



Mémoire de la Ville de Montréal
Présenté dans le cadre de la consultation de l’Autorité régionale de
transport métropolitain sur le projet de Plan stratégique de
développement du transport collectif

Le 15 décembre 2020

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	4
VISION ET CIBLES DU PSD	5
IMPACT DE LA COVID ET RELANCE À VENIR	6
URGENCE D'AGIR POUR ATTEINDRE LES CIBLES DU QUÉBEC ET DE SA RÉGION MÉTROPOLITAINE.....	7
GOUVERNANCE DES PROJETS ET RÉVISION DES PROCESSUS DE PLANIFICATION ET DE RÉALISATION	9
DENSITÉ DES ACTIVITÉS URBAINES, PRIORISATION DES GRANDS PROJETS ET ENJEUX PARTICULIERS DES SECTEURS DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE	10
STRATÉGIE 1: ORGANISER LA MOBILITÉ EN FONCTION D'UN RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF MÉTROPOLITAIN STRUCTURANT	13
STRATÉGIE 2 : ARRIMER LE TRANSPORT COLLECTIF À L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE.....	15
STRATÉGIE 3: ASSURER UNE OFFRE DE SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF ADAPTÉE AUX BESOINS	16
STRATÉGIE 4: INNOVER POUR AMÉLIORER L'ATTRACTIVITÉ DU TRANSPORT COLLECTIF	17
STRATÉGIE 5 : OPTIMISER L'UTILISATION DU SYSTÈME DE TRANSPORT	18
STRATÉGIE 6: ASSURER LES RESSOURCES NÉCESSAIRES AU FONCTIONNEMENT ET À LA RÉSILIENCE DU SYSTÈME DE TRANSPORT COLLECTIF	20
LES DÉFIS DU FINANCEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF, LES COÛTS DE L'INACTION ET LES BÉNÉFICES DU PSD	21

Le Plan stratégique de développement du transport collectif de la région métropolitaine de Montréal (PSD) constituera la pierre angulaire du développement du réseau de transport collectif pour la grande région métropolitaine de Montréal pour les trois prochaines décennies.

Nous souhaitons qu'il incarne une vision porteuse pour renforcer, diversifier et bonifier les services de mobilité durable, pour améliorer l'expérience des usagers, de même que pour avoir un portrait clair des investissements dont nous aurons besoin afin de répondre aux attentes des citoyens.

Dans un contexte d'urgence climatique, il est impératif de nous doter collectivement de cibles ambitieuses en transport collectif pour relever le défi de la transition écologique et de l'aménagement durable du territoire.

Dans un esprit de relance, rappelons également qu'une région métropolitaine forte économiquement passe par la mobilité durable des travailleurs et des citoyens.

La Ville de Montréal a émis des commentaires sur des versions précédentes du projet de PSD à la fin de 2019 et à plusieurs reprises au cours de l'année 2020. Nous sommes satisfaits de constater que plusieurs améliorations suggérées lors de nos échanges se retrouvent maintenant dans cette version déposée le 27 octobre 2020. De plus, le travail de collaboration entre l'ARTM et la Ville a permis de guider plusieurs bonifications.

La Ville de Montréal appuie donc la démarche de l'ARTM, est très intéressée par les résultats de la consultation en cours et souhaite poursuivre sa collaboration avec l'ARTM et les partenaires pour contribuer à l'atteinte des résultats. La Ville souhaite que le PSD puisse être adopté par le conseil d'administration de l'ARTM au début de 2021 et obtenir les approbations nécessaires de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et du gouvernement rapidement.

Par le présent mémoire, nous aimerions revenir sur certains enjeux qui demeurent cruciaux pour la Ville de Montréal et mettre l'accent sur des préoccupations plus fondamentales à l'égard de la mobilité des personnes. Nous sommes sûrs que l'ARTM saura intégrer certaines précisions supplémentaires qui sont souhaitées par la Ville de Montréal dans la version finale du PSD et surtout dans la mise en œuvre de ses interventions et programmes.

VISION ET CIBLES DU PSD

Le projet de PSD propose une vision intégrée, cohérente et dynamique du développement du transport collectif et de la mobilité des personnes : « 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. »

En outre, le PSD propose une vision ambitieuse selon laquelle, **en 2050, la majorité des déplacements des citoyens de la région métropolitaine seront réalisés en transport collectif et actif** contribuant à une importante réduction de la congestion routière et une réduction des émissions de GES.

Par ce premier PSD, l'ARTM souhaite améliorer la qualité de vie des résidents en facilitant leurs déplacements et réduisant leur dépendance à la voiture individuelle de façon à diminuer la congestion routière, à lutter contre les changements climatiques et à soutenir la vitalité économique et sociale de la région. Il propose de hausser, de manière soutenue, l'offre de services en transport collectif et actif, d'améliorer la qualité des services et d'assurer un transfert modal vers les modes durables. Le projet de PSD s'articule 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.

À la lumière de ces trois orientations ainsi que pour réaliser cette vision et atteindre les cibles de la région métropolitaine et du Québec, le PSD propose six stratégies, desquelles découlent 21 programmes d'interventions pour la période 2021-2030.

La Ville de Montréal appuie fortement la vision présentée par l'ARTM. Elle souhaite une collaboration exemplaire afin que tous les partenaires de la mobilité mettent les ressources et les efforts nécessaires concertés pour qu'à terme, plus de la moitié des déplacements durant la période de pointe du matin se réalisent autrement qu'en autosolo.

Le projet de PSD vise à répondre aux orientations, cibles et attentes signifiées en matière de mobilité durable par le gouvernement du Québec dans le cadre de la Politique de mobilité durable - 2030 (PMD) et du plan pour une économie verte déposé récemment. Il se conforme également aux cibles fixées par la CMM dans le cadre du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). De celles-ci, le PSD entend mettre en place les conditions qui permettront à l'ensemble des partenaires de la région métropolitaine de contribuer à :

- la hausse à 35 % de la part modale du transport collectif en période de pointe du matin d'ici 2031;
- l'accroissement de la part des déplacements en modes durables toute la journée;
- l'augmentation 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.

La Ville réalise plusieurs exercices de planification complémentaires et cohérents qui seront encadrés par un processus de transition écologique et lui permettront de livrer une vision se situant dans le premier horizon du PSD et de jeter les bases d'un aménagement urbain reposant sur une mobilité durable des personnes et des biens. Pensons notamment au Plan stratégique Montréal 2030, au Plan Climat, à la Politique de stationnement, au Plan d'urbanisme et de mobilité, à la Stratégie d'électrification des transports, au Plan-cadre vélo. Cette recherche de cohérence doit également s'arrimer avec les efforts de la Société de transport de Montréal (STM) et d'exo pour assurer le maintien de ses actifs, améliorer l'expérience client et poursuivre le développement des services offerts dans la métropole.

La Ville veut s'assurer que la mise en œuvre du PSD soit réalisée de manière cohérente et flexible avec les visées, les orientations et les objectifs des plans majeurs de la Ville, de la STM et d'exo, tout en prenant en compte la réalité de chaque municipalité.

La Ville souhaite aussi que des études soient réalisées et que des indicateurs sur les impacts économiques, environnementaux et sociaux du PSD soient développés. La Ville propose à cet effet qu'un observatoire soit mis en place pour rendre compte, idéalement annuellement ou aux deux ans, des objectifs atteints en offrant des résultats basés sur des données probantes.

