prioritaires :</u>	
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

<u>Interventions prioritaires :</u>	
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 soutenir l'essor des services de mobilité émergents

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

<u>Interventions prioritaires :</u>	
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 |
| 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

Annexe N – Liste des axes de services structurants supplémentaires à considérer, proposés lors de la consultation publique sur le projet de PSD (déc. 2020 – janv. 2021)

Au cours de la consultation publique sur le projet de PSD, des municipalités, des organismes de la société civile et des citoyens ont suggéré à l'ARTM des axes de services structurants de transport collectif qu'il leur apparaissait opportun d'étudier. L'étude de ces axes tiendra compte, dans l'analyse de leur opportunité et de leur faisabilité, de la responsabilité des organisations et des autorités compétentes. Ces axes seront considérés dans les études détaillées sur l'amélioration du service de transport collectif dans chacun des secteurs de la région métropolitaine (Action 1.2, p.91).

Axes de services structurants suggérés par les municipalités

SECTEUR MONTRÉAL :

- Axe Cavendish : de la rue Saint-Jacques (pôle économique Turcot Lachine Est) au boulevard Côte-Vertu (pôle économique Côte-de-Liesse) incluant la connexion à Jean-Talon Ouest;
- Projet structurant de transport collectif électrique (tramway) dans les axes de la rue Jean Talon Ouest, relié au secteur Namur-De la Savane;
- Axe Henri-Bourassa : de l'autoroute 15 au boulevard Lacordaire;
- Axe Parc : de la rue Sauvé au boulevard René-Lévesque;
- Axe Côte-des-Neiges : du boulevard René-Lévesque au boulevard Cavendish (secteur Namur-De La Savane);
- Axe Newman : du métro Angrignon au terminus Newman-Lafleur (prolongement de la ligne verte du métro, tramway, REM, SRB, etc.);
- Axe Fleet / Van Horne / Rosemont / Beaubien : du boulevard Cavendish jusqu'au boulevard Saint-Michel;
- Axe Sauvé - Côte-Vertu : dans un premier temps, entre les deux stations de métro et à terme entre l'est de l'aéroport et le SRB Pie-IX;
- Axe Roi-René / Ray-Lawson / Armand-Bombardier : de Sherbrooke à Perras et prolongement au sud jusqu'à Notre-Dame;
- Projet structurant de transport collectif électrique (tramway) Lachine - centre-ville (et création d'un tram-cargo dans cet axe);
- Prolongement du tramway Lachine - centre-ville jusqu'à l'aéroport P.E.-Trudeau;
- Ajout d'un service structurant dans l'axe Airlie-De La Vérendrye (entre le terminus Newman-Lafleur et la station de métro Angrignon ou Jolicoeur);
- Ajout d'un service structurant dans l'axe du boulevard Champlain (vers la station de métro Jolicoeur);
- Ajout de mesures préférentielles pour bus sur les boulevards Newman, De La Vérendrye et Shevchenko, et les rues Dollard et Lapierre.

SECTEUR LONGUEUIL :

- Ajout d'un mode structurant de transport collectif permettant de faciliter les liens entre le REM et la station de métro Longueuil–Université-de-Sherbrooke, améliorant aussi les déplacements sur la Rive-Sud, tout en renforçant l'accès aux principaux générateurs de déplacements.

SECTEUR COURONNE NORD :

