

Montréal, le 19 mars 2021

Mot des membres du comité de la consultation publique du projet de Plan stratégique de développement du transport collectif de la région métropolitaine de Montréal

L'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) a lancé en 2019 une démarche de consultation dans le cadre de l'élaboration du *Plan stratégique de développement du transport collectif* (PSD) de la région métropolitaine de Montréal.

Le projet de PSD de l'ARTM présente la vision et les orientations de développement de l'ensemble des services de transport collectif de la région métropolitaine. Cet exercice d'envergure est sans précédent, le premier du genre au Québec. Cette importante réflexion s'est faite en collaboration avec les partenaires de l'ARTM que sont la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), les municipalités et les organismes publics de transport en commun (les OPTC). Plusieurs activités avec les citoyens et les représentants de la société civile ont également permis d'enrichir ce projet de plan et de confirmer la vision et les orientations qui nous guideront pour les prochaines décennies.

Le 27 octobre 2020, l'ARTM a invité la population à s'informer sur le projet de PSD et à participer à la consultation publique. Près de 400 personnes se sont exprimées en ligne, 7 700 ont visité le site Internet « Repensons la mobilité » et nous avons reçu 100 contributions écrites, dont 58 mémoires. En janvier 2021, nous avons tenu 25 heures d'audiences publiques durant lesquelles nous avons entendu des citoyens, des représentants du milieu municipal et d'organisations, mais aussi des experts provenant d'horizons différents. Cette grande diversité d'opinions et d'idées nous a permis de constater, d'une part, que le transport collectif suscite un réel engouement au sein de la collectivité métropolitaine de Montréal et, d'autre part, que son développement est souhaité partout sur le territoire de l'ARTM. Nous croyons que le projet de PSD est ambitieux. Les participants nous ont non seulement soutenus dans cette ambition, mais ils ont proposé des améliorations ou des ajustements dépassant parfois ces ambitions. Ce faisant, ils ont aussi mis en lumière les enjeux liés au financement du développement du transport collectif.

Nous vous invitons à prendre connaissance du rapport de la consultation publique produit par l'Institut du Nouveau Monde (INM) qui nous a accompagnés dans cette démarche participative. L'INM a analysé les contributions de la plateforme en ligne, de l'appel de mémoires et des

audiences publiques. Nous attestons donc que ce rapport reflète les différents échanges et les principales propositions d'amélioration du projet de PSD.

Ce rapport permettra de soumettre au conseil d'administration de l'ARTM une version enrichie du PSD en vue de son adoption. À l'issue de l'analyse de conformité par le gouvernement du Québec, le PSD sera présenté à la CMM en vue de son approbation. La collectivité métropolitaine de Montréal pourra alors compter sur le premier Plan stratégique de développement du transport collectif de la région métropolitaine, auquel quelque 3 500 personnes auront contribué.

Nous profitons de l'occasion pour remercier tous les citoyens, les représentants d'organisations, les partenaires et les élus municipaux qui ont participé à la démarche d'élaboration et de consultation publique du projet de PSD, dans le contexte exceptionnel de la pandémie de COVID-19. Leur apport a mis en lumière leur engagement indéfectible envers le transport collectif comme levier essentiel au développement durable de la grande région métropolitaine de Montréal.



Chantal Deschamps

Présidente du comité de consultation,
Mairesse de la Ville de Repentigny et
membre du conseil d'administration



Pierre Shedleur, FCPA, FCA, ASC

Président du conseil d'administration



Diane Marleau

Vice-présidente du conseil d'administration
Présidente du comité de suivi des projets et
des technologies



PROJET DE PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF DE L'ARTM

RAPPORT DE LA CONSULTATION PUBLIQUE

PRÉSENTÉ À :
l'Autorité régionale de transport métropolitain

19 mars 2021

Crédits

Analyse et rédaction

Mohamed-Ali Yanouri
Élisabeth Fluet-Asselin
Philippe Biuzzi
Jessica Perrin

Équipe de projet

Malorie Flon
Marianik Gagnon
Jessica Perrin
Mohamed-Ali Yanouri
Élisabeth Fluet-Asselin
Jocelyn Pinet
Mathieu Arsenault
Roxanne Bernier

À propos de l'INM

L'INM est une organisation indépendante et non partisane qui a pour ambition d'accroître la participation des citoyennes et des citoyens à la vie démocratique.

L'action de l'INM a pour effet d'encourager la participation citoyenne et de contribuer au développement des compétences civiques, au renforcement du lien social et à la valorisation des institutions démocratiques.

L'équipe de l'INM est animée par la conviction que la participation citoyenne renforce la démocratie.

Pour nous joindre

5605, avenue de Gaspé, bur. 404
Montréal (Québec) H2T 2A4

Téléphone : 1 877 934-5999
Télécopieur : 514 934-6330
Courriel : inm@inm.qc.ca
www.inm.qc.ca

Pour citer ce document :

INM. « Le projet de Plan stratégique de développement du transport collectif de l'ARTM ». Montréal, 19 mars 2021. inm.qc.ca/rapport-consultation-publique-plan-strategique-artm

Sommaire

Contexte et présentation de la démarche

L'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) a pour mission de planifier, d'organiser, de financer et de promouvoir les services de transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal. Elle vise, par ses interventions, à améliorer la qualité de vie des résidents de la région en facilitant leurs déplacements en transport collectif, à contribuer à la lutte contre les changements climatiques et à soutenir la vitalité économique et sociale de la région métropolitaine de Montréal. Conformément à la loi, l'ARTM a élaboré un projet de Plan stratégique de développement du transport collectif (PSD) qui comporte six grandes stratégies dont les principales propositions sont :

- hausser l'offre de services de transport collectif de 60 % d'ici 2031 à 2035 ;
- renforcer et développer le réseau de transport collectif structurant, en offrant un service rapide, fréquent et fiable qui contribuera à la consolidation et à la densification du territoire métropolitain ;
- assurer une couverture harmonisée des services de transport collectif dans l'ensemble de la région métropolitaine et améliorer l'expérience des usagers ;
- accroître le financement dédié au transport collectif en vue de maintenir la qualité du réseau existant et hausser l'offre de services ;
- optimiser l'aménagement de la voirie pour favoriser le transport collectif et actif ainsi que le covoiturage ;
- assurer les ressources nécessaires au fonctionnement et à la résilience du système de transport collectif.

L'ARTM a mis en place, en 2019, une première démarche participative afin de mieux connaître les besoins et les enjeux soulevés par les citoyens, les usagers et ses partenaires sur le transport collectif. L'ARTM a publié à cet effet, au printemps 2019, « Le cadre stratégique du projet de PSD ». L'INM a eu pour mandat d'accompagner l'ARTM à travers la réalisation de cette démarche participative. Le rapport synthèse de cette démarche peut être consulté sur le site de l'ARTM depuis janvier 2020.

Parallèlement, au cours de l'automne 2020, l'ARTM a soumis à la discussion publique, avec le soutien de l'INM, un projet de refonte tarifaire des services de transport collectif. Le projet de refonte a, par la suite, été adopté par le conseil d'administration de l'ARTM en décembre 2020. Le 26 octobre 2020, l'ARTM rendait public le projet de Plan stratégique de développement du transport collectif et lançait la démarche participative sur le projet de PSD qui comprenait les étapes suivantes :

- la tenue de quatre rencontres d'information ;
- la réalisation d'une consultation numérique ;
- la tenue de sept audiences publiques avec appel de mémoires ;
- l'analyse des résultats et la rédaction du présent rapport.

Au total, l'ARTM a enregistré, du 27 octobre au 14 décembre, 7 707 visites sur son site Internet : www.repensonslamobilite.quebec. 217 personnes ont participé aux rencontres d'information, au cours desquelles 141 questions ont été posées.

Dans le cadre de la consultation numérique, 128 participants ont fait 151 contributions uniques et procédé à 168 votes sur les six grandes stratégies à l'étude et 60 participants ont produit 79 contributions dans la boîte à idées.

Dans le cadre des audiences publiques, 58 mémoires, 30 lettres et résolutions d'appui, 5 résolutions des municipalités et 7 autres contributions (lettres, commentaires, études) ont été soumis à l'ARTM. Parmi les participants ayant déposé une opinion, on retrouve cinq organismes à vocation sociale, huit organismes environnementaux, neuf organismes spécialisés en mobilité, 47 acteurs municipaux, 15 regroupements d'affaires ou entreprises privées, quatre organismes issus du milieu académique ou technique et 11 citoyens.

Principaux résultats de la consultation publique

D'une manière générale, les participants à l'appel de mémoires et à la consultation en ligne accueillent favorablement le projet de PSD et ses objectifs généraux, plusieurs soulignant sa qualité d'ensemble. Des participants souhaitent obtenir davantage de précisions sur les interventions prévues dans le cadre du PSD. Ils font autrement part de leurs préoccupations et suggestions, notamment sur des aspects à développer ou des améliorations aux interventions proposées par le projet de Plan.

Diagnostic et cibles :

- Tenir compte des conséquences de la situation sanitaire liée à la COVID-19 afin de mieux répondre aux besoins actuels et futurs en matière de transport collectif ;
- Déterminer des objectifs intermédiaires de l'atteinte des cibles et mieux démontrer la faisabilité des objectifs de hausse de l'achalandage du transport collectif ;
- Mieux documenter les données quant aux émissions de GES par mode de transport ;
- Préciser les outils d'évaluation, afin de pouvoir en étudier la progression de la mise en œuvre et proposer des réajustements en cours de route.

Financement :

- La part du financement soutenu par les usagers et les municipalités peut difficilement être accrue ;
- La diversification des sources de financement du transport collectif doit notamment être réalisée par la mise en place de mesures d'écofiscalité, dont une taxe kilométrique.

Les stratégies :

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

- L'ARTM doit être l'organisme maître-d'œuvre des projets de transport collectif ;
- Des outils de priorisation des projets structurants doivent être établis ;

- D'autres axes structurants de transport collectif, proposés notamment par les municipalités, mériteraient d'être étudiés ;
- Les services vers les pôles d'activités et entre les municipalités, notamment dans les couronnes, devraient être améliorés, ainsi que les services de trains de banlieue ;
- La proposition d'un réseau de voies réservées au transport collectif est soutenue afin d'accroître l'offre de services et de contribuer à la réduction de la congestion routière.

2. Arrimer le transport collectif à l'aménagement du territoire :

- Le renforcement et le développement des corridors menant aux pôles économiques et aux milieux de vie est bien accueilli, dans une perspective de soutien au développement économique et social de certains territoires ;
- L'offre de services de mobilité doit être renforcée autour des pôles d'échanges qui devraient être planifiés dans une perspective d'un réseau intégré et de diversité des activités urbaines.

3. Assurer une offre de services de transport collectif adaptée aux besoins :

- L'harmonisation des services à l'échelle métropolitaine et l'établissement de standards d'accessibilité universelle sont bien reçus ;
- L'amélioration des services doit aussi cibler les besoins particuliers pour l'offre de services pour les « premier et dernier kilomètres » ;
- L'amélioration et la diversification de l'offre de services en transport adapté est bien reçue et doit se faire en consultant les personnes vivant avec un handicap.

4. Innover pour améliorer l'attractivité du transport collectif :

- L'amélioration de la qualité et la fiabilité des services sur l'ensemble du territoire de l'ARTM est bien reçue ;
- L'accélération du déploiement des nouvelles technologies est soutenue pour faciliter et quantifier l'expérience des usagers.

5. Optimiser l'utilisation du système de transport :

- Rendre plus sécuritaire l'aménagement des voies cyclables et des cheminements piétons conduisant aux points d'accès du transport collectif ;
- Dans le cadre de la requalification du réseau artériel métropolitain, favoriser les déplacements actifs et réduire les déplacements automobiles ;
- Le covoiturage doit être mieux encadré pour encourager son utilisation.

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

- Le maintien des actifs doit faire l'objet de cibles de réduction de déficit de maintien, en fonction d'une approche écoresponsable et sans affecter la hausse de l'offre de services ;
- L'électrification du transport collectif doit être accélérée.