IMPACT DE LA COVID ET RELANCE À VENIR

Dans le PSD, l'ARTM a pris en considération les impacts de la pandémie de COVID-19, du télétravail et d'une part plus importante de déplacements en transports actifs. La chute drastique de l'achalandage et le manque à gagner qui en découle sont une situation inédite. Un grand nombre de mesures assure la sécurité et la santé des usagers et employés dans les réseaux de transport en commun qui ne sont pas des foyers de contagion. La collaboration des gouvernements et des organismes publics de transport en commun (OPTC) permettra le maintien du service et assurera un retour de la clientèle qui doit avoir confiance dans le transport en commun. La reprise pourrait durer quelques années comme le souligne l'ARTM. **La Ville trouve important d'ajuster le projet de PSD pour qu'il prenne en considération cette nouvelle réalité comme point de départ.**

La Ville est d'accord avec l'ARTM pour qu'elle se donne une marge de manœuvre et donne de la flexibilité aux OPTC pour l'atteinte des cibles d'ici 2031 à 2035, au regard de la réalité de chaque municipalité, de l'état de leur offre de service actuelle et de leur capacité à la bonifier, tout en considérant les défis supplémentaires des trois prochaines années pour retrouver les niveaux d'achalandage pré-pandémie.

Le PSD nous projette dans 10 et 30 ans et doit donc orienter nos actions pour régler les enjeux de mobilité, de développement économique, de transition écologique et de développement social qui seront toujours présents au sortir de la crise actuelle.

La Ville croit qu'un PSD ambitieux, adopté et mis en œuvre dès 2021, permettra à la région métropolitaine d'agir tout de suite pour accueillir la reprise de la croissance d'achalandage. Les réseaux de transport collectif et actif devront offrir plus d'espace et de services pour accueillir efficacement les nouveaux usagers qui y feront des centaines de milliers de déplacements additionnels tous les matins d'ici 2031-2035. Cette croissance de déplacement en transport collectif et actif est nécessaire pour atteindre nos objectifs collectifs.

URGENCE D'AGIR POUR ATTEINDRE LES CIBLES NÉCESSAIRES DU QUÉBEC ET DE SA RÉGION MÉTROPOLITAINE

Au Québec, le transport routier génère 34,4 % des gaz à effet de serre (GES)¹ et la croissance des GES de ce secteur est inquiétante. Il est admis que celle-ci contribue au réchauffement planétaire et aux changements climatiques suscitant des épisodes météorologiques extrêmes et des événements comme des inondations, dont celles qui nous ont affectés en 2017 et 2019. Dans ce contexte, la région métropolitaine a pris l'engagement d'agir rapidement et avec détermination en appuyant la déclaration citoyenne d'urgence climatique. La CMM a résolu à l'unanimité:

- De reconnaître que des transitions rapides et de grande envergure dans les domaines de l'aménagement du territoire, de l'énergie, de l'industrie, du bâtiment, du transport et de l'urbanisme sont nécessaires à court terme afin de limiter à 1,5°C le réchauffement planétaire tel que révélé par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC);
- De poursuivre les mesures de mise en œuvre du PMAD dans le cadre de son Plan d'action permettant ainsi d'accélérer la mise en œuvre d'initiatives de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'adaptation aux changements climatiques incluant la transition énergétique;
- De demander aux gouvernements du Canada et du Québec, à l'ARTM ainsi qu'aux MRC et municipalités de poursuivre la mise en œuvre d'initiatives permettant d'accélérer la réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'adaptation aux changements climatiques incluant la transition énergétique.²

Le gouvernement du Québec a lui aussi indiqué ses cibles de réduction des émissions de GES, soit -37,5 % sous le niveau de 1990 en 2030 et la carboneutralité en 2050. Pour atteindre ses objectifs, considérant la production de GES au Québec, il est nécessaire pour le gouvernement que Montréal atteigne aussi les siennes, soit une réduction de 55 % en 2030 par rapport à celles de 1990 et l'atteinte de la carboneutralité en 2050. La notion d'urgence climatique est bien présente dans le PSD. **L'ARTM devra maintenant intégrer cette notion de façon transversale dans la mise en œuvre de l'ensemble des actions du PSD.**

Par ailleurs, la congestion routière représente des pertes économiques annuelles de 4,2 G\$³ dans la région métropolitaine sans compter les effets sur la qualité de l'air et la santé. Cette situation nuit à la compétitivité de la région métropolitaine et à la santé de ses citoyens. La mobilité durable des travailleurs et des citoyens est cruciale pour qu'une région soit économiquement forte et plus équitable socialement.

En 2012, lors de l'adoption du PMAD par la CMM, la part modale du transport collectif en période de pointe du matin était de 25 %. Le PMAD visait alors à hausser celle-ci à 30 % en 2021, puis à 35 % en 2031. L'offre et l'achalandage du transport en commun ont été en hausse depuis, mais la croissance de l'utilisation de l'automobile a suivi une courbe similaire. Conséquemment, la part modale a stagné en demeurant à 25 % selon l'enquête origine-destination (OD) de 2018. Malgré ces constats troublants, si les tendances démographiques actuelles et les habitudes de déplacement, estimées par le ministère des Transports du Québec (MTQ), se maintiennent au cours des prochaines années, en

¹ Source : <http://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/2016/Inventaire1990-2016.pdf>

² Extrait du procès-verbal de l'assemblée ordinaire du Conseil de la CMM tenue le 5 novembre 2018 https://cmm.qc.ca/wp-content/uploads/2019/04/CC18-046_Declaration_urgence_climatique.pdf

³ CMM, Cahiers métropolitain no 7, Suivi du PMAD 2012-2018, septembre 2018, p.42

conservant le niveau de service actuel, la part modale du transport collectif ne progresserait que de 1 % pour atteindre 26 % en 2031, ce qui marquerait une stagnation de la part modale du transport collectif en période de pointe du matin s'étirant sur deux décennies.

Avec ces constats, l'ARTM a bien saisi que le statu quo n'était plus une option. Il est devenu évident que la région n'atteindra pas ses objectifs sans un changement majeur en matière d'investissements permettant un développement en continu des réseaux et de l'offre de service sans négliger la mise à niveau et le maintien des actifs des OPTC.

Pour atteindre leurs objectifs communs, la Ville et le gouvernement adhèrent à l'approche «réduire-transférer-améliorer» qui est reconnue dans la PMD 2030. Nous constatons cependant que les actions visant la réduction de l'utilisation de l'automobile individuelle et l'augmentation du financement du transport collectif et actif tardent à venir. L'ARTM doit composer avec ce contexte. La Ville a démontré sa volonté d'agir dans ces domaines, à l'intérieur de ses compétences, en tenant compte de l'impact de ses décisions sur la population et sur les entreprises, en s'ajustant au besoin, dans une démarche de transition écologique vers des milieux de vie plus sains et plus résilients. Sans mesure significative pour réduire le recours à l'auto solo à l'échelle métropolitaine ou provinciale, nous devons agir de manière à provoquer une impulsion encore plus significative pour atteindre notre objectif de part modale du transport collectif. Le PSD propose plusieurs actions pour atteindre cet objectif, mais **il faut accélérer la cadence actuelle et réaliser rapidement les interventions du PSD prévues pour 2021-2030.**

Les trois projets en phase de réalisation (Réseau express métropolitain (REM), prolongement de la ligne bleue et le SRB Pie-IX) et qui entreront en service au cours de la prochaine décennie représentent un très bon point de départ. Toutefois, les objectifs que la CMM et le gouvernement se sont donnés sont ambitieux. C'est pourquoi nous accueillons avec enthousiasme les confirmations des projets d'un REM vers l'Est et le Nord-Est, ainsi que la confirmation du financement des études pour un dossier d'opportunité pour le lien de transport collectif entre le centre-ville et Lachine.