- Ajout d'un mode de transport structurant dans l'axe est/ouest le long de l'A640, entre Deux-Montagnes et Repentigny, en connexion avec les autres axes structurants qui croisent l'axe de l'A640;
- Prolongement du REM de Laval (axes Dagenais – A15) jusqu'à Boisbriand (R344/A15);
- Prolongement du REM jusqu'à la zone aéroportuaire de Mirabel;
- Ajout d'un service d'express métropolitain par autobus desservant les terminus de la gare de Mascouche et celui du centre-ville de Terrebonne, et se rabattant à la future station de métro à Anjou;
- Prolonger l'A13 jusqu'à la zone aéroportuaire en y incluant une voie réservée pour le transport en commun;
- Ajout de voies réservées sur l'autoroute 40 depuis l'amont du pont Benjamin-Moreau jusqu'à la future station de métro Anjou de la ligne bleue;
- Élargissement des ponts Mathieu et Lepage à Terrebonne pour permettre la construction de voies réservées pour les autobus et le covoiturage sur l'autoroute 25 entre l'autoroute 640 et l'île Saint-Jean et sur l'accotement de l'autoroute 25 à la hauteur de la ville de Mascouche;
- Élargissement du pont Charles-de-Gaulle pour permettre la construction de voies réservées pour autobus sur l'autoroute 40 sur le territoire des villes de Terrebonne (secteur de Lachenaie), Repentigny et Charlemagne et la mise en place d'un service d'express métropolitain par autobus vers la future station de métro à Anjou;
- Prolongement de l'A19 avec aménagement de voies réservées autobus et covoiturage;
- Évaluation d'un mode compatible avec le REM dans le réseau du train de l'Est afin d'améliorer l'offre de service;

SECTEUR COURONNE SUD :

- Prolongement du projet LÉEO vers Châteauguay, dans l'axe du boulevard Taschereau;
- Prolongement du REM et de tout autre mode structurant dans un axe est-ouest sur le territoire de la couronne Sud;
- Ajout d'un service structurant dans le corridor ferroviaire Boucherville - Sorel-Tracy;
- Ajout d'un service d'express par autobus dans l'axe Châteauguay-Dorval;
- Ajout d'une voie réservée à part entière dans la bretelle de l'A30 ouest vers l'A40 en direction est;
- Ajout de voies réservées sur l'A20 sur l'île Perrot et à Vaudreuil-Dorion;
- Ajout de voies réservées sur l'A40 de Vaudreuil-Dorion à Sainte-Anne-de-Bellevue (station du REM).

Axes de services structurants suggérés par les organismes et citoyens

SECTEUR MONTRÉAL :

- Prolongement de la ligne bleue de 4 stations (entre la station Snowdon et le secteur Saint-Pierre);
- Ajout d'un lien entre les lignes verte et bleue du métro.

SECTEUR LAVAL :