Table des matières

Crédits	2
À propos de l'INM	2
Sommaire	3
Table des matières	6
1. LE PROJET DE PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DE L'ARTM	9
1.1 Mise en contexte	9
1.2 Le projet de Plan stratégique de développement du transport collectif en bref	9
2. PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE PARTICIPATIVE	12
2.1 Objectifs de la démarche participative	12
Mandat de l'INM	12
2.2 Étapes de la consultation publique	13
Rencontres d'information	13
Consultation numérique	13
Audiences publiques	14
Analyse et rédaction du rapport	15
2.3 Bilan de la participation	16
3. PRÉSENTATION DES RÉSULTATS	17
3.1 Appel de mémoires et audiences publiques	17
3.1.1 Les principaux enjeux soulignés par les participants	17
Diagnostic	17
Mise en œuvre et cibles à atteindre	18
La hausse de l'utilisation du transport collectif	18
Les émissions de GES	19
Les dispositifs de suivi	20
Les défis du financement du transport collectif	21
Le financement du transport collectif	21
Les contributions et les sources de revenus pour le transport collectif	21
3.1.2 Les stratégies et les actions	23
Organiser la mobilité en fonction d'un réseau de transport collectif structurant	23
Réaliser les grands projets en cours	23
Renforcer et développer le réseau de transport collectif structurant	24
Arrimer le transport collectif à l'aménagement du territoire	26

Renforcer et développer les corridors menant aux principaux lieux d'activités et milieux de vie	26
Articuler le réseau autour de pôles d'échanges fonctionnels et attrayants	27
Assurer une offre de services de transport collectif adaptée aux besoins	28
Assurer une couverture harmonisée des services de transport collectif à l'ensemble des citoyens	28
Accélérer et harmoniser la mise en accessibilité universelle des réseaux	29
Améliorer les services de transport adapté	30
Innover pour améliorer l'attractivité du transport collectif	31
Proposer une tarification adaptée	31
Favoriser la fiabilité et la qualité des services pour une meilleure expérience des usagers	31
Maîtriser les avancées technologiques et encadrer l'essor des services de mobilité émergents	32
Promouvoir une culture de la mobilité durable	32
Optimiser l'utilisation du système de transport	33
Développer des réseaux de modes actifs intégrés au système de transport collectif	33
Établir un réseau artériel métropolitain efficace et une vision commune sur l'offre de stationnement	34
Faire du covoiturage une solution complémentaire au transport collectif	35
Assurer les ressources nécessaires au fonctionnement et à la résilience du système de transport collectif	36
Consacrer une part importante du financement aux actifs de transport collectif	36
Renforcer la résilience du système de transport collectif et faire face aux changements climatiques	36
Autres éléments abordés	37
La gouvernance en matière de transport collectif	37
La participation du public au développement du transport collectif	37
L'accessibilité des documents fournis par l'ARTM	37
Les appels d'offres	38
3.2 Consultation numérique	39
3.2.1 Un projet accueilli favorablement	39
3.2.2 Les principaux enjeux soulevés par les participants	42
Organiser la mobilité en fonction d'un réseau de transport collectif structurant	42
Des projets structurants pour le transport collectif	43
Bonifier l'offre de services pour mieux répondre aux besoins	43
Optimiser l'utilisation du système de transport	43
Pour davantage de transport actif	44
Les conséquences potentielles de la mobilité active	44

Innovier pour améliorer l'attractivité du transport collectif	44
La tarification du transport collectif et au-delà	44
L'offre de transport	45
Arrimer le transport collectif à l'aménagement du territoire	45
La densification urbaine comme outil pour favoriser le transport collectif	45
L'interconnectivité à travers la grande région de Montréal	46
Assurer les ressources nécessaires au fonctionnement et à la résilience du système de transport collectif	46
Des besoins pour répondre à la crise climatique	46
Préserver la santé financière du transport collectif	47
Assurer une offre de services de transport collectif adaptée aux besoins	47
Pour une offre de transport plus accessible pour tous	47
3.3 Boîte à idées	48
Annexe 1 : Notes biographiques des membres du comité de consultation publique	49
Annexe 2 : Liste des intervenants	51
Annexe 3 : Axes de services structurants de transport collectif proposés dans les mémoires	55



1. LE PROJET DE PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DE L'ARTM

1.1 Mise en contexte

Créée en 2017, l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) est responsable de la planification, du financement, de l'organisation et de la promotion du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal. Lors de sa création en 2017, l'ARTM s'est vu confier la responsabilité d'établir les tarifs des transports collectifs sur son territoire, constitué des municipalités de la Communauté métropolitaine de Montréal, du territoire autochtone de Kahnawake et de la Ville de Saint-Jérôme¹. Près de 4 millions de citoyens y vivent et 576 millions de déplacements en transport collectif et adapté y sont réalisés chaque année.

Avec pour objectifs d'améliorer la qualité de vie des résidents de la région en facilitant leurs déplacements en transport collectif, de contribuer à la lutte contre les changements climatiques et de soutenir la vitalité économique et sociale de la région métropolitaine de Montréal, l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) a élaboré un projet de Plan stratégique de développement du transport collectif (PSD).

L'ARTM a décidé de mettre en place une démarche participative afin de mieux connaître les besoins et les enjeux soulevés par les citoyens, les usagers et ses partenaires sur le projet de PSD. L'INM a eu pour mandat d'accompagner l'ARTM dans la réalisation de cette démarche.

1.2 Le projet de Plan stratégique de développement du transport collectif en bref

La lutte contre les changements climatiques est un enjeu planétaire qui interpelle toutes les sociétés, dès maintenant et pour les décennies à venir. Il y a urgence d'agir pour réduire, collectivement, les émissions de gaz à effet de serre (GES), principaux responsables du réchauffement climatique. Au Québec, le transport routier génère 34,4 % des GES². Dans la région métropolitaine, la congestion routière représente des pertes économiques annuelles de l'ordre de 4 milliards de dollars³, sans compter les effets sur la qualité de l'air et la santé humaine.

¹ L'ARTM peut conclure des ententes de service avec des municipalités à l'extérieur de son territoire.

² 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.

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.

La pandémie mondiale de COVID-19 a aussi mis en lumière de façon aiguë l'importance des conditions sanitaires de nos villes et de notre environnement. Malgré ces perturbations et ses conséquences sur l'achalandage, le transport collectif a continué de jouer son rôle de service public essentiel. C'est dans ce contexte que s'inscrit le premier PSD de la région métropolitaine de Montréal.

Le projet de PSD propose principalement de :

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

L'effet combiné de ces mesures permettra, en réponse à l'attente signifiée par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), de hausser à 35 %, d'ici 2031 à 2035, la part modale du transport collectif en période de pointe du matin, en plus d'accroître la part des déplacements en modes durables (collectif et actif) toute la journée dans l'ensemble de la région métropolitaine.

L'objectif stratégique est ainsi décrit :

« 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. »

L'énoncé de la vision est le suivant :

« 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. »

Le projet de PSD propose ainsi une vision du développement de la mobilité durable sur le territoire de la région métropolitaine de Montréal pour que la majorité des déplacements se fassent en transport collectif et actif d'ici 2050. Il présente, en conséquence, une planification des services et des infrastructures de transport collectif pour la décennie à venir (2021-2030) afin de concrétiser cette vision.

Orientations

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

Stratégies



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

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



Arrimer le transport collectif à l'aménagement du territoire

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



Assurer une offre de services de transport collectif adaptée aux besoins

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



Innover pour améliorer l'attractivité du transport collectif

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



Optimiser l'utilisation du système de transport

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



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

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

[Source ARTM](#)

L'ARTM a élaboré un document de consultation qui décrit plus en détail le projet de PSD. On peut consulter ce document [ici](#).



2. PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE PARTICIPATIVE

2.1 Objectifs de la démarche participative

L'ARTM a entrepris en 2019, dans le cadre de l'élaboration du projet de PSD, une démarche participative afin de mieux connaître les besoins et les enjeux en matière de transport collectif soulevés par les citoyens, les usagers, les représentants de la société civile, ainsi que ses partenaires, les municipalités et les organismes publics de transport collectif (OPTC), soit exo, le Réseau de transport de Longueuil, la Société de transport de Laval, la Société de transport de Montréal et CDPQ Infra. À cet effet, l'ARTM a publié en juin 2019 « Le cadre stratégique du projet de PSD ». Plus de 1 200 personnes et organismes ont fait part de leurs attentes, notamment en répondant à un questionnaire en ligne et en participant à des consultations itinérantes menées dans les cinq secteurs du territoire qu'elle dessert.

Cette démarche a permis de prendre en compte les avis et les commentaires afin de dresser un projet de Plan stratégique de développement (PSD) adopté par le conseil d'administration de l'ARTM en septembre 2020 afin de le soumettre à un processus de consultation publique au cours de l'automne 2020 et de l'hiver 2021.

Les objectifs de cette consultation publique automne 2020 - hiver 2021 étaient :

- d'informer les citoyens, et plus particulièrement les usagers, au sujet du projet de PSD ainsi que des principes qui ont guidé son élaboration ;
- de consulter les citoyens et usagers afin d'entendre leurs commentaires et de recueillir leurs suggestions visant à optimiser la proposition de l'ARTM.

Mandat de l'INM

L'INM a eu pour mandat d'accompagner l'ARTM à travers la réalisation de la démarche participative. Plus spécifiquement, l'INM a :

- fourni des conseils stratégiques dans le cadre de la démarche ;
- proposé des projets et des outils d'animation pour les rencontres d'information et les audiences publiques ;
- analysé les données de la consultation numérique et les mémoires, les avis et les lettres déposés ainsi que les commentaires apportés lors des audiences publiques ;
- rédigé le présent rapport.

2.2 Étapes de la consultation publique

La consultation publique, lancée le 27 octobre 2020, se divise en quatre étapes :

- la tenue de quatre rencontres d'information ;
- la réalisation d'une consultation numérique ;
- la tenue de sept audiences publiques avec appel de mémoires ;
- l'analyse des résultats et la rédaction du présent rapport.

Rencontres d'information

L'ARTM a tenu quatre rencontres d'information en novembre 2020, au cours desquelles les citoyens et organismes pouvaient poser des questions. En tout, 217 personnes ont participé aux rencontres et 141 questions ont été posées.

Les rencontres se sont tenues aux dates suivantes :

- le mardi 10 novembre, à 19 h ;
- le mercredi 11 novembre, à 19 h ;
- le lundi 16 novembre, à 14 h ;
- le mardi 17 novembre, à 19 h.

À noter qu'en raison de la pandémie de COVID-19, les rencontres d'information se sont déroulées dans un studio de diffusion de conférence en ligne et étaient web diffusées sur le site repensonslamobilite.quebec.

Consultation numérique

La consultation numérique, propulsée par la plateforme Cap Collectif, s'est déroulée du 27 octobre 2020 au 14 décembre 2020. La consultation comprenait deux volets. Le premier volet a consisté en une consultation sur le projet de PSD, présenté en fonction des principales propositions soutenues par le projet de PSD :

- augmenter l'offre de services de transport collectif de 60 % au cours des dix prochaines années ;
- arrimer le transport collectif à l'aménagement urbain ;
- assurer une offre de services de transport collectif adaptée aux besoins de tous ;
- innover pour rendre le transport collectif plus attrayant ;
- optimiser l'aménagement de la voirie pour favoriser le transport collectif et actif ainsi que le covoiturage ;
- assurer les ressources nécessaires au fonctionnement et à la résilience du système de transport collectif.

Sur la plateforme, chaque proposition était expliquée brièvement. Si un participant désirait plus de détails, on le renvoyait à un document d'information créé à cet effet. Pour chaque proposition, les participants pouvaient voter ou avancer des arguments.

Les votes pouvaient être des votes d'appui (« D'accord »), de réserves (« Mitigé ») ou de désaccord (« Pas d'accord »). Les arguments pouvaient être pour ou contre le projet de PSD. Des mentions « J'aime » permettaient d'établir le degré de popularité des arguments présentés par les participants. Le deuxième volet est une « Boîte à idées », permettant de recueillir des propositions afin de bonifier le projet de PSD. Les participants pouvaient commenter chaque proposition.

Audiences publiques

Les citoyens et organismes qui désiraient déposer un mémoire avaient jusqu'au 14 décembre 2020 pour le soumettre. Ils pouvaient autrement se présenter devant le comité de consultation composé de trois membres⁴ :

- Mme Chantal Deschamps, présidente du comité et membre du conseil d'administration de l'ARTM ;
- M. Pierre Shedleur, membre du comité et président du conseil d'administration de l'ARTM ;
- Mme Diane Marleau, membre du comité et vice-présidente du conseil d'administration de l'ARTM.

Lors des sept séances d'audition des mémoires, le comité de consultation a reçu les citoyens et organismes qui souhaitent présenter leurs recommandations. Elles se sont déroulées aux dates suivantes :

- le [mercredi 13 janvier de 13 h 30 à 18 h](#) ;
- le [mercredi 13 janvier de 18 h à 22 h](#) ;
- le [jeudi 14 janvier de 18 h à 22 h](#) ;
- le [mercredi 20 janvier de 13 h 30 à 18 h](#) ;
- le [mercredi 20 janvier de 18 h à 22 h](#) ;
- le [jeudi 21 janvier de 18 h à 22 h](#) ;
- le [mardi 26 janvier de 13 h 30 à 18 h](#).

Les audiences avaient pour objectifs :

- d'entendre les commentaires et suggestions des citoyens et parties prenantes pour bonifier la proposition de l'ARTM ;
- de s'assurer d'une bonne compréhension des mémoires reçus.

Le rôle du comité de consultation était le suivant :

- prendre connaissance des priorités, préoccupations et propositions des citoyens et organisations ;
- questionner les participants pour bien comprendre leurs préoccupations et recommandations ;
- rendre compte des échanges au conseil d'administration de l'ARTM.

⁴ Les notes biographiques des membres du comité de consultation sont présentées à l'Annexe 1.

À noter qu'en raison de la pandémie de COVID-19, les séances d'audition des mémoires se sont déroulées en ligne via la plateforme Zoom et étaient diffusées sur le web, sur la chaîne YouTube de l'INM ainsi que sur la page Facebook de l'ARTM.

Analyse et rédaction du rapport

Pour rédiger ce rapport, l'INM a procédé à l'analyse des résultats de la consultation numérique et à la lecture de l'ensemble des mémoires déposés lors des audiences publiques. Une prise de notes lors des audiences publiques a également été considérée dans les résultats.

Ce rapport ne reproduit pas la totalité des commentaires reçus, mais propose une synthèse des contributions. Les résultats ont été analysés sur la base de la récurrence des opinions exprimées ainsi que d'une appréciation qualitative des contenus pour refléter les nuances et la diversité des contributions. Les données ont été analysées dans une perspective d'aide à la prise de décision.

Enfin, le mandat confié à l'INM n'incluait pas de vérifier si les commentaires des personnes ayant participé à la consultation en ligne ou aux audiences publiques s'appuient sur des données scientifiques indépendantes, ni d'en faire une évaluation factuelle. De même, il n'appartenait pas à l'INM de porter un jugement sur la pertinence des commentaires, mais plutôt d'en faire la synthèse tout en faisant ressortir les tendances et les points de convergence et de divergence. Les citations qui ponctuent ce rapport ont été choisies pour leur valeur illustrative et représentative des opinions exprimées. Dans le cas de la consultation numérique, les citations retenues sont celles ayant recueilli le plus de mentions d'appui.

2.3 Bilan de la participation

Le bilan de la participation est présenté dans le Tableau 1.