La Ville souscrit à l'objectif de rehausser l'offre de service en transport collectif de 60 % d'ici 2031 à 2035. Cependant, elle est d'avis que la poursuite des investissements en vue de réaliser de nouveaux projets structurants ne doit pas attendre l'entrée en service des nouvelles stations de la ligne bleue du métro et doit surtout permettre d'assurer une continuité et une constance dans la hausse du niveau de service jusqu'en 2050. Les études préalables à la réalisation des nouveaux projets identifiés au PSD doivent donc débuter dans les meilleurs délais. Plusieurs grands chantiers doivent être mis en route rapidement dans plusieurs secteurs de la région métropolitaine.

En résumé, il faudra à la fois, accélérer la réalisation de projets d'infrastructures et augmenter la qualité, la fiabilité et la capacité des services existants dans l'ensemble de la région métropolitaine. Cette démarche permettra d'attirer une nouvelle clientèle, dont un grand nombre d'automobilistes solo, vers des modes de transport durables en plus d'assurer la rétention des usagers actuels pour accroître l'achalandage. De plus, il sera important de revoir le partage de l'espace public pour favoriser les modes actifs, collectifs et partagés. L'important étant de déplacer le plus de personnes possible de la façon la plus efficace et durable possible. Cette réflexion sera d'autant plus essentielle, si l'on ne veut pas revivre une stagnation du transfert de part modale.

Ainsi, comme le précise l'ARTM :

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 de répondre à l'atteinte de la cible de 35 % des déplacements motorisés en transport collectif, en pointe du matin, entre 2031 et 2035. 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 2016.⁴

GOVERNANCE DES PROJETS ET RÉVISION DES PROCESSUS DE PLANIFICATION ET DE RÉALISATION DES PROJETS

Gouvernance

L'ARTM a pour mission d'assurer, par des modes de transport collectif, la mobilité des personnes sur son territoire, incluant celles à mobilité réduite. Elle planifie, développe, soutient et fait la promotion du transport collectif. Elle favorise l'intégration des services entre les différents modes de transport et augmente l'efficacité des corridors routiers. L'ARTM collabore étroitement avec le gouvernement et la CMM dans l'établissement d'une vision complète et intégrée de la mobilité sur son territoire pour, entre autres, identifier les besoins en matière de transport collectif. Elle a compétence exclusive pour établir un PSD sur son territoire qui prévoit une vision du développement du transport collectif et de la mobilité des personnes, incluant celles à mobilité réduite, et indique les équipements, les infrastructures et les services de transport collectif requis.⁵

Depuis 2015, la CDPQ Infra agit à titre de maître d'œuvre de grands projets d'infrastructures publiques proposé par le gouvernement. Elle assume la responsabilité pour toutes les phases du projet : planification, financement, réalisation et exploitation et doit dégager un bénéfice annuel pour que le service mis en place soit rentable financièrement⁶. Ce mandat peut viser d'autres infrastructures que celles dédiées au transport collectif. Il serait nécessaire pour assurer une bonne planification intégrée à long terme du transport de la région métropolitaine que la CDPQ Infra et tous ses projets actuels et futurs soient partie intégrante du processus de planification du transport collectif métropolitain et qu'elle inscrive ses efforts dans l'identification des solutions pour de la mise en œuvre du PSD.

Les municipalités ayant compétence en aménagement et développement de leur territoire et les OPTC ayant compétence pour l'opérationnalisation des services de transport collectif, ainsi qu'une expertise des besoins des usagers et de la mise en œuvre de projets, il est essentiel qu'elles soient parties prenantes des décisions de la région et mises à contribution pour la réalisation des interventions du PSD.

⁴ ARTM, *Projet de plan stratégique de développement du transport collectif*, p.73

⁵ *Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain* (LRQ chapitre A-33.3), art. 5 et 15

⁶ <https://www.cdpqinfra.com/fr>

L'ARTM doit pouvoir jouer pleinement son rôle en s'appuyant sur l'analyse des données probantes, les études sur les besoins réels d'amélioration des déplacements sur le territoire et l'identification des solutions les plus efficaces pour atteindre nos objectifs.

Nous notons qu'une vigilance sera de mise pour respecter les rôles et responsabilités des acteurs de transport et d'aménagement métropolitains afin de ne pas altérer la gouvernance mise en place et assurer la planification des transports la plus objective pour répondre aux besoins de la population.

Cela étant dit, l'ARTM doit par contre conserver une souplesse pour ne pas hésiter à faire appel à ses partenaires que sont les municipalités, les OPTC ainsi qu'aux collaborateurs experts qui sont souvent les plus outillés pour réaliser des mandats dans certains domaines et mener à bien certains projets.

Révision des processus de planification et de réalisation des projets

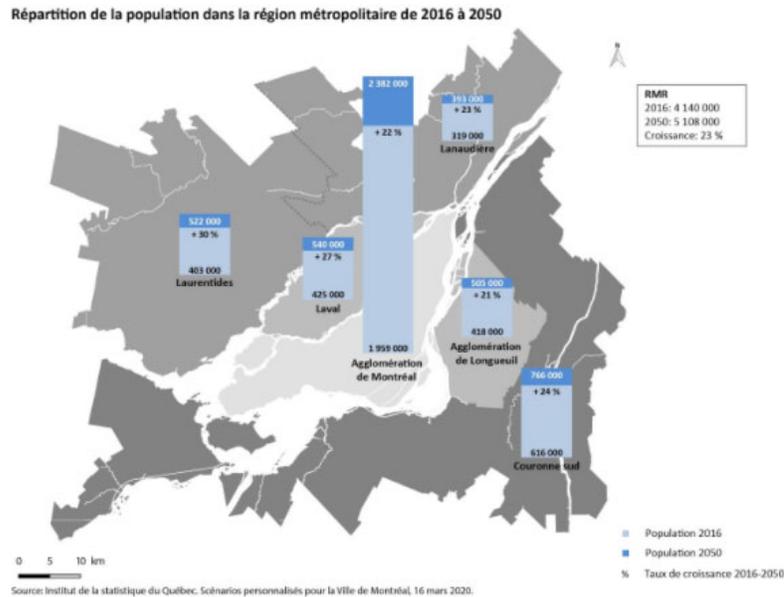
Une problématique importante est absente du projet de PSD soit la nécessité d'accélérer les processus et d'augmenter la capacité de réalisation des projets dans la région. Le caractère laborieux des processus d'expropriation et d'autorisation des projets ralentit leur réalisation et ajoute ainsi des coûts. **L'ARTM doit ajouter l'action «Réviser les processus d'élaboration des projets de mobilité durable afin de les accélérer» au PSD. Elle doit aussi se pencher avec le gouvernement pour réviser les processus de gestion et d'autorisation des projets de transport collectif, dont la *Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructures publiques*, et examiner toutes les possibilités d'accélération du traitement aux différentes étapes** comme la fusion de certaines des étapes de la fiche d'avant-projet, de dossier d'opportunité et du dossier d'affaires.