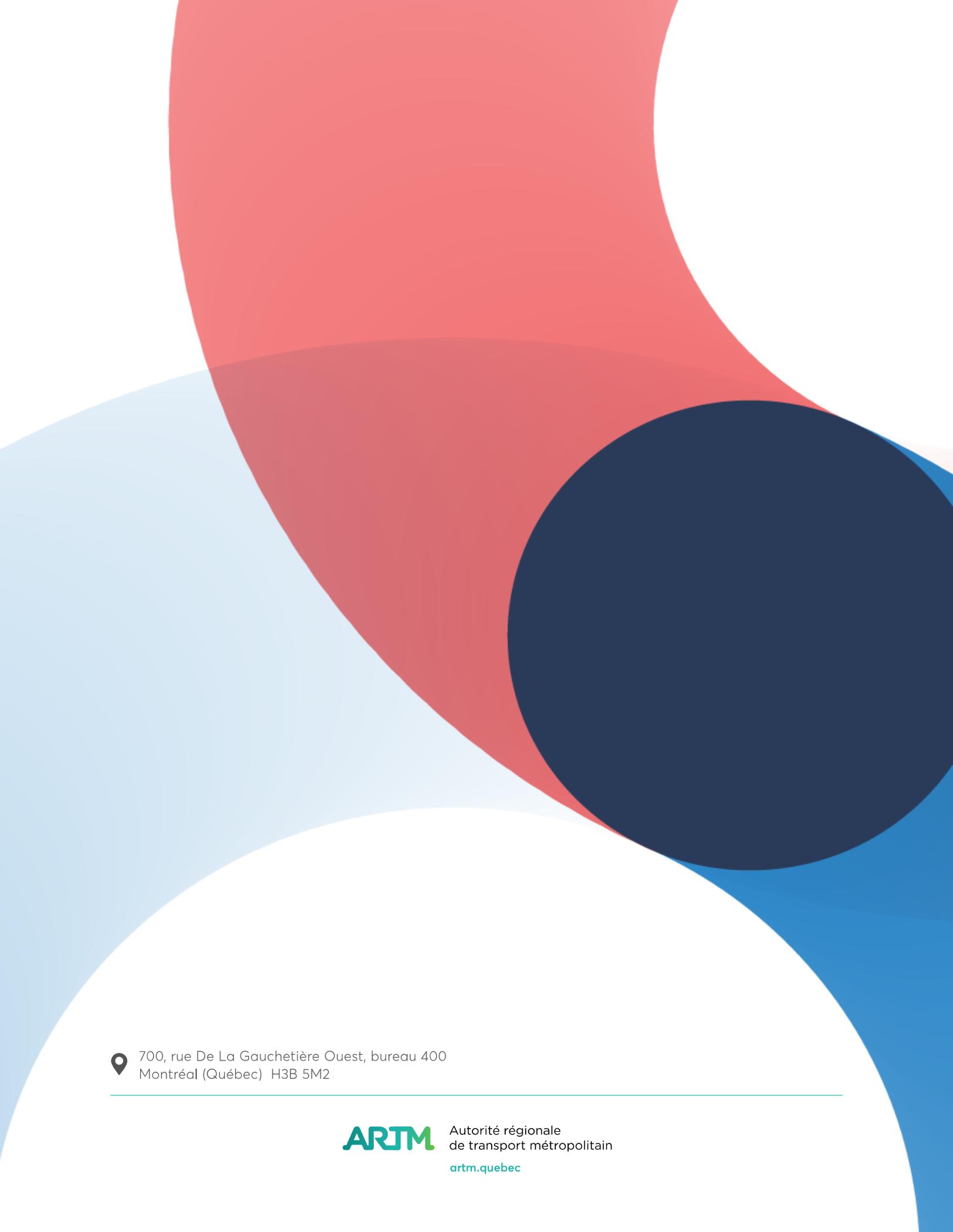
- Raccordement des branches est et ouest de la ligne orange.

SECTEUR COURONNE NORD :

- Ajout d'un service structurant dans l'axe de l'autoroute 640.

SECTEUR COURONNE SUD :

- Prolongement de la ligne de train Candiac jusqu'au centre-ville de Saint-Jean-sur-Richelieu;
- Ajout d'un service structurant dans un corridor ferroviaire existant et desservant Kahnawake, Châteauguay, Léry, Beauharnois et Salaberry-de-Valleyfield;
- Prolongement de la ligne de train Mont-Saint-Hilaire jusqu'à Sainte-Madeleine et Saint-Hyacinthe;
- Ajout d'un service structurant dans le corridor ferroviaire Boucherville – Sorel-Tracy;
- Ajout d'un service d'express par autobus dans le corridor des autoroutes A20 et A25 (Beloeil-Sainte-Julie-Boucherville- Montréal-Laval-Terrebonne) pour desservir les pôles d'activités de l'est de Montréal (Station Radisson, Place Versailles, Galeries d'Anjou, Collège Marie-Victorin);
- Désignation de la ligne 200 d'exo comme express métropolitain dans le corridor de la route 116;
- Ajout d'un service d'express par autobus desservant l'est de Saint-Bruno et le domaine des Haut-Bois à Sainte-Julie (proposition de déplacer la ligne 600 d'exo le long du chemin des Vingt-Cinq à Saint-Bruno);
- Ajout d'un service d'express par autobus dans le corridor de la route 134 à Brossard;
- Ajout d'un service d'express par autobus dans le corridor de la route 112 à Saint-Hubert (lignes 300 à 302 du secteur exo Chambly-Richelieu-Carignan);
- Ajout d'un service d'express par autobus dans le corridor de la route 132 à Boucherville.



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

ARJM Autorité régionale
de transport métropolitain
artm.quebec