Tableau 1

Bilan de la participation⁵

Activités	Participation
Site Web	7 707 visites du 27 octobre au 14 décembre 2020
Rencontres d'information	217 participants et 141 questions posées 10 novembre 2020 <ul style="list-style-type: none">• 71 participants• 42 questions posées 11 novembre 2020 <ul style="list-style-type: none">• 45 participants• 33 questions posées 16 novembre 2020 <ul style="list-style-type: none">• 59 participants• 32 questions posées 17 novembre 2020 <ul style="list-style-type: none">• 42 participants• 34 questions posées
Consultation numérique	Votes et arguments sur les propositions <ul style="list-style-type: none">• 151 contributions• 168 votes• 128 participants Boîte à idées <ul style="list-style-type: none">• 79 contributions• 60 participants
Audiences publiques	100 contributions écrites <ul style="list-style-type: none">• 58 mémoires• 30 lettres et résolutions d'appui• 5 résolutions des municipalités• 7 autres contributions (lettres, commentaires, études)

Les citoyens et les organisations qui ont déposé un mémoire, un avis ou une lettre dans le cadre des audiences publiques sont présentés à l'Annexe 2.

⁵ Les mêmes personnes pouvaient participer aux différentes étapes de la démarche.



3. PRÉSENTATION DES RÉSULTATS

3.1 Appel de mémoires et audiences publiques

Au total, l'ARTM a reçu 100 contributions écrites, soit 58 mémoires, 30 lettres et résolutions d'appui, 5 résolutions des municipalités et 7 autres contributions (lettres, commentaires, études)⁶. Quarante-quatre d'entre elles ont été présentées durant les audiences publiques. Tous les mémoires sont disponibles sur le site www.repensonslamobilite.quebec.

Cette section synthétise les principaux enjeux soulevés ainsi que les recommandations formulées à travers les 100 contributions reçues.

D'une manière générale, les participants à l'appel de mémoires accueillent favorablement le projet de PSD et ses objectifs généraux, certains soulignant sa qualité d'ensemble. Des participants souhaitent obtenir davantage de précisions sur les interventions prévues dans le cadre du PSD. Ils font autrement part de leurs préoccupations et suggestions, notamment sur des aspects à développer ou des améliorations aux interventions proposées.

Les principaux enjeux soulignés sont regroupés en fonction de thématiques plus générales dans un premier temps, et ensuite, en fonction des stratégies et actions contenues dans le projet de PSD.

3.1.1 Les principaux enjeux soulignés par les participants

Diagnostic

Les observations à cet égard signalent que le portrait que dresse l'ARTM par rapport à la situation du transport collectif dans la région métropolitaine ne tient pas assez compte de la situation particulière de la mobilité en 2020, dans le contexte de la pandémie et de ses effets sur les modèles de déplacement, mais reconnaissent qu'il est trop tôt pour en évaluer toutes les conséquences.

Un organisme du milieu académique constate, entre autres, que le projet de PSD se concentre surtout sur la desserte vers le centre-ville, en lien avec l'organisation actuelle du système de transport, sans proposer de pistes de réflexions ou d'actions concernant l'augmentation prononcée du télétravail/téléachat et les possibles déplacements de population vers les villes de banlieue.

⁶ Voir l'Annexe 2 pour la liste complète des auteurs

De plus, trois municipalités soulignent que dans un tel contexte, la demande pour des déplacements interurbains et intra-urbains va possiblement augmenter. Toutefois, à l'heure actuelle, ces municipalités estiment être désavantagées à cause d'une disparité dans les niveaux de service de transport collectif entre différents territoires, ce qui a pour effet de privilégier la compétitivité et l'attractivité de certains secteurs. Également, une municipalité déplore que les données sur les problématiques de transport collectif par secteur ne soient pas disponibles pour le moment.

Ce faisant, les intervenants cités précédemment suggèrent que le projet de PSD tienne compte des effets à moyen et à long terme de la pandémie dans sa proposition de développement des services de transport collectif. Dans la même veine, il est suggéré que l'ARTM mène une enquête sur les impacts de COVID-19 afin d'obtenir un portrait plus précis de ses effets sur le transport collectif.



La reprise [liée à la COVID-19] 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.



- Ville de Montréal

Fait saillant

Cinq participants, dont trois municipalités, aimeraient que l'ARTM s'intéresse plus formellement aux conséquences de la situation sanitaire liée à la COVID-19 afin de mieux répondre aux besoins actuels et futurs en matière de transport collectif.

Mise en œuvre et cibles à atteindre

Des intervenants se sont prononcés sur les objectifs et les cibles contenus dans le projet de PSD. Tous saluent l'ambition proposée. Leurs commentaires reflètent cependant des préoccupations quant à la capacité de l'ARTM de pouvoir atteindre les différents objectifs du projet de PSD. Ils citent notamment la hausse de l'utilisation du transport collectif, la réduction des GES et les enjeux liés au suivi du déploiement du PSD.

La hausse de l'utilisation du transport collectif

Neuf acteurs questionnent la faisabilité des objectifs de hausse de la proportion de déplacements effectués en transport collectif. D'abord, comme le mentionnent deux municipalités, l'écart entre les visées de l'ARTM et la situation actuelle et ce qui est projeté est très important.

Parallèlement, un regroupement d'affaires souhaite que l'ARTM présente plus en détail la méthodologie qu'elle a utilisée pour déterminer l'augmentation de la part modale du transport collectif et actif proposée dans le projet de PSD.

De plus, une municipalité, un organisme environnemental et un organisme du milieu de la recherche auraient souhaité que le projet de PSD démontre davantage comment les objectifs d'achalandage seront atteints.

Plus exactement, ces intervenants font référence aux horizons de réalisation, aux calendriers de déploiement des interventions, au niveau de réduction de la congestion souhaité pour chacun des principaux corridors métropolitains et aux mesures à mettre en place pour accroître l'offre de services. Certains proposent, en appui à cette analyse, que l'ARTM se dote d'objectifs intermédiaires, dans l'optique de réaliser un suivi quant à l'avancement du PSD, et pouvoir apporter des correctifs au PSD au courant des années de son exécution et de maintenir active la concertation autour de celui-ci.

D'autre part, un organisme en mobilité souhaiterait que le PSD s'attarde davantage sur les actions que l'ARTM entreprendra pour réduire la place de l'auto solo dans le réseau routier métropolitain.

« Toutefois, si l'on se fie aux tendances des dernières années, les objectifs du PSD seront très difficiles à atteindre. Il faudra donc veiller particulièrement à ce que ces cibles élevées n'alimentent pas la démobilité des acteurs du milieu et le cynisme de la population face à la mobilité métropolitaine. La crédibilité et l'image de l'ARTM sont également en jeu. La Chambre recommande donc l'adoption d'une approche pragmatique s'appuyant sur des cibles intermédiaires, un mécanisme de partage des résultats avec les partenaires et un réel exercice de définition des problèmes qui pourraient avoir une incidence sur les échéanciers et les coûts des projets. »

- Chambre de commerce du Montréal métropolitain

Fait saillant

Des acteurs questionnent la faisabilité des objectifs de hausse de la proportion de déplacements effectués en transport collectif et proposent que le PSD présente des objectifs intermédiaires de l'atteinte des cibles ou des horizons de réalisation.

Les émissions de GES

Des intervenants sont interpellés par le fait que le projet de PSD ne précise pas de cibles en matière de réduction des GES. En effet, quatre participants, dont deux citoyens, un organisme environnemental et une municipalité, se questionnent sur l'absence dans le PSD de données, voire d'analyses comparatives quant aux émissions de GES par mode de transport.



Le plan ne comporte aucune information sur les émissions de GES de chaque mode. Cela signifie, par exemple, que l'ARTM présume que les autobus diesel réduisent beaucoup les émissions de GES. En réalité, la performance, par passager, des autobus diesel dépend de leur facteur de charge. Comme les autobus en banlieue lointaine transportent un faible nombre de clients, l'ajout d'autobus ne permet pas de réductions significatives des GES.



- Coalition climat Montréal

Aussi, un citoyen se demande comment les interventions du projet de PSD vont s'inscrire dans le « Plan pour une économie verte 2030 et la politique-cadre d'électrification et de lutte contre les changements climatiques », qui est la stratégie annoncée par le Gouvernement du Québec en la matière.

Fait saillant

Quatre participants, dont deux citoyens, un organisme environnemental et une municipalité souhaiteraient que le PSD présente des données quant aux émissions de GES par mode de transport.

Les dispositifs de suivi

À quelques reprises, des intervenants s'interrogent sur la possibilité de réajuster le projet de PSD en cours de route. Selon deux municipalités, en prenant compte des incertitudes liées à la COVID-19, il serait opportun que le PSD détaille davantage les outils d'évaluation, de recherche et d'analyse, afin d'étudier la progression des interventions. De plus, ces intervenants soulignent l'intérêt pour l'ARTM d'élaborer ces outils en collaboration avec ses partenaires avant le déploiement du PSD. Enfin, un organisme du milieu de la recherche estime que l'ARTM est pénalisée par une « absence historique de données liées à l'utilisation du transport en commun » et que ceci doit être corrigé.



En fixant à 2050 l'année limite pour que dans la région métropolitaine, la majorité des déplacements des personnes soient effectués en transport collectif et actif, l'ARTM s'accorde un horizon de 30 ans. Évidemment, nous comprenons le concept d'une vision à long terme, et à cet égard, le projet de PSD démontre ici une certaine cohérence. Toutefois, considérant cet horizon éloigné, la Ville de Laval et la STL remettent en question le caractère accessible et réaliste de l'atteinte de cette cible.



- Ville de Laval

Fait saillant

Trois intervenants invitent l'ARTM à préciser dans le projet de PSD les outils d'évaluation, afin de pouvoir en étudier sa progression et proposer des réajustements en cours de route.

Les défis du financement du transport collectif

Une vingtaine d'intervenants ont partagé leurs préoccupations sur la question du financement du transport collectif et ont identifié des opportunités d'amélioration principalement en ce qui a trait au cadre financier du projet de PSD et aux enjeux de contributions et de sources de revenus pour le transport collectif.

Le financement du transport collectif

D'abord, cinq participants, dont deux municipalités, un organisme du milieu académique et un organisme environnemental, regrettent que le projet de PSD ne comporte pas de précisions sur les projections des différentes sources de revenus en transport collectif. Une municipalité souligne d'ailleurs que le projet de PSD reconnaît « [...] d'emblée ne pas disposer des moyens financiers qui lui permettront d'atteindre ses objectifs », à moins de pouvoir compter sur des sources de revenus supplémentaires. De plus, deux autres participants déclarent que le PSD ne permet pas de déterminer quelle sera la proportion des investissements dans chacun des secteurs, ou de comparer les coûts entre différents modes de transport et projets structurants.



Ainsi, le développement du transport collectif et la réalisation de projets structurants, tels que le REM et le projet de mobilité structurant pour la Rive-Sud, nécessiteront dans les prochaines années une augmentation significative du financement et donc, un plus grand besoin en diversification des sources de financement.



- Ville de Longueuil

Par ailleurs, deux organismes environnementaux parlent du fait qu'il est difficile pour le moment de prévoir à long terme les impacts financiers de l'arrivée du REM, puisque le PSD n'inclut pas d'informations sur ses coûts d'opération.

Fait saillant

Cinq participants souhaitent que des précisions soient apportées sur le cadre financier du PSD.

Les contributions et les sources de revenus pour le transport collectif

D'entrée de jeu, il semble y avoir un commun accord sur la nécessité de diversifier les sources de financement du transport collectif.

Neuf contributeurs, dont quatre municipalités, un organisme en mobilité, un organisme du milieu académique, un organisme du milieu de la recherche, un regroupement d'affaires et un citoyen émettent des souhaits similaires à ce sujet.

Ce besoin découle, entre autres, du fait que plusieurs municipalités disent avoir atteint une limite financière pour contribuer au financement du transport collectif. D'autant plus que, comme le souligne une municipalité, le projet de PSD ne permet pas de déterminer la contribution exacte des municipalités à la réalisation de ce plan de développement.

Une autre raison évoquée par un organisme en mobilité est que cette diversification des revenus est nécessaire afin d'éviter que la contribution des usagers soit augmentée. Une augmentation de la contribution des usagers pourrait au contraire nuire aux efforts d'accroître la part modale.

《 *Il faut impérativement trouver de nouvelles sources de financement. De fait, c'est grâce à une innovation en matière de financement du transport en commun que le gouvernement a pu entamer le grand chantier du REM (avec la Caisse de dépôt et placement du Québec).* 》

- Chambre de commerce de la MRC de l'Assomption

À titre de proposition, un ensemble d'outils fiscaux, associés à des mesures d'écofiscalité, sont mis de l'avant par différents intervenants issus du milieu universitaire, d'entreprises ou de regroupement d'affaires, ainsi que d'organismes en mobilité durable afin d'accroître et de diversifier les sources de financement du transport collectif.

Parmi ces mesures, citons notamment l'application d'une taxe kilométrique suggérée par la plupart des intervenants qui se sont prononcés sur ce sujet. Cette taxe serait prélevée par le gouvernement à l'échelle de la région métropolitaine, voire à l'échelle du Québec, et pourrait être modulée selon les heures d'utilisation de la voiture, l'ampleur du kilométrage parcouru, le type de véhicules, etc.

L'ARTM pourrait aussi s'appuyer sur les pouvoirs reconnus aux municipalités pour les encourager à instaurer une taxe sur le stationnement commercial.

Un intervenant issu du milieu universitaire a aussi proposé de prélever des revenus à même l'impôt foncier, permettant de répartir cette source de revenu en fonction de la richesse foncière.

Il est d'ailleurs signifié que ces initiatives sont importantes dans la mesure où l'électrification des voitures diminuera d'autant plus la contribution provenant de la taxe sur l'essence.

Un intervenant du milieu des affaires a également exprimé que les redevances de développement constituaient une bonne piste, mais que ces dernières devaient demeurer à un niveau raisonnable pour ne pas imposer un fardeau fiscal trop élevé aux promoteurs. Un autre intervenant a exprimé que, dans une perspective d'équité, un système de captation de la plus-value foncière et immobilière devrait également être envisagé pour les développements à proximité des axes routiers. Enfin, un autre intervenant a signifié sur ce thème que le système des redevances utilisées pour le REM ne peut pas être d'application universelle.

D'autre part, deux citoyens croient que le transport collectif doit bénéficier d'un fonds gouvernemental dédié, afin de pouvoir faciliter la planification des projets sur le long terme. De plus, ils estiment que la contribution des villes devrait être davantage basée sur leur capitalisation foncière et non pas sur l'achalandage du transport collectif sur leur territoire.