Il est possible d'apprendre des processus qui ont été écourtés ou bonifiés financièrement par l'inclusion des revenus de développement ou de financement innovant. L'ARTM, en collaboration avec ses partenaires, doit réaliser des analyses de cas des processus d'élaboration des projets réalisés en mode accéléré.

DENSITÉ DES ACTIVITÉS URBAINES, ENJEUX PARTICULIERS DES SECTEURS DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE ET PRIORISATION DES GRANDS PROJETS

Densité des activités urbaines

Les prévisions indiquent que la croissance démographique sera plus importante en proportion à Laval et dans les couronnes, mais, **d'ici 2050, c'est dans l'agglomération de Montréal que cette croissance apportera de loin le plus de nouveaux résidents, soit l'équivalent de la population actuelle de la Ville de Laval.** Ceci correspond à la somme des croissances anticipées pour la Ville de Laval, de l'agglomération de Longueuil des secteurs de la Montérégie et de Lanaudière intra-métropolitains. Cette situation posera de sérieux défis à l'agglomération de Montréal à plusieurs égards en matière de mobilité. L'ensemble du système de transport déjà fortement sollicité, souvent au-delà de sa capacité, sera sous pression notamment pour les axes routiers et ceux du réseau de transport collectif structurant. Le cœur de la région métropolitaine montre des signes de congestion importants.



Selon une étude réalisée par le MTQ en 2018⁷, l'agglomération de Montréal se compose de plusieurs zones de forte concentration d'activités qui sont la destination du quart des déplacements quotidiens à l'échelle métropolitaine. Elles couvrent plusieurs générateurs de déplacements importants : grandes entreprises ou concentrations d'entreprises, pôles intermodaux en mobilité des personnes, commerces, hôpitaux, campus, institutions culturelles, etc. Le PSD mentionne que le centre de l'agglomération regroupe plus de 750 000 emplois, soit plus de 40 % des emplois de la région métropolitaine.⁸ Il précise néanmoins qu'il se crée désormais autant d'emplois dans chacune des couronnes qu'au centre de la région. S'il est exact de mentionner que l'emploi a connu une croissance plus rapide dans les couronnes nord et sud entre 2006 et 2016, celle-ci portera le nombre d'emplois à 7 % et 11 % respectivement du total de la région. Le centre-ville à lui seul accueille 17% des emplois sur un territoire restreint et très dense et l'agglomération regroupe 63 % des emplois totaux. **Les actions du PSD doivent contribuer à préserver la mobilité vers les zones de forte concentration d'activités, et la renforcer s'avère primordial pour la vitalité de Montréal et de la région métropolitaine.**

Harmonisation et enjeux particuliers des secteurs

Une couverture harmonisée des services, dans toute la région métropolitaine, est proposée par le PSD. **La Ville adhère au principe de procéder à une certaine harmonisation des services sur le territoire métropolitain pour offrir aux citoyens une offre de qualité. Mais il importe avant tout de s'assurer d'offrir des services arimés aux réels besoins qui respectent les caractéristiques propres aux différents milieux de la région métropolitaine.** Si plusieurs secteurs ont besoin d'un meilleur service, l'ARTM doit s'assurer d'identifier les bonnes solutions aux bons endroits, un principe qui doit prévaloir en établissant une desserte pour les communautés visées.

⁷ MTQ, 2019.

⁸ Statistique Canada, 2016

Il importe de préciser que **le concept d'équité n'est pas d'offrir le même service partout dans toutes les MRC, les villes ou les quartiers de la communauté métropolitaine, mais bien d'offrir un service qui s'arrime aux particularités du milieu à desservir et répond aux enjeux particuliers du secteur.** Peu importe, le milieu, l'ARTM et les OPTC ont bien démontré ces dernières années qu'il est possible d'offrir un service adapté au contexte en offrant du transport à la demande ou du taxi collectif dans les milieux peu denses, en mettant en place des circuits d'autobus possiblement aidés par des mesures préférentielles par bus (MPB), lorsque le milieu se consolide et que la demande croît. Ces organismes veillent par la suite à améliorer les axes les plus performants où la densité urbaine et l'intensité des activités urbaines justifient la mise en place du réseau de transport collectif structurant (RTCS) en offrant un service rapide par bus (SRB), un service de tramway ou le métro pour les secteurs centraux de l'agglomération. Les services de transport de longue distance dirigés vers le centre-ville tels que le REM et le train de banlieue viennent compléter l'offre.

Ainsi le projet de PSD propose de renforcer le RTCS existant et de déterminer les axes à développer en matière de niveaux de service plutôt que de modes. La Ville adhère à cette approche, mais souligne que les investissements et les coûts d'exploitation doivent être équitables. Une gradation logique entre les modes et la densité d'activités urbaines (nombre d'habitants et d'emplois par hectare) doit permettre de bien identifier le bon mode à la bonne place. Ainsi lorsque des prolongements de services performants vers la périphérie de la région métropolitaine sont faits, il convient qu'il est nécessaire de renforcer les réseaux centraux existants qui desservent les plus grands volumes de clientèle. Rappelons que le réseau de la STM accueille près de 80 % de l'achalandage annuel en transport collectif dans la région métropolitaine.⁹

La Ville souhaite rappeler que la saturation des réseaux de transport collectif notamment au centre de la région métropolitaine est un enjeu majeur qui doit être abordé plus directement puisqu'il pose de nombreux défis quant à la capacité financière et logistique d'y répondre. L'enjeu découle d'une croissance importante de l'achalandage des réseaux des quatre OPTC de la région métropolitaine au cours des 10 dernières années sous l'impulsion des investissements réalisés à compter de 2007 avec l'aide des programmes offerts par le MTQ dans la foulée de la *Politique québécoise du transport collectif*. Bien que la part modale du transport collectif en période de pointe n'ait cru que modestement par rapport aux objectifs que l'on se fixe aujourd'hui pour l'horizon 2030, certains tronçons du métro, des lignes de trains de banlieue et plusieurs lignes d'autobus des quatre OPTC ont connu des effets de saturation difficiles à contrer sans mettre en place un ensemble de mesures.

La Ville propose d'ajouter pour chaque intervention visant le développement d'un nouveau service ou d'une nouvelle desserte d'ajouter aux analyses de besoin un critère d'évaluation quant à l'impact des projets sur le réseau de transport collectif existant.

Priorisation des grands projets

Compte tenu de l'urgence climatique, une priorisation des projets à mener pour le développement du réseau de transport collectif structurant (RTCS) doit être réalisée, car ces projets n'auront pas tous le même impact quant à l'atteinte des objectifs des plans et politiques de la CMM et du gouvernement. Les critères de priorisation pour le choix des

⁹ MTQ, Compilations internes s'appuyant sur les informations contenues des OPTC en 2016.

actions doivent respecter les principes édictés d'entrée de jeu par le PSD et être orientés vers les résultats, centrés sur les besoins de mobilité des personnes, cohérents, financièrement responsables, efficaces et résilients.

La Ville s'attend à ce que l'ARTM démontre que les projets seront évalués et priorisés selon leur contribution à l'atteinte des objectifs collectifs que s'est fixés la région. Dans ce contexte, la Ville a bon espoir que ces critères permettront de prioriser les meilleures interventions afin de soutenir de manière significative le développement du transport collectif en particulier dans les secteurs de l'agglomération où les réseaux sont sous tension.

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

S'agissant d'une stratégie majeure du PSD, le renforcement du RTCS existant et la mise en place d'un processus continu de planification et d'évaluation des options de mobilité durable à l'échelle métropolitaine seront cruciaux pour générer l'accélération souhaitée en matière de croissance des parts modales des modes durables. En plus de finaliser les projets du REM, du SRB Pie-IX et du prolongement de la ligne bleue jusqu'à Anjou, l'ARTM propose de mettre en place un grand chantier d'études pour préparer la mise en place rapide des prochains grands projets de la région métropolitaine après l'entrée en service de ces projets majeurs.

Le PSD annonce l'intention de lancer la planification du prolongement de la branche ouest de la ligne orange jusqu'à la gare Bois-Franc et d'étudier le prolongement de cette ligne ou d'un mode structurant vers Laval. Il annonce également la planification d'un mode structurant dans l'axe du boulevard Taschereau et dans le prolongement de la ligne jaune. De plus, le PSD permettra de continuer les études de plusieurs grands axes désignés prioritaires, d'évaluer l'opportunité et la faisabilité de réaliser un réseau métropolitain de modes structurants (tramways, SRB ou autres) dans plusieurs de ces corridors porteurs en plus de la mise en place de voies réservées pour autobus, en milieux urbains et sur les autoroutes, dans l'ensemble de la région.

La Ville de Montréal souligne l'importance de réaliser le REM vers l'Est et le Nord-Est. La Ville de Montréal souligne aussi l'importance de lancer la planification du prolongement de la branche ouest de la ligne orange du métro jusqu'à la gare Bois-Franc ainsi que de continuer et accélérer les études suivantes déjà identifiées au PSD aux pages 85 à 87:

- **Décongestion de la branche est de la ligne orange**
- **Mode structurant dans l'axe nord-est/sud-ouest de Montréal**
- **Prolongement de la ligne orange ou d'un mode structurant vers Laval**
- **Connexion du REM et de la gare Dorval**

La Ville attend avec impatience l'avancement des études des visant la desserte du Grand-Sud-Ouest pour mener à un dossier d'opportunité et ainsi concrétiser l'entente avec le gouvernement de relier Lachine au centre-ville. La Ville souhaite également l'avancement des études sur la décongestion de la ligne orange pour identifier les solutions à court, moyen et long terme pour assurer la résilience du réseau de métro.

La Ville de Montréal salue aussi l'objectif de faire les études nécessaires par secteur et corridor plutôt que par modes. De plus, elle salue aussi la considération pour que cette planification soit arrimée à plusieurs critères importants pour la métropole, soit l'aménagement du territoire, les retombées, les coûts d'investissement et d'exploitation et l'effet global du niveau de service sur le réseau.

La Ville souligne à nouveau l'importance que ces projets soient évalués en ce qui a trait à leurs impacts positifs ou négatifs sur la résilience du réseau actuel, dont son cœur, et sur leur capacité à générer de la redondance ou consolider les endroits vulnérables ou saturés. Une planification optimale des réseaux doit prévoir des phases de prolongement et de densification des réseaux pour toujours conserver un équilibre dans leurs capacités et en assurer un bon fonctionnement.

L'ARTM reprend bien les axes et études déjà en cours, mais reconnaît que d'autres axes que ceux identifiés pourraient devoir être étudiés dans le cadre de ce programme du RTCS. Il est vrai qu'à la lecture du PSD, force est de constater que l'évolution des modes sur plusieurs axes très achalandés montréalais n'est pas prise en compte. On observe des vides dans le PSD pour l'étude de plusieurs des axes artériels montréalais où le mode autobus a atteint ses limites d'efficacité et d'efficience financière et qui pourraient accueillir des projets allant du SRB, aux tramways, ou autres.

De plus, plusieurs secteurs de l'agglomération montréalaise où des projets de requalification urbaine ou de développements immobiliers importants vont se produire dans les prochaines années ne sont pas traversés par des axes identifiés dans le PSD comme pouvant accueillir le RTCS. Comme il a été clairement indiqué par les recommandations des rapports du Groupe de Travail Namur- De la Savane (NDLS) et du rapport de l'OCPM sur le quartier Namur-Hippodrome, il est nécessaire d'inclure le secteur NDLS dans les chantiers de grands projets de transport collectif de l'ARTM.

La réalité montréalaise appelle donc à la mise en place d'un programme qui permettra d'identifier ces axes, de procéder à leur caractérisation, d'évaluer le type de desserte et le cas échéant le mode à privilégier pour initier sa mise en place ou l'amélioration des services. À cet égard, les équipes de la Ville ont mené une démarche d'identification des secteurs où les besoins de mobilité sont importants et qui demeurent peu ou pas desservis advenant la réalisation de l'ensemble des interventions listées dans les programmes d'études des axes et des modes structurants du PSD.

Il est à noter que cette démarche se poursuivra dans le cadre de l'élaboration du plan d'urbanisme et de mobilité de la Ville. Celle-ci offre toute sa collaboration à l'ARTM pour partager et mettre à jour ces analyses afin d'identifier les besoins émergents. La Ville a basé cette analyse sur huit critères soit les volumes de déplacements, la vulnérabilité des déplacements, l'intermodalité (potentiel d'accroissement des interconnexions), la population et la densité, la desserte des pôles d'emplois et d'activités, la défavorisation, l'enclavement et le potentiel de développement ou requalification.

Douze secteurs de la Ville se retrouvent donc identifiés.¹⁰ Ces secteurs pourraient être reliés au RTCS par le biais d'axes à identifier ou à consolider. **La Ville de Montréal souhaite que les axes suivants soient ajoutés dans l'étude de la désignation et de la réalisation d'un réseau métropolitain de modes structurants (tramways, SRB ou autres) et les études d'autres axes potentiels:**

1. **Cavendish : de la rue Saint-Jacques au boulevard Côte-Vertu incluant la connexion à Jean-Talon Ouest;**
2. **Henri-Bourassa : de l'autoroute 15 au boulevard Lacordaire;**
3. **Parc : de la rue Sauvé au boulevard René-Lévesque;**
4. **Côte-des-Neiges : du boulevard René-Lévesque au boulevard Cavendish (secteur Namur-De La Savane);**
5. **Newman : du métro Angrignon à l'avenue Dollard;**
6. **Fleet / Van Horne / Rosemont / Beaubien : du boulevard Cavendish jusqu'au boulevard Saint-Michel;**
7. **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.**
8. **Roi-René / Ray-Lawson / Armand-Bombardier : de Sherbrooke à Perras et prolongement au sud jusqu'à Notre-Dame.**

Cette étude devra être réalisée de façon tripartite entre la STM, les Villes et l'ARTM, dès 2021, sans forcément introduire initialement les projets dans le processus de planification de la *Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructures publiques*. D'autres axes pourraient être ajoutés selon l'évolution du contexte et des analyses.

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

La stratégie 2 du PSD est essentielle pour améliorer le succès de nos interventions. Les actions de transport et d'aménagement doivent agir en collaboration pour atteindre nos objectifs communs. La PMD 2030 du gouvernement et le PMAD s'appuient sur ces bases. Une augmentation de l'offre de transport sans une bonne corrélation avec les réels besoins du territoire serait un réel gaspillage de ressources et fonds publics et nuirait à la performance économique de la région métropolitaine.