Fait saillant

Les participants qui se sont prononcés reconnaissent que la part du financement soutenu par les usagers et les municipalités peut difficilement être accrue. Ils soutiennent l'ARTM dans sa volonté de diversifier les sources de financement du transport collectif, notamment par la mise en place de mesures d'écofiscalité.

3.1.2 Les stratégies et les actions

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

Dans le cadre de la première stratégie du PSD, des participants ont exprimé leurs préoccupations quant à la réalisation des grands projets structurants, le développement du réseau de transport collectif et la bonification des voies routières en fonction des besoins de la mobilité métropolitaine.

Réaliser les grands projets en cours

Huit intervenants, dont quatre municipalités, deux organismes environnementaux, une chambre de commerce et un organisme de la société civile regrettent que le projet de PSD n'annonce pas quels seront les prochains projets structurants après la livraison des trois grands projets en cours de réalisation.

Fait saillant

Certains regrettent que le projet de PSD n'annonce pas de nouveaux projets structurants.

Le second élément souligné par les participants concerne le processus de priorisation des projets en transport collectif.

En premier lieu, deux intervenants environnementaux critiquent le fait que CDPQ Infra soit chargée de mener certaines études pour de futurs projets structurants. Ils estiment qu'il y a un conflit d'intérêt, car elle est elle-même propriétaire du REM. Qui plus est, ils déplorent que les données des études de CDPQ Infra soient inaccessibles.

Ensuite, quatre participants à la consultation, dont deux municipalités, un citoyen et une chambre de commerce, souhaitent que le processus d'évaluation des projets à réaliser soit précisé dans le PSD. Ce processus, basé en fonction des priorités d'intervention et de la qualité des projets structurants, permettrait de limiter les dépassements de coûts.

De plus, deux organismes en mobilité et un organisme environnemental souhaiteraient que le projet de PSD priorise davantage des initiatives qui favorisent une réduction de l'utilisation de l'automobile. Ces projets devraient se baser sur les besoins des usagers, plutôt qu'en fonction de types de mode de transport. Toutefois, trois intervenants estiment que pour ce faire, l'ARTM doit être confirmée comme maître d'œuvre des projets de transport collectif pour la région de Montréal.

Enfin, une entreprise privée croit que l'ARTM doit encourager une concertation à l'échelle métropolitaine pour planifier et prioriser des projets structurants en transport collectif.

Fait saillant

Quatre intervenants suggèrent à l'ARTM de se doter d'outils rigoureux pour faire l'analyse de la priorisation des projets structurants et qu'elle soit l'organisme maître d'œuvre des projets de transport collectif.

Renforcer et développer le réseau de transport collectif structurant

Le projet de PSD propose de développer le réseau de transport collectif structurant (RTCS) et suggère un ensemble d'axes structurants qui feront l'objet d'études au cours des prochaines années afin de réaliser les prochains projets de transport collectif dans la décennie à venir.

Les représentants municipaux de la couronne nord signalent l'absence de proposition d'axes structurants de transport collectif dans ce secteur métropolitain et proposent de considérer l'autoroute 640 comme axe structurant à analyser afin de répondre aux besoins pressants de desserte de transport collectif.

Des municipalités ont aussi fait part d'axes qui mériteraient une attention et qui devraient faire l'objet d'études à titre d'axes structurants, notamment à Montréal, à Laval et dans la couronne sud. Des organismes et des citoyens ont également fait des propositions à ce sujet. L'ensemble des axes suggérés par les municipalités, des organismes et des citoyens sont répertoriés à l'Annexe 3 de ce rapport.

De plus, cinq participants, dont une municipalité, trois groupes environnementaux, un organisme de la société civile et un citoyen, se questionnent sur la prépondérance du REM dans le développement d'un réseau structurant. Trois d'entre eux y voient une tendance à encourager la privatisation du transport collectif, et émettent des doutes sur la pertinence de ce mode de transport pour répondre aux besoins de mobilité dans la région métropolitaine.

Des contributions s'attardent sur l'offre de services à travers les territoires de l'ARTM. Il est notamment question du besoin d'établir davantage de circuits et de liens directs vers les pôles d'activités. L'enjeu lié à l'offre de services a été identifié par 11 participants à la consultation, dont cinq municipalités, trois entreprises privées, deux organismes environnementaux et un citoyen.

Huit intervenants estiment autrement que le PSD doit favoriser le développement des déplacements intramunicipaux et l'interconnectivité entre les municipalités, entre autres dans les couronnes nord et sud. Les intervenants souhaitent que les écarts de niveau de services entre les secteurs soient comblés. La bonification des services de trains de banlieue a été évoquée par quatre intervenants, dont trois organisations municipales, deux chambres de commerce, un organisme en mobilité et un citoyen. En somme, ces participants déplorent le manque d'attention pour ce mode de transport dans le projet de PSD. Également, la fréquence de passage et l'interconnectivité avec le reste du réseau de transport collectif sont identifiées comme des aspects nécessitant une attention plus particulière. Il en va de même pour les autobus qui font l'objet de demandes similaires de la part de deux municipalités.

Enfin, une chambre de commerce et un organisme en mobilité encouragent vivement l'ARTM à développer davantage d'options complémentaires au transport collectif, telles que : le transport actif, le covoiturage et les modes de transport émergents.

Fait saillant

Plusieurs intervenants, dont notamment plusieurs municipalités, proposent d'autres axes structurants de transport collectif qui mériteraient d'être étudiés et développés, en considérant aussi l'amélioration du service du train de banlieue. De plus, onze intervenants souhaitent que le projet de PSD établisse davantage de circuits et de liens directs vers les pôles d'activités. Enfin, huit intervenants estiment que le projet de PSD doit en faire davantage pour favoriser les déplacements intramunicipaux et intermunicipaux.

Mettre en place des voies réservées à travers la région

Les intervenants abordent le sujet des voies réservées dans la perspective d'accroître l'offre de services de transport collectif, tout en participant à la réduction de la congestion routière. Un grand nombre de municipalités, ainsi que deux chambres de commerce, une entreprise privée et deux organismes à vocation sociale, soutiennent l'ARTM dans son intention de favoriser la diminution de la congestion routière par le déploiement de voies réservées au transport collectif.



[...] il est impératif que le PSD intègre la planification des mesures préférentielles pour bus à l'aménagement des corridors routiers les plus achalandés. [...] la planification des MPB sur les réseaux routier et autoroutier devra être prise en compte, 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.



- Table des préfets et élus de la couronne sud

À cet égard, des demandes d'ajouts de voies réservées à celles proposées dans le projet de PSD ont été formulées notamment par des municipalités. Ces propositions d'ajouts de voies réservées sont répertoriées à l'Annexe 3.

Également, une municipalité souhaite que le projet de PSD prenne mieux en compte l'affluence routière venant de l'extérieur de son territoire dans ses efforts d'optimisation du réseau routier. En plus de voies réservées, une autre municipalité souhaiterait aussi que l'autoroute 20 soit parachevée pour faciliter les déplacements à l'intérieur de la couronne sud. En contrepartie, un autre organisme de mobilité déclare que l'implantation de voies réservées doit se faire avant tout dans un effort de réduction de la prévalence de l'automobile.

Fait saillant

Des intervenants soutiennent la proposition de déployer un réseau de voies réservées au transport collectif pour accroître l'offre de services et contribuer à la réduction de la congestion routière.

Arrimer le transport collectif à l'aménagement du territoire

Bien que favorables à un meilleur arrimage entre la planification et la mise en œuvre du transport collectif et l'aménagement du territoire, plusieurs intervenants souhaitent que l'ARTM soit plus proactive sur les aspects suivants.

Renforcer et développer les corridors menant aux principaux lieux d'activités et milieux de vie

Parmi les contributions recueillies, huit participants aimeraient que de véritables corridors de transport collectif soient créés pour soutenir le développement économique et social de certains territoires. Spécifiquement dans les couronnes nord et sud, mais aussi dans des secteurs limitrophes aux arrondissements centraux de la Ville de Montréal. Deux municipalités insistent sur l'absence d'alternatives à l'automobile qui permettraient d'accéder à certaines zones d'emplois. Ils précisent que les nouvelles dynamiques liées au développement du télétravail pourraient avoir une influence sur les besoins en déplacement. Ceux-ci se réalisent davantage au sein des milieux de vie et des différents secteurs. Ils seraient ainsi moins orientés vers le centre de l'île de Montréal.

De plus, trois municipalités s'interrogent sur le déploiement d'actions de renforcement et de développement de corridors de transport collectif. D'abord, elles souhaiteraient que le projet de PSD propose davantage de détails à ce sujet, notamment, quant à l'arrimage de ces actions au cadre législatif qui prévaut par rapport à l'aménagement du territoire. En d'autres termes, ces municipalités rappellent que les projets structurants de transport collectif devront être conformes aux documents officiels d'urbanisme, qui sont de la responsabilité des municipalités locales et régionales. D'autre part, une municipalité souhaite que les besoins en transport collectif soient considérés lors de l'implantation de grands projets régionaux. Enfin, deux organismes environnementaux soulignent qu'il existe des espaces ayant des besoins de requalification qui pourraient être utilisés pour y développer des axes de transport collectif.

En outre, cette action du PSD devrait favoriser l'implantation de corridors pour favoriser les déplacements actifs entre différents secteurs, et ce, de manière sécuritaire et conviviale.

Fait saillant

Les participants accueillent favorablement la proposition de renforcer et de développer les corridors menant aux pôles économiques et aux milieux de vie et souhaitent que ces corridors soutiennent le développement économique et social de certains territoires.

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

La principale préoccupation des intervenants concerne l'articulation du réseau de transport collectif aux pôles d'échanges, notamment dans la desserte des « premier et dernier kilomètres », tel qu'exposé par des intervenants. Deux municipalités et un organisme en mobilité constatent un manque de circuits d'autobus pour rejoindre certaines stations de métro ou de train de banlieue.



L'accès facile aux pôles d'échanges et au réseau structurant met d'ailleurs en lumière l'enjeu des premier et dernier kilomètres. Cette difficulté à desservir le premier et le dernier segment d'un trajet en transport collectif est vraie un peu partout sur le territoire, pas seulement pour rejoindre les pôles d'échanges. S'il est vrai que certains milieux sont plus propices au transport collectif, le plan stratégique de développement doit se pencher sur la question du premier et du dernier kilomètre pour offrir à l'ensemble des usagers des solutions.



- Trajectoire Québec

De plus, deux organismes en mobilité et du domaine environnemental souhaitent que les pôles d'échange soient plus attractifs pour le transport actif, par l'aménagement d'infrastructures à cet effet. Par exemple, l'installation de stationnements quatre saisons pour les vélos.

Il est aussi suggéré de concevoir ces pôles d'échanges dans la perspective d'un réseau, associé au réseau structurant de transport collectif, et non seulement comme des points de service ou de correspondance individuels.

L'autre aspect abordé par les intervenants est la question de la densification. En effet, bien qu'il existe un consensus parmi des municipalités et des acteurs du domaine privé quant au besoin de densifier les secteurs autour de pôle d'échanges, des divergences d'opinions existent quant au rôle de l'ARTM à ce sujet. Un organisme en mobilité estime que l'ARTM devrait avoir davantage de responsabilités quant à la planification de l'aménagement pour assurer un arrimage avec le développement du transport collectif. Toutefois, trois municipalités déclarent que l'ARTM ne devrait pas interférer avec la planification de l'aménagement, mais qu'elle pourrait y contribuer. En ce sens, deux municipalités souhaitent que l'ARTM définisse mieux les critères de densification nécessaire pour implanter une offre de transport structurant.

Dans une autre perspective, un organisme environnemental aimerait que la planification de l'aménagement soit davantage réfléchi dans une perspective de développement durable.

Fait saillant

Des intervenants souhaitent que l'offre de services de mobilité soit renforcée autour des pôles d'échanges qui devraient être planifiés dans une perspective d'un réseau intégré, auxquels se greffent des activités urbaines diversifiées. La coordination d'aménagement de ces pôles d'échange doit être précisée, en tenant compte de la compétence des municipalités.

Assurer une offre de services de transport collectif adaptée aux besoins

La question de l'offre de services a été abordée sous trois angles, soit l'harmonisation des services à travers la région métropolitaine, l'accessibilité du réseau pour toutes les populations et l'amélioration de l'offre en transport adapté. Bien que les participants saluent les efforts de planification dans le cadre du projet de PSD, ils partagent certaines préoccupations.

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

Sept organisations disent vouloir que le projet de PSD priorise davantage l'enjeu de l'harmonisation des services de transport collectif. Entre autres, bien que soit soulignée l'existence d'une concertation entre l'ARTM et les sociétés de transport, une plus grande coordination entre les partenaires doit être favorisée.

Dans la même lignée, un autre organisme en mobilité soutient la proposition du projet de PSD quant à l'harmonisation des normes de service pour favoriser une plus grande équité entre les territoires.



À titre d'exemple, il est illogique que l'ensemble de l'île de Montréal soit couverte par le transport collectif 24 heures sur 24 de Sainte-Anne-de-Bellevue à Pointe-aux-Trembles, alors que le service sur la Rive-Sud s'arrête complètement durant la nuit.



- Association pour le transport collectif de la Rive-Sud

À ce sujet, une municipalité déclare que des efforts doivent être déployés pour augmenter l'accessibilité aux points d'entrée des territoires. À titre d'exemple d'action, un réseau d'autobus express métropolitain dans les axes autoroutiers a été suggéré par un organisme en mobilité.

Fait saillant

Sept intervenants soutiennent la proposition du projet de PSD relative à l'harmonisation des services à l'échelle métropolitaine.

Accélérer et harmoniser la mise en accessibilité universelle des réseaux

Bien que des intervenants saluent le positionnement du projet de PSD au sujet de l'accessibilité universelle, ils estiment qu'il doit être accompagné d'actions plus concrètes. Un organisme en mobilité indique notamment que le projet de PSD ne précise pas comment l'harmonisation et le développement de l'accessibilité universelle se feront en fonction du principe d'accessibilité universelle. L'ARTM est alors encouragée à statuer plus formellement à ce sujet en se dotant de standards d'accessibilité universelle et en les systématisant à travers le réseau.