La Ville appuie fortement un développement du transport collectif et actif réalisé avec une corrélation avec la densité d'activités urbaines (nombre d'habitants et d'emplois par hectare) comme le présente bien la carte 22 du PSD. Comme indiqué précédemment, l'équité n'est pas d'offrir le même service dans tous les quartiers de la région métropolitaine, mais bien d'offrir un service équivalent au milieu d'implantation en passant du transport à la demande, taxi collectif et stationnement pour covoiturage en allant jusqu'au SRB, tramway et métro. Les investissements et les coûts d'exploitation doivent être équitables. Une gradation logique entre les modes et la densité d'activités urbaines doit permettre de bien identifier le bon mode à la bonne place. **L'ARTM et la CMM devront, grâce à une analyse scientifique et une veille des projets et des indicateurs, être les protectrices de cette logique de développement et**

¹⁰ 1. Secteur Namur-De-la-Savane regroupant les quartiers NDG et Côte-des-Neiges et les villes de Côte-Saint-Luc, Mont-Royal, Hampstead, Montréal-Ouest; 2. LaSalle; 3. Chabanel - Marché central; 4. Anjou; 5. Parc-Ex; 6. Mile-End - Mile Ex; 7. Côte-des-Neiges; 8. Rivière-des-Prairies; 9. Saint-Michel Nord; 10. Mercier Est; 11. Secteurs industriels St-Laurent/Dorval/Lachine; axes A-520 et Côte-Vertu; 12. Pointe-St-Charles.

d'aménagement de notre territoire. Il ne s'agit pas que de lutter contre l'étalement urbain, mais de développer intelligemment l'intérieur de notre périmètre métropolitain.

Pôles d'échanges multimodaux

La Ville sera fortement intéressée de s'impliquer dans les travaux pour l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux, la mise en valeur et le réaménagement des stationnements comme proposé par le PSD. Les municipalités ont une importante expertise en matière de développement urbain et immobilier; cette collaboration permettra encore une fois d'atteindre différents objectifs pour plusieurs usages. La Ville a déjà développé le concept de pôles de mobilité qui concentrent un ou plusieurs pôles générateurs de déplacements et qui offrent aux utilisateurs plusieurs modes de transports alternatifs à l'auto solo. **Les travaux de l'ARTM devraient s'inspirer de ce qui se fait déjà. Cela dit, en plus d'inclure une approche du dernier kilomètre et donc la connexion d'autres modes avec le transport collectif, il faudra même aller plus loin et réfléchir à l'inclusion de la logistique urbaine dans les pôles d'échange.** À cet égard, l'ARTM pourra s'inspirer des projets de livraison urbaine comme le projet Colibri présentement dans l'ancienne gare d'autocars de Montréal et l'inclusion de cases postales de Purolator au métro Honoré-Beaugrand. **S'ils sont développés à leur meilleur potentiel, les pôles d'échange pourraient même être une stratégie très efficace pour la gestion des déplacements triangulaires que font plusieurs citoyens chaque jour en allant porter leurs enfants à la garderie, à l'école ou devant passer faire des courses avant ou après le déplacement vers le travail.**

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

Intégration des services dans une perspective d'équité sociale

La Ville voit d'un très bon œil la proposition d'élaborer une politique d'intégration des services dans une perspective d'équité sociale qui améliorera la conception et la livraison des services et 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 et qui améliorera aussi l'accessibilité aux lieux d'activité depuis les secteurs où se concentre une forte proportion de population en situation de vulnérabilité. **La Ville salue la volonté de l'ARTM d'inclure dans cette politique l'intégration d'analyses différenciées selon les sexes (ADS) au processus de planification et l'encourage même à pousser plus loin la démarche en intégrant aussi la composante transversale par l'ADS+.** Elle permettra de planifier et réaliser les projets de mobilité les plus inclusifs, peu importe l'âge, l'origine, les capacités fonctionnelles ou le sexe.

Accessibilité universelle

L'ARTM entend planifier une offre de mobilité diversifiée, sécuritaire et accessible qui contribue à l'inclusion sociale des personnes, quelles que soient leurs conditions sociales, économiques, physiques ou cognitives. **La Ville appuie l'ARTM dans sa volonté d'accélérer et d'harmoniser l'accessibilité universelle des réseaux par la mise en œuvre de sa Politique de l'accessibilité universelle.** Il est primordial d'assurer une

accessibilité sans entraves au réseau régulier de transport collectif, aussi bien pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles, que pour les aînés, les parents avec jeunes enfants. Rappelons que toute la population est susceptible de vivre une situation de handicap ou de limitation à un moment ou un autre de la vie en plus des personnes qui vivent cela au quotidien et pour qui il est essentiel d'augmenter l'autonomie et la flexibilité de leurs déplacements.

Transport adapté

Les services de transport adaptés dans la région métropolitaine méritent une harmonisation de normes minimales puisqu'il n'est pas acceptable que ce service ne soit pas accessible pour tous nos citoyens de la même façon. Comme la croissance de la demande de ce service a explosé dans les dernières années et continuera évidemment à augmenter avec le vieillissement de la population, la Ville a demandé à plusieurs reprises un soutien accru du gouvernement. La situation s'est maintenant améliorée, mais du travail reste encore à faire. **Un engagement à long terme du gouvernement de suivre la croissance de ces services sera crucial.** Finalement, dans le cadre de la refonte tarifaire, **l'intégration tarifaire des services de transport adapté avec les tarifs du service régulier sera une correction d'une situation simplement injuste.**

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

La tarification du transport en commun est évidemment l'un des sujets les plus discutés par nos citoyens. L'ARTM progresse depuis sa fondation sur le sujet, mais les attentes sont encore énormes.

Mobilité intégrée

L'importance de simplifier par une meilleure harmonisation des titres dans la région est un pas dans la bonne direction, mais une intégration des différents services de mobilité (transport collectif, autopartage et vélo-partage, etc.) dans des outils d'information et de paiements innovants et plus adaptés à la diversité des besoins est nécessaire et attendue depuis longtemps. **Selon la Ville, le client devrait trouver facilement tous les services dont il a besoin pour se déplacer. Il revient donc aux organisations offrant ces services de s'organiser pour lui offrir une offre tarifaire intégrée et qui lui permettra de combiner simplement les services qu'il désire.** Le PSD présente des actions intéressantes, dont la centrale de mobilité et la modernisation des modes de paiement, mais des efforts de collaboration de tous les acteurs et une volonté d'accélération de ces actions sont nécessaires. **Il ne faudrait pas attendre la fin du plan d'intervention 2021-2030 pour enfin voir se réaliser plusieurs innovations en la matière.**

Tarifification sociale

Lors de la consultation sur la refonte tarifaire de l'ARTM, les clients ont exprimé clairement le fait que l'ARTM doit accélérer ses analyses et son évaluation des mécanismes de tarification sociale et de leur impact sur les coûts et sur l'achalandage du transport collectif. Considérant les orientations de la CMM données en janvier 2019, ainsi que les

avancées notables des travaux du chantier de l'ARTM sur le sujet qui ont eu cours, **la Ville attendra avec impatience les recommandations de l'ARTM en 2021 pour l'élaboration d'une stratégie de tarification sociale. Il faut mettre en place des solutions pour faciliter l'accès à la mobilité pour les populations plus vulnérables qui dépendent souvent du transport collectif.**

Services de mobilité émergents

L'ARTM propose d'encadrer l'essor des services de mobilité émergents. **La Ville croit qu'elle devrait aussi avoir un rôle de promotion de ces nouveaux services et non seulement d'encadrement.** La Ville travaille activement comme ville-laboratoire avec plusieurs organisations, dont Jalon, pour tester plusieurs de ces nouveaux services (véhicules autonomes, vélos, trottinettes, vélos cargos, etc.). L'ARTM précise que la recherche et le déploiement de projets pilotes d'innovations technologiques et de nouveaux services de mobilité se feront en partenariat avec les divers intervenants du milieu. Une collaboration étroite entre les municipalités et le gouvernement sera assurément nécessaire dans ce chantier.

STRATÉGIE 5 : OPTIMISER L'UTILISATION DU SYSTÈME DE TRANSPORT

Cette cinquième stratégie est essentielle pour assurer le succès des actions du PSD et l'atteinte des objectifs de la région métropolitaine et du gouvernement. L'ARTM et les acteurs de la mobilité doivent tous s'attabler pour mieux arrimer les réseaux et favoriser des solutions optimisant l'utilisation des modes durables. Comme mentionné précédemment, **la Ville constate qu'agir simplement sur l'augmentation de l'offre de transport en commun s'avère nettement insuffisant pour assurer un réel transfert modal. Il faut aussi agir sur les autres aspects de la mobilité dont le transport actif et l'espace dédié à l'autosolo, dont favoriser le covoiturage.**

Transport actif

Comme l'ARTM le précise, que ce soit pour réaliser un déplacement ou pour accéder au transport collectif, les modes actifs offrent une grande flexibilité aux usagers et sont les moins coûteux à développer pourtant une grande proportion des déplacements se font sur une distance qui peut être aisément parcourue en modes actifs comme la marche ou le vélo. De nombreuses avancées ont été faites en la matière dans les dernières années, mais elles doivent l'être de façon plus systématique dans l'ensemble de la région métropolitaine.

La hausse des déplacements en transports actifs durant la pandémie nous démontre qu'un grand bassin d'usagers est prêt à utiliser ces modes si des aménagements sécuritaires ou des équipements partagés leur sont offerts. L'arrivée de vélos à assistance électrique individuels et en libre-service offre un fort potentiel pour de plus longs parcours. La popularité de ces vélos du réseau Bixi est frappante. Ils ont été utilisés 60 % plus souvent que les vélos standards. Ceci témoigne d'une voie à développer dans plusieurs milieux au Québec comme ont débuté aussi à le faire la Société de transport de Laval et le Réseau de transport de la Capitale.

Par le PSD, l'ARTM souhaite collaborer avec les municipalités pour améliorer les liens piétonniers et cyclables aux abords des gares, stations et terminus d'autobus et avec les OPTC pour le déploiement d'équipements nécessaires au transport des vélos et

accessoires de micromobilité dans les véhicules du transport collectif. Elle propose aussi le développement et l'intégration sécuritaires des réseaux et modes actifs aux équipements et réseaux de transport collectif par la mise en place d'équipements comme des vélostations, des stationnements pour vélos classiques, sécurisés et abrités, des bornes de réparation de vélo, des pistes cyclables et des flottes de vélos en libre-service. Un entretien toute saison doit garantir que ces aménagements et équipements demeurent fonctionnels toute l'année.

La Ville appuie l'ARTM et collaborera avec elle et les autres acteurs de la mobilité pour atteindre les objectifs du PSD en matière de transports actifs. Cela dit, des enjeux, dont la gouvernance et le financement, sont présents pour y arriver.

Le secteur des transports actifs implique de nombreux intervenants. Nous comprenons que l'ARTM souhaite offrir un lieu de concertation et de ressources à l'échelle métropolitaine. La Ville est très ouverte à cet égard et souhaite que cet espace permette des avancées majeures en la matière, mais rappelle que des travaux menant à une compréhension commune des rôles et compétences de chacun seront nécessaires. **La Ville possède toutes les compétences et l'expertise nécessaire pour définir les aménagements nécessaires sur son domaine public, et souhaite conséquemment être soutenue par l'ARTM pour obtenir les fonds nécessaires pour réaliser ces aménagements.**

D'ailleurs, puisque le financement gouvernemental d'initiative en matière de transport actif est limité en comparaison du nombre de projets, de leur ampleur en milieu urbain, une mobilisation de tous sera nécessaire pour obtenir une bonification des programmes de financement des modes actifs et une plus grande flexibilité de leurs normes. **Il est donc demandé à l'ARTM de reconnaître l'expertise des municipalités de même que l'importance des besoins en soutenant financièrement et en déléguant ce volet aux municipalités.**

Réseau artériel métropolitain (RAM), stationnement et covoiturage

Les stratégies visant l'augmentation de l'offre de transport collectif et actif seront efficaces et moins coûteuses si elles sont accompagnées d'une stratégie pour mieux définir leurs espaces sur le réseau routier. Rappelons une fois de plus que ce type de stratégies s'inscrit en cohérence totale avec l'approche réduire-transférer-améliorer ancrée dans la PMD 2030 du gouvernement. **La Ville de Montréal appuie fortement la proposition de l'ARTM de réaliser un chantier pour optimiser le réseau routier afin de déplacer plus de personnes dans les mêmes emprises, avec moins de véhicules par la mise en place de voies réservées aux autobus et au covoiturage, de larges trottoirs et des pistes cyclables qui permettent à plus de personnes de se déplacer en même temps.**

La Ville soutient les deux programmes du PSD visant le réseau artériel métropolitain, la gestion du stationnement et le covoiturage qui permettront d'atteindre cet objectif. La Ville a d'ailleurs mis sur pied l'Agence de mobilité durable, une société paramunicipale qui pourra être mise à contribution, qui a pour mission de veiller à la gestion, à l'application de la réglementation et au développement innovant du stationnement tarifé sur l'ensemble de son territoire. Elle contribuera à améliorer l'expérience client, le partage de la rue et l'occupation du domaine public, en soutenant les actions qui favorisent la mobilité urbaine.

Le PSD vise à déployer des mesures améliorant la fluidité, la sécurité et la convivialité du RAM et atténuant des impacts des chantiers d'infrastructures de transport. Il vise à

élaborer une vision métropolitaine de la gestion du stationnement et augmenter l'espace dédié au covoiturage dans les voies réservées et les stationnements. Ces mesures sont essentielles pour réduire efficacement le nombre de déplacements en autosolo. **La Ville souhaite que ce chantier démarre rapidement avec une implication très importante de la CMM et du milieu municipal pour tenir en compte les contextes urbains d'implantation qui seront proposés.**

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

Maintien d'actifs

Il est important de poser des gestes audacieux et importants pour augmenter le service et faire le transfert modal visé par la région métropolitaine. Par contre, considérant l'âge des réseaux les besoins de mise aux normes et de réparations sont évidemment très importants. **La Ville croit que le maintien des actifs doit aussi demeurer une priorité du PSD pour assurer la durabilité des équipements ainsi que la fiabilité et la sécurité du service.**