Dans un cas de figure, un organisme en mobilité indique qu'à long terme l'électrification des transports collectifs pourrait être un obstacle supplémentaire pour certains usagers ayant un handicap visuel ; à cause du déplacement plus silencieux des autobus électriques, ces usagers risqueraient de ne pas entendre l'arrivée du véhicule, contrairement aux véhicules à essence. Également, un organisme en mobilité aimerait que les nouveautés technologiques que compte intégrer l'ARTM, dont la centrale de mobilité, soient développées dès le départ en tenant compte des besoins des personnes vivant avec des limitations fonctionnelles.

D'autre part, trois participants, dont deux municipalités et un organisme en mobilité, estiment que le projet de PSD ne prend pas assez en compte les besoins des personnes âgées, dans un contexte de vieillissement de la population.

Compte tenu que les aménagements et les équipements permettant d'accéder au réseau de transport collectif ne sont pas toujours facilement accessibles, le projet de PSD devrait davantage s'intéresser aux solutions associées aux « premier et dernier kilomètres » qui peuvent être offerts par taxis collectifs, navettes ou autres transports sur demande.

Finalement, une municipalité invite l'ARTM à accélérer l'implantation d'études sur l'analyse différenciée basée sur le sexe (ADS+), afin de pouvoir dresser un portrait des besoins de différentes populations.

Fait saillant

Des intervenants soutiennent la proposition du projet de PSD visant à établir des standards d'accessibilité universelle et à les systématiser à travers le réseau, notamment dans l'offre de services pour les « premier et dernier kilomètres ».

Améliorer les services de transport adapté

En ce qui a trait aux services de transport adapté, des intervenants identifient plusieurs besoins. D'abord, deux organismes en mobilité déclarent que les besoins en transport adapté sont en constante augmentation. Ils indiquent que, même si le réseau atteint une accessibilité universelle complète, certains usagers ne pourront quand même pas se servir du transport collectif, voire du transport actif, à cause de leur handicap. Ce faisant, ils pressent l'ARTM d'agir pour augmenter l'offre de services, plus particulièrement dans les secteurs mal desservis à l'heure actuelle. Aussi, un organisme de la société civile s'attarde sur le fait que les sociétés de transport détiennent des ententes de services avec l'industrie du taxi et que la majorité des déplacements en transport adapté sont réalisés avec ce mode de transport. Enfin, deux organismes en mobilité invitent l'ARTM à poursuivre ses efforts pour consulter les personnes vivant avec un handicap par rapport à leurs besoins en transport adapté.



Les usagers et les usagères ayant des limitations fonctionnelles connaissent leurs besoins en matière de transport et, par conséquent, sont les seul-es à pouvoir déterminer l'option de déplacement convenant à leur situation et leur permettant de réaliser des trajets sécurisés.



- Table de concertation sur l'accessibilité universelle des transports collectifs de l'île de Montréal

Fait saillant

Deux intervenants soutiennent la proposition du projet de PSD d'augmenter l'offre de services en transport adapté et invitent l'ARTM à poursuivre ses efforts pour consulter les personnes vivant avec un handicap pour améliorer ce service.

Innover pour améliorer l'attractivité du transport collectif

Le thème de l'attractivité du transport collectif a suscité un vif intérêt de la part de plusieurs intervenants lors de la consultation. Ils ont eu l'occasion de s'intéresser aux quatre actions proposées par l'ARTM concernant la refonte tarifaire, le niveau des services, les changements technologiques à venir et l'importance d'un développement durable en transport collectif.

Proposer une tarification adaptée

La question de l'équité de la refonte tarifaire a été mentionnée par trois intervenants, dont deux municipalités et un organisme en mobilité. Ceux-ci remettent en question entre autres les différences de prix entre les couronnes nord et sud et l'île de Montréal. Également, un citoyen et un organisme de la société civile estiment que le futur tarif « bus partout » n'est pas assez cohérent, surtout pour les usagers de Montréal qui font majoritairement des trajets courts en autobus. Autrement, une municipalité s'interroge à savoir si la refonte tarifaire sera compatible avec les dessertes gratuites offertes par certaines sociétés de transport à l'heure actuelle.

En parallèle, un citoyen et un organisme du milieu de la recherche demandent à l'ARTM de prévoir une tarification qui reflète le niveau de service et l'achalandage. Aussi, le désir de voir proposer une tarification sociale a été réitéré par un organisme en mobilité et un citoyen, à condition que de nouvelles sources de financement soient disponibles.

Fait saillant

Trois intervenants souhaitent que la refonte tarifaire soit plus équitable entre les différents secteurs de la région métropolitaine.

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

En ce qui concerne le niveau des services, cinq participants ont déploré les temps de déplacement et la fréquence des passages qui prévalent à l'heure actuelle, ce qui aurait pour effet de ne pas susciter d'intérêt pour le transport collectif pour une partie de la population. Des actions doivent être mises en place pour rehausser la qualité et la fiabilité des services à travers les secteurs de la région métropolitaine et plus particulièrement dans les zones moins densifiées.

Fait saillant

Cinq intervenants soutiennent les interventions du projet de PSD visant à rehausser la qualité et la fiabilité des services à travers le territoire de l'ARTM et plus particulièrement dans les zones moins denses.

Maîtriser les avancées technologiques et encadrer l'essor des services de mobilité émergents

Au sujet des nouvelles technologies, plusieurs intervenants appuient la proposition de la centrale de mobilité. Ils souhaitent qu'elle soit déployée rapidement pour faciliter l'achat de titres en ligne et collecter plus de données quant à l'expérience utilisateur dans le réseau. De plus, un organisme en mobilité spécifie qu'à son avis c'est l'ARTM qui devrait être responsable de l'instauration de nouveaux modes de paiement et non les sociétés de transport, afin de favoriser l'uniformité de la démarche.

Plus largement, une municipalité invite l'ARTM à mener un diagnostic des enjeux et des perspectives d'avenir quant à l'évolution des nouveautés technologiques en mobilité, afin de mieux pouvoir les anticiper.

Enfin, une autre municipalité propose que l'ARTM promeuve et intègre plus activement les modes de transport émergent au réseau structurant.

Fait saillant

Les intervenants souhaitent un déploiement accéléré des nouvelles technologies pour faciliter et quantifier l'expérience des usagers.

Promouvoir une culture de la mobilité durable

En ce qui concerne la mobilité durable, des intervenants ont identifié ce qu'ils estiment comme étant des conditions préalables à la réussite de l'instauration d'une culture à ce sujet. D'abord, trois participants souhaitent que le projet de PSD permette de favoriser l'innovation en transport, en militant, entre autres, pour la création d'un cadre réglementaire qui permettrait d'expérimenter différentes technologies. Des interventions du projet de PSD pourraient également porter sur le développement des solutions pour favoriser le déplacement des personnes et des marchandises.

De plus, une municipalité et un regroupement d'affaires déclarent que des partenariats devraient être créés entre des municipalités et des entreprises privées pour mettre le transport collectif à disposition du développement économique à travers la région métropolitaine. Toutefois, un organisme environnemental souligne que cette mobilisation du secteur privé doit se faire dans le respect du développement durable.

Finalement, un organisme en mobilité croit que l'ARTM a un rôle clé à jouer pour promouvoir le transport collectif à la suite de la pandémie, puisque celui-ci a été délaissé par un grand nombre d'usagers.

Fait saillant

Les intervenants proposent que le transport collectif joue un rôle moteur dans le développement économique de la région métropolitaine.

Optimiser l'utilisation du système de transport

Les participants qui se sont exprimés sur l'aspect de l'optimisation de l'utilisation du système de transport se sont surtout prononcés en faveur du développement du transport actif. Ils réclament qu'il soit davantage favorisé et priorisé dans les choix de développement du projet de PSD.

De plus, certains croient que les nombreux projets de réaménagement et de rénovation du réseau artériel métropolitain sont une occasion de réduire la présence de l'automobile par l'entremise d'actions ciblées et de mieux baliser l'utilisation des stationnements incitatifs.

Développer des réseaux de modes actifs intégrés au système de transport collectif

D'abord, trois participants font mention de préoccupations liées à l'intégration des nouveautés en transport, telles que les services à la demande ou le transport autonome. Un organisme du milieu de la recherche et une municipalité remarquent que le projet de PSD n'inclut pas de projections par rapport aux transformations à venir du transport collectif, ou aux coûts associés au développement du transport actif.

Également, un autre groupe de la société civile s'inquiète du manque de proactivité des sociétés de transport en commun en ce qui concerne les modes de déplacement autres que le métro, le train ou l'autobus. Ils estiment que cela laisse toute la place à l'industrie privée de pouvoir développer des offres de services. À ce propos, une municipalité suggère que des initiatives encourageant le transport actif des marchandises devraient davantage être soutenues. D'autre part, une entreprise privée demande que soit revue la définition de ce qu'est un transport actif, afin d'y inclure les services sur demande comme les trottinettes ou encore les vélos électriques.

L'enjeu de la sécurité et l'attrait des modes actifs a aussi suscité des interventions majoritairement d'associations de la société civile pour :

- mettre l'accent sur un aménagement sécuritaire des pistes cyclables et des cheminements piétons afin d'attirer plus d'utilisateurs ;
- développer le RAM en prenant en compte la sécurité des usagers ;
- impliquer les organismes de la société civile au sein de la table de concertation métropolitaine sur les modes actifs.

Fait saillant

Trois intervenants souhaitent que l'ARTM soit à l'affût des nouveautés en transport collectif et qu'elles puissent elles-mêmes introduire de nouveaux modes de déplacement actifs. Des organismes soutiennent aussi le besoin d'aménagements plus sécuritaires des pistes cyclables et des cheminements piétons.

Par rapport au transport actif, dix participants ont nommé des défis et des occasions associées au développement d'un réseau intégré. D'abord, un consensus semble prévaloir sur la nécessité de favoriser les déplacements actifs. Toutefois, comme le souligne un citoyen, ce développement doit prendre en compte les distances à parcourir pour se rendre à destination, puisqu'à certains endroits moins denses, elles sont plus grandes. C'est le cas entre autres des banlieues.

Un autre défi abordé par des organismes est celui des obstacles qui persistent quant aux déplacements actifs. Trois organismes en mobilité et une entreprise privée souhaitent que les barrières physiques et géographiques soient davantage prises en compte. Il semble également nécessaire d'améliorer les aménagements urbains et les infrastructures au bénéfice des déplacements actifs.

Bien qu'on témoigne des bienfaits du transport actif en matière de santé publique, il existe aux yeux de deux organismes des contraintes importantes en matière de sécurité, telles que la difficile cohabitation entre les autobus et les cyclistes sur les voies réservées et le manque de dispositifs de sécurité aux abords des infrastructures de transport collectif, pour protéger les utilisateurs du transport actif.

Fait saillant

Dix intervenants militent pour que le développement des déplacements actifs soit davantage favorisé dans le cadre du développement du transport collectif.

Autrement, plusieurs intervenants estiment que les municipalités devraient être davantage considérées comme partenaires du développement du transport actif. Deux municipalités suggèrent, entre autres, d'offrir un financement direct aux municipalités qui souhaitent implanter des projets favorisant le transport actif et de respecter l'autonomie des villes. Aussi, un groupe environnemental trouve pertinent et cohérent qu'une table de concertation métropolitaine sur le transport actif soit créée.

Fait saillant

Les municipalités devraient davantage être impliquées dans le développement du transport actif.

Établir un réseau artériel métropolitain efficace et une vision commune sur l'offre de stationnement

L'enjeu de l'actualisation du réseau artériel métropolitain (RAM) a retenu l'attention de cinq participants. En bref, deux organismes en mobilité et deux organismes environnementaux déclarent qu'à ce jour, la voiture occupe une place prépondérante sur les routes et que des projets doivent être mis sur pied pour en réduire sa présence. Ils proposent que les déplacements actifs soient davantage priorités sur les axes routiers et que les aménagements de rues soient plus conviviaux pour une pluralité d'utilisateurs.



La TPÉCN soutient la volonté de l'ARTM de développer le Réseau artériel métropolitain (RAM) dans la perspective de favoriser la fluidité des déplacements des personnes et des biens et d'offrir des aménagements sécuritaires pour les usagers des différents modes de transport. En ce qui a trait à l'objectif de proposer des espaces riverains conviviaux, la TPÉCN est d'avis qu'il s'agit de la responsabilité des différentes municipalités concernées.



- Table des préfets et des élus de la couronne nord

En ce qui a trait aux stationnements incitatifs, ils offrent l'occasion, selon l'avis de trois municipalités, d'encourager le transport collectif. Leur modèle de développement doit cependant être revu et prévoir davantage de places. D'autre part, un organisme en mobilité juge que le développement des stationnements incitatifs doit être mieux encadré. Il souhaite entre autres qu'ils soient mieux intégrés à leur environnement, que l'on favorise plutôt des stationnements étagés pour réduire l'empreinte au sol et que les tarifs soient variables selon l'achalandage.

De même, l'offre de stationnement doit être associée à l'offre en transport collectif et actif et inciter au covoiturage. Cette offre de stationnement doit aussi être conçue en mutualisant les places de stationnement.

Fait saillant

Cinq intervenants considèrent la requalification du réseau routier comme une occasion de réduire la présence de l'automobile et de favoriser, entre autres, les déplacements actifs. De même, le modèle de développement des stationnements incitatifs doit être revu et mieux encadré.

Faire du covoiturage une solution complémentaire au transport collectif

Par rapport au covoiturage, une municipalité déclare qu'il devrait être mieux encadré afin d'encourager sa généralisation, entre autres par le biais d'une application dédiée ou par l'octroi de places de stationnement spécifiques attribuées aux covoitureurs.

Fait saillant

Le covoiturage doit être mieux encadré pour encourager son utilisation.