La Ville est en accord avec le PSD pour assurer le maintien des actifs des OPTC et de l'ARTM tout en assurant la mise aux normes et la poursuite du développement des réseaux afin d'en assurer la résilience. La STM, avec l'appui financier des municipalités et des gouvernements, a d'ailleurs augmenté significativement les investissements en maintien d'actif au cours des dernières années. **Il est aussi important d'assurer la mise aux normes des lignes de trains d'exo dont, par exemple, l'aménagement permanent des infrastructures de la ligne 4 vers Candiac.**

Considérant que les pourcentages de soutien financier des programmes gouvernementaux sont plus bas pour la réalisation de projets de maintien d'actifs de transport collectif, les municipalités se retrouvent à faire des efforts plus grands pour l'entretien du réseau qui est un enjeu d'importance. **Il serait nécessaire pour le gouvernement de revoir les programmes de soutien au maintien d'actifs.**

Résilience et adaptation aux changements climatiques

Plusieurs événements récents sont frappants sur les risques de vulnérabilités de nos infrastructures publiques et il est essentiel pour toutes les organisations de prévoir une analyse des vulnérabilités existantes et de les réduire par le maintien adéquat des équipements et des infrastructures et des mesures de résiliences aux aléas climatiques. Ceci sera d'autant plus important pour faire face aux changements climatiques et prévoir une adaptation pour anticiper les perturbations qu'ils génèrent.

Le transport collectif constitue, en soi, un outil permettant la résilience de la région et est un acteur important d'écoresponsabilité et de la lutte aux changements climatiques. **La Ville appuie l'ARTM dans sa volonté d'assurer une conception écoresponsable des équipements et infrastructures et prévoir un programme majeur d'électrification des infrastructures et du matériel roulant actuel et le développement d'une offre électrifiée.** À cet égard, près de la moitié des déplacements en transport collectif sont déjà effectués par des modes électrifiés dans la région métropolitaine. L'électrification du reste du réseau reste un travail titanesque et très coûteux. La Ville s'attend à un engagement total financier inégalé du gouvernement, mais aussi en proportion d'investissement dans les projets. **Sachant que les sommes nécessaires pour**

l'électrification et les efforts en ce sens seront très importants, il est crucial que le financement et l'atteinte des autres objectifs du PSD ne s'en trouvent pas négligés.

LES DÉFIS DU FINANCEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF, LES COÛTS DE L'INACTION ET LES BÉNÉFICES DU PSD

Les défis du financement du transport collectif

Évidemment, la crise de la COVID a fragilisé énormément les finances des municipalités et des OPTC. Ne pouvant pas faire de déficits et ne voulant pas couper de services aux citoyens, ils ont pu compter sur l'aide des gouvernements pour amoindrir ces répercussions et maintenir les services à la population. Les impacts de la pandémie risquent par contre de perdurer jusqu'en 2022. L'équilibre de la répartition des sources de financement qui prévalait avant la crise ne tient plus pour cette période.

Cela dit, avant même la pandémie, plusieurs travaux démontraient déjà que le modèle de financement du transport collectif qui prévaut ne permet pas de répondre aux besoins grandissants et nécessaires à l'atteinte des objectifs du PMAD, de la PMD 2030 et de lutte aux changements climatiques du gouvernement. Le défi d'assurer un financement récurrent, stable et suffisant, provenant de nouvelles sources de financement ou de sommes spécifiques dédiées, pour accroître l'offre de service et la part modale du transport collectif reste entier.

Il est crucial que soit mis en place un nouveau partenariat financier avec le gouvernement du Québec pour l'ensemble de la période de 10 ans des premières interventions du PSD comme il lui a été demandé à plusieurs reprises par la Ville, la CMM et l'ARTM. Tous ces acteurs ont été très clairs dans leurs représentations auprès du gouvernement dans le cadre de son Chantier sur le financement de la mobilité qui doit avoir terminé maintenant ses analyses et recommandations. Le gouvernement a entre les mains les options permettant d'accroître le financement du transport collectif et actif en vue d'atteindre ses cibles. Il est maintenant temps qu'il agisse pour mettre en place les propositions nécessaires pour l'avenir de la mobilité.

Comme la Ville l'avait indiqué dans son mémoire déposé dans le cadre de ce chantier, les municipalités sont responsables de plusieurs dépenses en transport collectif et actif, soit presque l'ensemble des dépenses d'exploitation, une part des dépenses admissibles des projets d'infrastructure et les dépenses non admissibles d'un projet d'infrastructure. Malgré les contraintes budgétaires et fiscales des municipalités, la Ville et la STM ont toujours été très présentes et ont fait des efforts considérables au fil des dernières années en soutien du transport collectif. La contribution de l'agglomération de Montréal à ce secteur a augmenté de 485,9 M\$ en 2015 à 669 M\$ en 2020, soit +38 % en 5 ans. Elle aura en fait plus que doublé par rapport à son niveau de 2006, alors qu'elle était à 320 M\$.

Ces sommes n'incluent pas les investissements que fait la Ville pour rattraper son déficit d'entretien ainsi que l'amélioration, l'entretien, le marquage et le déneigement des réseaux de transport actif et les investissements dans les réseaux de voirie et d'eau, lesquels sont aussi essentiels à une meilleure mobilité. **La Ville de Montréal continuera de faire sa part dans le financement du transport collectif et actif.**

L'importance d'agir et les bénéfices du PSD

La Ville appuie l'ARTM lorsqu'elle précise que les coûts de l'inaction en transport collectif sont trop élevés. Ne pas intervenir de manière marquée pour améliorer la mobilité durable à court terme amoindrirait les avantages reconnus à la région métropolitaine en matière de qualité de vie. Comme l'ARTM le précise, à l'inverse, la réalisation du PSD apportera de nombreux bénéfices grâce à un meilleur service de transport collectif, la réduction de la congestion routière et des pertes économiques, sociales et environnementales qui y sont associées, l'amélioration de la qualité des milieux de vie, de l'environnement et de la santé publique ainsi que le renforcement de l'attractivité et de la vitalité des activités économiques et sociales de la région.

Le transport collectif et actif doit faire partie de la relance économique, sociale et environnementale du Québec au sortir de la pandémie. Il est nécessaire de mettre en place les outils financiers pour activer la planification et la réalisation du maximum d'interventions 2021-2030 du PSD. Le PQI 2021-2031 et les futurs budgets du gouvernement du Québec devront répondre à ces ambitions. **La Ville appuie l'ARTM, la CMM et les municipalités de la région métropolitaine en réitérant sa demande au gouvernement pour qu'il établisse un partenariat financier avec la région métropolitaine en matière de transport collectif et actif pour les 10 prochaines années pour que le financement soit suffisant et adapté aux investissements requis afin d'atteindre les objectifs de la CMM, de la métropole et du gouvernement d'ici 2031 à 2035.**

La Ville souhaite également que le gouvernement fédéral soutienne de façon pérenne l'exploitation des réseaux de transport collectif et rende le fonds d'infrastructure du transport collectif permanent.

Avec le PSD, l'ARTM a dressé un portrait clair des efforts nécessaires en matière de financement du transport collectif dans la région métropolitaine. Les OPCT et l'ARTM adopteront leurs plans d'immobilisation 2021-2030. La métropole fera de même pour la première fois cette année. Les acteurs municipaux et des transports sont prêts à négocier avec le gouvernement un pacte fiscal et financier pour 10 ans pour atteindre nos objectifs communs.