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

Les participants s'étant exprimés sur la sixième stratégie du projet de PSD se sont surtout intéressés aux conséquences et aux défis liés à la lutte aux changements climatiques. Entre autres, ils abordent, sous l'angle des moyens à mettre en place, la question de la transition vers l'électrification des transports et le maintien des actifs.

Consacrer une part importante du financement aux actifs de transport collectif

Trois municipalités se sont exprimées sur la question du maintien des actifs. Elles soulignent que cela ne devrait pas se faire au détriment du financement de projets de développement du transport collectif. Elles précisent également que des interventions sont nécessaires dans certains secteurs mal desservis de la région métropolitaine. Deux autres municipalités estiment qu'un financement récurrent doit être offert pour assurer le maintien des actifs et continuer à maintenir un niveau de services à la hauteur des attentes des usagers.

Fait saillant

Trois intervenants souhaitent que le maintien des actifs ne se fasse pas au détriment de l'offre de services.

Renforcer la résilience du système de transport collectif et faire face aux changements climatiques

Un organisme en mobilité et deux organismes environnementaux souhaitent que l'électrification du transport collectif soit accélérée. Leurs propositions prévoient notamment des voies réservées aux véhicules électriques et un équipement différencié pour les autobus en fonction de leurs besoins de recharge électrique. Il est également mentionné que les sociétés de transport en commun pourraient partager leur expertise en la matière.

En ce qui concerne le maintien des actifs, il est proposé de définir des cibles de réduction du déficit de maintien et d'assurer la mise aux normes des trains de banlieue.

Par rapport à l'expertise en électrification, il est également mentionné que des efforts devraient être déployés pour encourager les entreprises qui disposent d'une expertise en matière de transport électrique au Québec. Une municipalité souhaite également l'avancement des études sur la décongestion de la ligne orange pour identifier rapidement des solutions et ainsi assurer une meilleure résilience du réseau de métro.

Fait saillant

Des intervenants souhaitent que l'électrification du transport collectif soit accélérée, que le maintien des actifs fasse l'objet de cibles de réduction de déficit de maintien, en fonction d'une approche écoresponsable.

Autres éléments abordés

Outre les éléments listés dans les sections précédentes de ce rapport, des participants abordent d'autres éléments qui ne sont pas rattachés spécifiquement à la proposition de PSD. Les voici donc en rafale.

La gouvernance en matière de transport collectif

De nombreux participants, dont des municipalités, des regroupements d'affaires, des universitaires, des organismes en mobilité et des citoyens, se sont dit préoccupés du manque de clarté quant à la gouvernance en matière de transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal. Il est notamment question du rôle et des responsabilités qui incombent à l'ARTM, de la planification des projets d'infrastructures, de la capacité de l'ARTM à concerter différents types d'acteurs et de la dynamique qui existe entre l'ARTM et CDPQ Infra dans le contexte du déploiement du REM. Ils soulignent que l'ARTM doit jouer pleinement son rôle de planification pour l'ensemble du réseau de transport collectif métropolitain et qu'il soit ainsi reconnu.

Fait saillant

L'enjeu de la gouvernance en matière de planification du transport collectif préoccupe trois intervenants.

La participation du public au développement du transport collectif

Un organisme en mobilité souligne la volonté de l'ARTM de vouloir consulter la population de la région métropolitaine dans le cadre du projet de PSD. Toutefois, il estime que ce genre de démarche devrait être réévalué à chaque fois qu'il est question de déployer de grands projets en transport collectif.

Fait saillant

Un intervenant propose que l'ARTM consulte la population à différents stades de l'avancement du projet de PSD.

L'accessibilité des documents fournis par l'ARTM

Un organisme en mobilité déplore le fait que la documentation, les communications et le processus consultatif de l'ARTM, dans le cadre du projet de PSD, ne respectent pas les critères d'accessibilité universelle.

Fait saillant

Un organisme en mobilité souhaite que les documents et communications entourant le processus de consultation du projet de PSD respectent les critères d'accessibilité universelle.

Les appels d'offres

Deux participants, dont un groupe en mobilité et un citoyen, se sont intéressés à la question du choix des fournisseurs de matériel pour la construction des différents projets en transport collectif. À leur avis, les autorités publiques devraient revoir les règles d'appels d'offres afin d'intégrer des critères favorisant davantage l'innovation, la valeur d'un produit et une faible empreinte écologique. Il a également été question de recourir en priorité à des fournisseurs locaux, dans le but de se prémunir d'une augmentation de coûts liés à l'importation, ainsi que d'autres retombées potentiellement néfastes.

Fait saillant

Deux intervenants souhaitent que l'ARTM puisse encourager des discussions autour des critères d'appels d'offres concernant les projets en transport collectif.

3.2 Consultation numérique

Cette section présente les résultats de la consultation numérique sur le projet de PSD qui comprend deux volets. Le premier est un vote en ligne sur chacune des six stratégies de l'ARTM. Le deuxième volet consiste en une boîte à idées, dans laquelle les participants pouvaient faire des suggestions afin de bonifier le projet de PSD. Quelque 7 707 visites ont été enregistrées sur le site Web de la plateforme consultative de l'ARTM. Au total, la consultation numérique a recueilli 151 contributions et 168 votes de 128 participants.

Note aux lecteurs

L'analyse des arguments révèle que la plupart des participants ont contribué à la consultation dans une perspective d'amélioration. Dans la majorité des cas, même lorsqu'ils disent appuyer une ou l'autre des propositions, les participants profitent de leur tribune pour émettre des commentaires, interroger certains aspects ou proposer des mesures complémentaires. Plusieurs soulignent d'ailleurs qu'ils sont en faveur des principes ou des grandes orientations. Ils questionnent parfois des aspects plus précis du projet de PSD et soulèvent certains enjeux.

De plus, il est important de mentionner qu'à plusieurs reprises, même si une contribution est identifiée « pour » ou « contre » une proposition, l'information est parfois incohérente avec la posture initiale de l'argument. Aussi, plusieurs contributions abordent des éléments qui ne sont pas en lien avec la stratégie que le participant dit vouloir commenter. En ce sens, certaines données ont été réorganisées, afin qu'elles soient davantage en concordance avec l'aspect du PSD auquel elles se rattachent réellement.

Les prochaines sections du rapport présentent donc une synthèse des arguments qui portent sur les enjeux soulevés par les participants. Afin d'identifier les préoccupations partagées par le plus grand nombre, la récurrence des arguments avancés a été calculée en les regroupant selon les stratégies du PSD, ainsi que par thématique.

3.2.1 Un projet accueilli favorablement

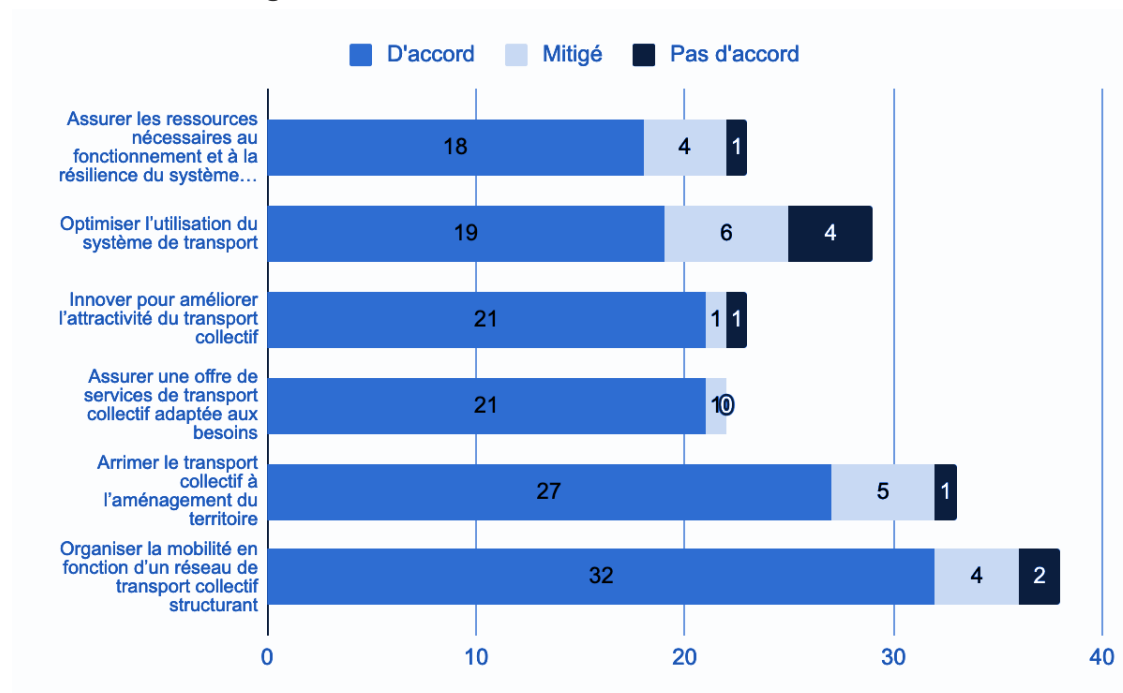
Globalement, le projet de PSD proposé par l'ARTM est accueilli favorablement par les participants à la consultation numérique. Les votes recueillis sur les six stratégies, présentées au Graphique 1, illustrent en effet une appréciation majoritairement favorable pour chacune.

Fait saillant

Globalement, le projet de Plan stratégique de développement proposé par l'ARTM est accueilli favorablement par les participants à la consultation numérique. Chacune des six stratégies recueille une majorité de votes favorables.

Graphique 1

Votes sur les stratégies du PSD



La stratégie d'organiser la mobilité en fonction d'un réseau de transport collectif structurant a suscité le plus de participation. Dès 38 votes recueillis, 32 sont en accord avec celle-ci. Suit, avec 33 votes, la stratégie d'arrimer le transport collectif à l'aménagement du territoire pour laquelle la plupart des participants sont en accord.

Fait saillant

Les deux stratégies « organiser la mobilité en fonction d'un réseau de transport collectif structurant » et « arrimer le transport collectif à l'aménagement du territoire » comptent le plus de participations et recueillent 43 % des votes enregistrés sur la plateforme.

La stratégie d'optimiser l'utilisation du système de transport récolte 29 votes, dont 19 favorables alors que 10 répondants se disent mitigés (6 votes) ou en désaccord (4 votes) avec la proposition. D'autre part, pour la stratégie d'assurer les ressources nécessaires au fonctionnement et à la résilience du système de transport collectif, sur 23 votes recueillis dont 18 favorables, 5 d'entre eux correspondent à un avis mitigé (4 votes) ou en désaccord (1).

Fait saillant

La stratégie d'optimiser l'utilisation du système de transport est celle qui récolte le moins de votes.

Deux stratégies ont révélé les plus forts taux d'appui. « Innover pour améliorer l'attractivité du transport collectif » récolte 23 votes au total, dont 21 réponses en appui, une mitigée et une autre en désaccord. Cela représente une proportion de 91 % de votes en soutien à la stratégie. La stratégie « Assurer une offre de services de transport collectif adaptée aux besoins » recueille 22 votes, dont 21 favorables et un mitigé. Aucun désaccord n'est exprimé.

Fait saillant

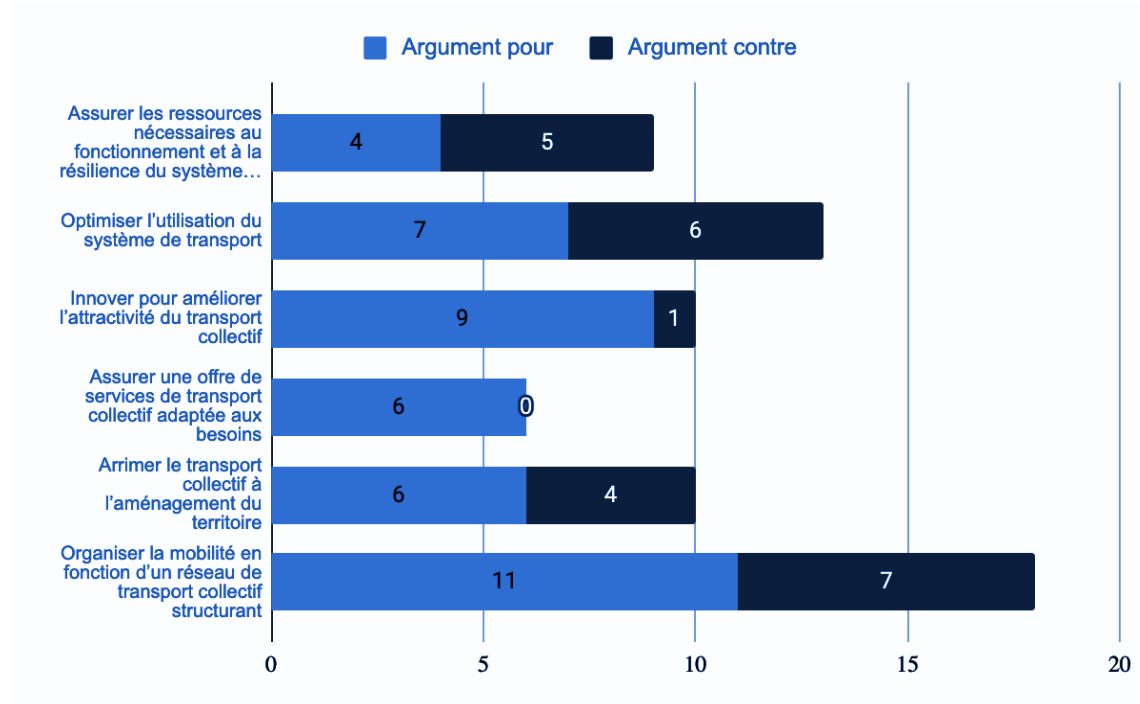
Les stratégies « innover pour améliorer l'attractivité du transport collectif » et « assurer une offre de services de transport collectif adaptée aux besoins » ont recueilli les plus forts taux d'appui.

La consultation numérique permet aussi aux participants d'avancer des arguments pour ou contre les différentes stratégies du projet de PSD. La distribution des arguments, présentée au Graphique 2 diffère quelque peu de celle vue précédemment dans le Graphique 1. Cela est notamment dû au nombre moins élevé de contributions totales (66 arguments) et au fait que certaines propositions récoltent davantage d'arguments que de votes. La stratégie d'organiser la mobilité en fonction d'un réseau de transport collectif structurant recueille le plus grand nombre d'arguments, c'est-à-dire 11 arguments en faveur et sept en défaveur.

Dans une autre mesure, la plupart des stratégies suscitent une pluralité d'arguments en leur faveur, à l'exception de celle qui porte sur les ressources nécessaires au fonctionnement et à la résilience du système de transport collectif, qui récolte cinq arguments contre et quatre arguments pour. Également, la stratégie d'optimiser l'utilisation du réseau de transport récolte une proportion similaire d'arguments en faveur et en défaveur, soit sept arguments pour et six contre. La stratégie d'assurer une offre de services de transport collectif adaptée aux besoins, quant à elle, n'a suscité aucun argument contre.

Graphique 2

Arguments pour et contre les propositions du PSD



Fait saillant

La stratégie d'organiser la mobilité en fonction d'un réseau de transport collectif structurant compte le plus grand nombre d'arguments favorables.

Fait saillant

La stratégie d'assurer les ressources nécessaires au fonctionnement et à la résilience du système de transport collectif suscite un plus grand nombre d'arguments que d'appuis.

3.2.2 Les principaux enjeux soulevés par les participants

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

La proposition d'organiser la mobilité en fonction d'un réseau de transport collectif structurant est celle sur laquelle les participants se sont le plus exprimés. Bien que ces réponses soient censées être le reflet d'un appui ou non à la proposition, les commentaires témoignent essentiellement de besoins ou d'opportunités d'amélioration qui ont été identifiés par le public, afin d'optimiser le réseau.

Des projets structurants pour le transport collectif

Dans la plupart des arguments formulés en faveur de la proposition d'organiser la mobilité en fonction d'un réseau de transport collectif structurant, des participants réclament une bonification de l'offre de services sur l'ensemble du territoire de l'ARTM. Des 11 arguments en faveur, trois abordent le besoin d'avoir des projets structurants de transport collectif qui seraient en phase avec les réalités quotidiennes des usagers. Il est ici question de réorganiser des axes routiers afin qu'ils intègrent des voies réservées, ainsi que d'ajouter des modes de transport lourds comme des lignes de métro/tramway.

Fait saillant

Dans plusieurs arguments en faveur de la stratégie d'organiser la mobilité en fonction d'un réseau de transport collectif structurant, des participants aimeraient voir davantage de projets structurants en phase avec les réalités quotidiennes des utilisateurs.

Bonifier l'offre de services pour mieux répondre aux besoins

Selon les arguments relevés, une dizaine de participants souhaitent qu'une meilleure offre de services soit déployée. Cela se traduit notamment par une fréquence de passage plus importante, un service plus régulier en dehors des heures de pointe, un confort augmenté et une meilleure convivialité pour les bus et le métro.

Autrement, quatre participants ont l'impression que les usagers ne paient pas le juste prix par rapport à l'offre de services actuelle. Cela représenterait un obstacle important dans la capacité du transport collectif à pouvoir être attrayant pour les automobilistes.

Fait saillant

Dans dix arguments, des participants témoignent vouloir bénéficier de plus de services, notamment une plus grande fréquence de passage des bus et du métro.

Optimiser l'utilisation du système de transport

En ce qui a trait à la question de l'optimisation de l'utilisation du système de transport, les contributions témoignent d'une dualité entre ce qui devrait être privilégié de la part des autorités responsables de la mobilité et les automobilistes. Une majorité de participants, avec sept arguments, privilégie la mobilité active. À l'inverse, dans cinq arguments, des participants se montrent plus réfractaires à cette idée, puisqu'ils estiment que cela se fera forcément aux dépens des automobilistes et des personnes à mobilité réduite.

Pour davantage de transport actif

Les partisans du transport actif sur le territoire de l'ARTM croient que cette avenue est souhaitable pour plusieurs raisons. Premièrement, deux participants avancent que cela favoriserait un rabattement aux différents points modaux (métro, train) qui n'aurait pas forcément à être effectué en bus, venant ainsi soulager le réseau actuel. Cependant, ils ajoutent que des infrastructures doivent être prévues tels des pistes cyclables et des stationnements sécurisés pour vélos aux stations de métro et aux gares de train.

De plus, dans trois arguments, des répondants avancent que le transport actif a ses avantages quant à la question de la réduction des gaz à effet de serre, ainsi que l'amélioration de la santé publique, notamment en prenant compte du contexte lié à la distanciation physique et la COVID-19.

Les conséquences potentielles de la mobilité active

À l'inverse, cinq participants font part de leurs réserves quant à accentuer les déplacements actifs dans l'écosystème actuel. Ils stipulent notamment que les nouveaux aménagements pour les piétons et les cyclistes ne doivent pas se faire en opposition aux voitures, mais plutôt de manière à favoriser une meilleure cohabitation entre les différents modes de transport. Par exemple, trois participants soulignent que le retrait de places de stationnement est néfaste pour plusieurs groupes, dont les commerçants, les familles, les aînés et les personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite.

Par contre, dans deux arguments, des répondants disent qu'avant de favoriser davantage la mobilité active, on devrait d'abord s'assurer de rehausser la fréquence de passage des modes de transport collectif déjà existants.

Fait saillant

Une pluralité de commentaires témoigne d'un appui en faveur des modes actifs en favorisant la cohabitation entre différents types de transport.

Innover pour améliorer l'attractivité du transport collectif

À propos de l'enjeu de l'innovation en transport, certains éléments sont abordés afin de promouvoir davantage une culture de mobilité dans la région métropolitaine. Il est entre autres question d'une tarification attrayante et des options de transport mises à la disposition des usagers.

La tarification du transport collectif et au-delà

Plusieurs arguments sont en faveur de la proposition. En effet, trois participants font mention de la question de la tarification et du rôle qu'elle joue dans l'attractivité du transport collectif. Deux des participants croient qu'il serait préférable que les tarifs soient réduits, voire que le transport collectif soit gratuit.

Ils estiment également que les tarifs devraient davantage rendre compte de la qualité du service offert à l'utilisateur. Dans un autre ordre d'idée, un participant propose quant à lui que les usagers puissent jouir d'un programme de fidélité récompensant les utilisateurs réguliers du transport collectif.

Fait saillant

Trois participants disent que les tarifs du transport collectif devraient être plus attractifs et prendre davantage en compte les réalités des usagers.

L'offre de transport

Au sujet de l'offre de transport, deux commentaires en faveur de la proposition abordent la nécessité de proposer un parc de véhicules (bus/navettes) pouvant répondre à différents volumes d'utilisateurs, que ce soit dans des secteurs hautement densifiés ou moins densifiés et plus faiblement connectés à l'ensemble du réseau.

Arrimer le transport collectif à l'aménagement du territoire

Parmi les dix arguments portant sur cette proposition, les principales interventions s'attardent aux enjeux de la densification urbaine et de la connectivité entre les différents pôles économiques de la région métropolitaine.

La densification urbaine comme outil pour favoriser le transport collectif

Dans trois arguments, des participants estiment que des actions doivent être posées afin de limiter le plus possible l'étalement urbain.

Plus spécifiquement, un participant a déclaré que l'aménagement des villes devrait favoriser davantage l'utilisation du transport en commun, afin que l'automobile ne soit plus le choix par défaut des usagers.

Également, dans un autre argument, un participant appelle l'ARTM à être plus impliquée dans le développement territorial à travers la grande région de Montréal. À son avis, l'Autorité devrait se faire confier des pouvoirs en matière de zonage, afin qu'elle puisse elle-même mettre sur pied des projets de développement urbain.

En contrepartie, un participant s'inquiète des conséquences potentiellement néfastes d'un développement territorial visant la densification. Si la construction de logements unifamiliaux est restreinte à travers la communauté métropolitaine de Montréal, il estime que ça pourrait engendrer un mouvement de population vers d'autres régions, facilité entre autres par la popularité du télétravail.

Fait saillant

Trois participants suggèrent que la densification urbaine doit être davantage accentuée afin de favoriser le déploiement du transport collectif et de réduire la dépendance à l'automobile.

L'interconnectivité à travers la grande région de Montréal

À propos de l'interconnectivité à travers la grande région de Montréal, les impressions récoltées ne permettent pas de distinguer des arguments pour ou contre la proposition, mais elles font état de préoccupations concernant l'interconnectivité. En effet, les participants s'étant exprimés à ce sujet souhaitent une meilleure connectivité entre les secteurs moins pourvus en transport collectif et les pôles d'activités économiques. Plus concrètement, les propositions mises de l'avant sont : développer des moyens de transport qui assurent une desserte plus directe qui réduirait le nombre de transferts modaux des usagers. En ce sens, un participant a suggéré que le réseau routier soit davantage aménagé de manière à libérer des voies de circulation pour le transport en commun et les déplacements actifs.

Fait saillant

Les participants souhaitent une meilleure connectivité entre certains secteurs moins pourvus en transport collectif et les pôles d'activités économiques.

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

Cette proposition du projet de PSD est la seule ayant recueilli un plus grand nombre d'arguments contre, soit un total de cinq arguments sur neuf arguments soumis sur la plateforme en ligne. À la lecture des réponses, il est possible de constater un positionnement à l'égard des deux enjeux suivants : la capacité du réseau de transport collectif à pouvoir faire face aux changements climatiques et le financement du transport collectif afin d'en assurer la pérennité.

Des besoins pour répondre à la crise climatique

En somme, certains participants invitent l'ARTM à être un acteur clé dans la réduction de l'émission des gaz à effet de serre (GES) provenant du secteur des transports, et ce, en accélérant la cadence de l'électrification du transport collectif et en favorisant des modes de transport alimentés par l'électricité, comme le tramway. Aussi, dans l'optique de réduire les GES, un participant indique que le transport collectif peut être une manière efficace de réduire les émissions de GES par individu, par l'instauration d'un réseau structurant et l'implantation d'une culture de la mobilité. En revanche, un autre participant déclare que l'électrification des transports ne doit pas se faire tous azimuts et elle doit pouvoir prendre en compte les effets néfastes liés à la production de batteries électriques.

Fait saillant

L'ARTM doit poursuivre et accélérer l'électrification du transport collectif.

Préserver la santé financière du transport collectif

À cet égard, la plupart des répondants sont d'avis que l'ARTM doit se doter d'une vision à long terme concernant le financement du transport collectif et prendre davantage en compte les réalités du réseau.

D'abord, dans trois arguments, on retrouve le souhait que les usagers provenant de l'extérieur de l'île de Montréal contribuent davantage au financement du transport collectif, par l'entremise de péages aux entrées routières et par une tarification en fonction de la distance parcourue.

Ensuite, deux participants souhaitent que de nouvelles sources de revenus pour le transport collectif soient ajoutées, telles que des péages (comme mentionné), une augmentation du coût du stationnement à Montréal et de l'immatriculation ainsi que des taxes liées à l'essence.

D'autre part, un participant souligne que les investissements en transport devraient être faits davantage en fonction de critères d'efficacité et de rendement, afin de favoriser une meilleure utilisation des fonds dédiés.

Fait saillant

L'ARTM doit être en mesure de se doter d'une vision à long terme concernant le financement du transport collectif.

Assurer une offre de services de transport collectif adaptée aux besoins

Cette proposition est la seule qui n'a pas d'argument contre, ni de commentaire. Les trois arguments formulés s'attardent sur l'enjeu de l'accessibilité.

Pour une offre de transport plus accessible pour tous

Essentiellement, les participants se prononcent en faveur d'une adaptation plus systématique du transport collectif aux besoins de diverses clientèles. Dans un premier temps, ils souhaitent que les différents modes de transport soient standardisés en fonction des besoins des personnes à mobilité réduite, afin qu'ils soient plus inclusifs pour ces individus. Des participants précisent aussi que les transports devraient mieux s'adapter à la réalité de la population vieillissante et des familles qui doivent se déplacer avec de jeunes enfants. D'autre part, un participant déclare qu'il serait aussi important que la desserte en transport adapté soit bonifiée, autant au niveau des lignes que des fréquences de passage. Il ajoute que le transport adapté devrait être intégré à une plateforme de mobilité mise en place par l'ARTM.

Fait saillant

Que le transport collectif soit mieux adapté aux besoins des personnes à mobilité réduite, des aînés et des familles.

3.3 Boîte à idées

Le deuxième volet de la consultation numérique est une « boîte à idées » qui a pour objectif de récolter des propositions visant à bonifier le projet de PSD. En tout, 79 idées ont été suggérées par 60 participants. Parmi eux, on retrouve 58 citoyens et deux organismes à but non lucratif. Le tableau qui suit présente les principales idées proposées ainsi que le nombre des contributions relatives à ces idées.

Tableau 2

Principales idées proposées dans la boîte à idées

Thèmes	Nombre de contributions	Propositions
REM	13	<ul style="list-style-type: none">● Ajout de stations● Meilleure intégration et interconnectivité avec les services existants
Interconnectivité au réseau	12	<ul style="list-style-type: none">● Amélioration de la desserte dans l'Est de l'île● Meilleure intégration dans Côte-Saint-Luc
Tarifification sociale	8	<ul style="list-style-type: none">● Plus représentative de la capacité de payer des usagers
Bus	7	<ul style="list-style-type: none">● Amélioration de la fréquence● Liens plus directs● Ajout de voies réservées
Métro	6	<ul style="list-style-type: none">● Prolongement des lignes orange et jaune
Train de banlieue	5	<ul style="list-style-type: none">● Ajout de fréquence● Ajout de gares
Accessibilité universelle	5	<ul style="list-style-type: none">● Ajout de toilettes publiques dans le réseau● Ajout de sièges réservés dans les bus
Tramway	4	<ul style="list-style-type: none">● Implantation à Lachine, Laval et dans le secteur de Namur-de-la-Savane
Modes alternatifs	3	<ul style="list-style-type: none">● Intégration de tram routier, trolleybus, autopartage

Annexe 1

Notes biographiques des membres du comité de consultation publique

Les mémoires déposés par des citoyens et organismes pouvaient être présentés devant le comité de consultation composé de trois membres :

- Mme Chantal Deschamps, présidente du comité;
- M. Pierre Shedleur, membre du comité;
- Mme Diane Marleau, membre du comité.

Madame Chantal Deschamps est la mairesse de la Ville de Repentigny et membre du conseil d'administration de l'ARTM, à titre de présidente de la Table des préfets et des élus de la couronne nord. Diplômée de l'Université Laval et détentrice d'un doctorat en psychopédagogie, madame Chantal Deschamps est mairesse de la Ville de Repentigny depuis novembre 1997. Elle est la première femme à occuper ce poste. Elle est préfète de la MRC de L'Assomption depuis janvier 1999 ainsi que présidente de la Table des préfets et élus de la couronne nord. Madame Deschamps préside le Conseil de gouvernance du Centre régional universitaire de Lanaudière et siège à l'Union des municipalités du Québec (UMQ), notamment à titre de membre du conseil d'administration et de présidente de la Commission de la formation des élus depuis 2002. En plus de présider la Table métropolitaine sur la culture depuis 2019, Chantal Deschamps est membre du conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) depuis 2001 et est également membre du comité exécutif. Durant deux mandats (2002-2004 et 2006-2008), madame Deschamps a présidé la Commission du transport de la CMM et elle a été membre du comité aviseur de la CMM sur le financement du transport métropolitain de 2007 à 2009. Enfin, elle a été vice-présidente de la Commission de l'aménagement de la CMM et vice-présidente de la Commission du développement économique, des équipements métropolitains et des finances de la CMM de 2010 à 2014. Mme Deschamps siège au conseil d'administration de l'ARTM depuis 2017.

Monsieur Pierre Shedleur est président du conseil d'administration de l'ARTM depuis juin 2017, et à ce titre, il est membre d'office de tous les comités du conseil d'administration. Pierre Shedleur est diplômé de l'École des Hautes Études Commerciales de Montréal. Il détient le titre de Fellow de l'Ordre des comptables professionnels agréés. Il a obtenu en 2008 une certification en gouvernance de sociétés. Après avoir œuvré dans le secteur privé, monsieur Shedleur a amorcé une carrière dans le secteur public en 1980. Il a notamment travaillé au ministère de l'Éducation et au Secrétariat du Conseil du trésor, a été président-directeur général de la Commission de la santé et de la sécurité au travail de 1993 à 1997 et premier vice-président à Bell Canada de 1998 à 2004. Il a également été président-directeur général de la Société générale de financement du Québec, de 2004 à 2010. Monsieur Shedleur est président du conseil d'administration du Centre intégré universitaire de santé et de services sociaux de l'Est-de-l'Île-de-Montréal depuis 2016.

Madame Diane Marleau est vice-présidente du conseil d'administration de l'ARTM depuis septembre 2018. Présidente du comité de suivi des projets et des technologies, le comité du CA responsable du suivi de la préparation du projet de Plan de développement stratégique. Membre du comité de vérification et des finances et membre du comité de gouvernance, d'éthique et de ressources humaines. Diplômée de HEC Montréal, Diane Marleau détient une double formation en gestion et en économie. À titre d'économiste-conseil, elle œuvre depuis plus de trente-cinq ans pour une clientèle diversifiée composée d'organisations privées, d'agences publiques, de gouvernements et d'institutions de développement international. Ses mandats en développement économique et social l'ont amenée à collaborer avec des organismes de plusieurs secteurs d'activités tant au Canada qu'en Afrique, en Asie et en Europe de l'Est (dont l'ACDI, la Banque mondiale, le FMI et l'UNICEF). Elle a également piloté une variété de projets en transport de personnes et de marchandises. Madame Marleau a été membre du conseil d'administration de la Monnaie royale canadienne de 1995 à 2001. Elle a aussi siégé au conseil d'administration de la Société générale de financement du Québec de 1995 à 2003, au sein duquel elle a été membre du comité exécutif et du comité de vérification dont elle a assumé la présidence de 2001 à 2003.

Annexe 2

Liste des intervenants

Organismes à vocation sociale
<ol style="list-style-type: none">1. Association québécoise de défense des droits des personnes retraitées et préretraitées (AQDR) - Mémoire : Planification stratégique du transport collectif urbain sur le territoire régi par l'ARTM2. Conseil de la Communauté Juive de Montréal - Lettre : Request to make the Namur-de la Savane sector a priority in the Public Transit Strategic Development Plan3. Les écoles Talmud Torah - Lettre : PSD secteur Namur-de-la-Savane (NDLS)4. Fondation Miriam - Lettre : Request to make the Namur-de la Savane sector a priority in the Public Transit Strategic Development Plan5. Syndicat canadien de la fonction publique au Québec (SCFP-Québec) - Mémoire du Syndicat canadien de la fonction publique au Québec
Organismes environnementaux
<ol style="list-style-type: none">1. Association québécoise des médecins pour l'environnement (AQME) - Avis PSD de l'Association québécoise des médecins pour l'environnement (AQME)2. Centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM) - Commentaires du CEUM dans le cadre de la consultation publique du projet de PSD de l'ARTM3. Coalition Climat Montréal - Mémoire : Plan stratégique de développement de l'ARTM : De nombreux changements requis pour tenir compte des enjeux du 21e siècle4. Collectif en environnement Mercier-Est (CEM-E) - Mémoire du Collectif en environnement Mercier-Est (CEM-E) sur le PSD5. Conseil régional de l'environnement de la Montérégie (CRE) - Mémoire : Plan stratégique de développement-ARTM par CRE Laurentides, Laval, Montérégie, Montréal6. Équiterre et Vivre en ville - Mémoire : En route vers une mobilité durable et carboneutre d'ici 20507. GRAME et ILE - Analyser la capacité et le confort des options de transports collectifs : Étude de cas sur le REM, la ligne Deux-Montagnes et la desserte de l'ADM8. GRAME et ILE - Mémoire : Le tramway centre-ville/Lachine/Dorval, une priorité incontournable
Organismes en mobilité
<ol style="list-style-type: none">1. Association des usagers du transport adapté de Longueuil (AUTAL) - Mémoire : Plan stratégique de développement du transport collectif : l'accessibilité universelle sera-t-elle réellement au rendez-vous ?2. Association pour le transport collectif de la Rive-Sud (ATCRS) - Mémoire : Un ARTM fort pour l'amélioration du transport collectif3. BQAM-E - Mémoire de BQAM-E : Repensons la mobilité Pour notre mieux-être collectif

4. Piétons Québec - Mémoire - La marche : mode de déplacement essentiel et stratégique
5. Propulsion Québec - Mémoire de Propulsion Québec sur le projet de PSD de l'ARTM
6. Sécurité ferroviaire Rive-Sud - Mémoire : Réaménagement du tronçon Boucherville/Sorel-Tracy de la voie ferrée du CN, subdivision Sorel
7. Table de concertation sur l'accessibilité universelle des transports collectifs de l'île de Montréal - Mémoire sur le projet de Plan stratégique de développement du transport collectif
8. Trajectoire Québec - Mémoire : Pour une vision de la mobilité durable en cohérence avec les besoins des citoyens
9. Vélo Québec - Mémoire : Le Plan stratégique de développement de l'Autorité régionale de transport métropolitain

Acteurs municipaux

1. Arrondissement de Lachine - Mémoire : Le tramway pour transformer et revitaliser le territoire à échelle humaine
2. Arrondissement de LaSalle - Mémoire de l'arrondissement de LaSalle
3. Arrondissement de Saint-Laurent - Résolution du conseil d'arrondissement de Saint-Laurent sur le PSD de l'ARTM
4. Comité « Repen Repensé » Stratégie Action Jeunesse de Repentigny - Mémoire : Projet de Plan stratégique de développement du transport collectif - Comité « Repen Repensé » jeunesse de Repentigny
5. MRC Beauharnois-Salaberry - Résolution d'appui du mémoire de la TPECS
6. MRC Deux-Montagnes - Résolution appui au mémoire de la TPÉCN
7. MRC L'Assomption - Résolution d'appui du mémoire de la TPÉCN
8. MRC L'Assomption - Mémoire de la MRC de L'Assomption sur le projet de plan stratégique de l'ARTM
9. MRC Les Moulins - Mémoire de la MRC Les Moulins portant sur le projet de Plan stratégique de développement du transport collectif de l'ARTM
10. MRC Les Moulins - Résolution appui au mémoire de la TPÉCN
11. MRC Marguerite-D'Youville - Résolution d'appui du mémoire de la TPECS
12. MRC Roussillon - Mémoire : Consultation publique de l'ARTM au sujet du plan stratégique de développement du transport collectif
13. MRC Roussillon - Résolution d'appui du mémoire de la TPECS
14. MRC Roussillon - Résolution de la MRC Roussillon dépôt mémoire PSD
15. MRC Rouville - Résolution d'appui du mémoire de la TPECS
16. MRC Thérèse-de-Blainville - Résolution d'appui du mémoire de la TPÉCN
17. MRC Vallée-du-Richelieu - Résolution d'appui du mémoire de la TPECS
18. MRC Vaudreuil Soulanges - Résolution d'appui du mémoire la TPECS
19. Municipalité de Pointe-Calumet - Résolution appui au mémoire de la TPÉCN
20. Municipalité de Saint-Joseph-du-Lac - Résolution d'appui du mémoire de la TPÉCN
21. Municipalité de Saint-Sulpice - Résolution d'appui du mémoire de la TPÉCN
22. Table des préfets et élus de la Couronne Nord - Mémoire sur le projet de Plan stratégique de développement de l'ARTM
23. Table des préfets et élus de la Couronne Sud - Mémoire de la Table des préfets et élus de la Couronne Sud dans le cadre du projet de plan stratégique de développement du transport collectif de l'ARTM
24. Ville de Blainville - Résolution appui au mémoire de la TPÉCN
25. Ville de Bois-des-Filion - Résolution appui au mémoire de la TPÉCN

26. Ville de Boisbriand - Mémoire de la Ville de Boisbriand - Projet de plan stratégique de développement du transport collectif
27. Ville de Boisbriand - Résolution d'appui du mémoire de la TPÉCN
28. Ville de Boucherville - Résolution appui au mémoire de la sécurité ferroviaire
29. Ville de Charlemagne - Résolution d'appui du mémoire de la TPÉCN
30. Ville de Côte-Saint-Luc - Mémoire : L'avenir de la mobilité dans le secteur élargi NDLS
31. Ville de Côte-Saint-Luc - Résolution concernant le PSD
32. Ville de Deux-Montagnes - Résolution appui au mémoire de la TPÉCN
33. Ville de l'Assomption - Mémoire de la ville de l'Assomption. Projet de plan stratégique de développement du transport collectif
34. Ville de L'Assomption - Résolution appui au mémoire de la TPÉCN
35. Ville de Laval et STL - Mémoire de la Ville de Laval et de la STL
36. Ville de Longueuil - Mémoire de Longueuil sur le Plan stratégique de développement de l'ARTM
37. Ville de Mascouche - Résolution appui au mémoire de la TPÉCN
38. Ville de Mirabel - Mémoire d'appui TPÉCN : Positionnement de la Ville de Mirabel à l'égard du PSD
39. Ville de Mirabel - Résolution d'appui du mémoire de la TPÉCN
40. Ville de Montréal - Mémoire de la ville de Montréal sur le PSD
41. Ville de Repentigny - Mémoire de la Ville de Repentigny
42. Ville de Repentigny - Résolution d'appui du mémoire de la TPÉCN
43. Ville de Saint-Anne-des-Plaines - Résolution d'appui du mémoire de la TPÉCN
44. Ville de Saint-Eustache - Résolution appui au mémoire de la TPÉCN
45. Ville de Saint-Jérôme - Résolution | Mesures prioritaires à inclure au plan stratégique de développement du TC
46. Ville de Sainte-Thérèse - Résolution appui au mémoire de la TPÉCN
47. Ville de Terrebonne - Résolution appui au mémoire de la TPÉCN

Regroupements d'affaires et entreprises privées

1. Chambre de Commerce de l'Est de Montréal (CCEM) - Mémoire : Repensons la mobilité vers l'Est
2. Aile des gens d'affaires de Rosemère (AGAR) - Lettre d'appui au mémoire TPÉCN
3. Chambre de commerce de la MRC de l'Assomption (CCMLA) - Mémoire de la Chambre de commerce de la MRC de l'Assomption .Projet de Plan stratégique de développement du transport collectif
4. Groupement des Entreprises de Sainte-Thérèse (GEST) - Lettre d'appui au mémoire TPÉCN
5. Institut de développement urbain (IDU) - Mémoire : Réflexion préliminaire de l'Institut de développement urbain
6. Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM) - Mémoire de la CCMM
7. Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud (CCIRS) - Mémoire - CCIRS pour le projet de plan stratégique de développement du transport collectif
8. Chambre de commerce et d'industrie Thérèse-De Blainville (CCITB) - Lettre d'appui du mémoire de la TPÉCN-PSD
9. Devmont - Lettre : Request to make the Namur-de la Savane sector a priority in the Public Transit Strategic Development Plan
10. Rayside | Labossière - Mémoire sur le Plan stratégique du transport collectif

11. SEC Carré Décarie - Mémoire pour la consultation publique sur le projet de Plan stratégique de développement du transport collectif de l'ARTM
12. Uber - Mémoire : Plus d'accès au transport collectif
13. Bus.com - Mémoire sur le Projet de plan stratégique de développement du transport collectif
14. Lime - Mémoire concernant le projet de Plan stratégique de développement du transport collectif
15. Navark - Mémoire PSD - Réseau de transport collectif fluvial de l'archipel d'Hochelaga

Milieu académique et de la recherche

1. Institut de l'énergie Trottier et Université de Montréal (IET) - Commentaire PSD : Des vœux pieux
2. Ordre des urbanistes du Québec (OUQ) - Mémoire : Une direction claire, mais attention aux embûches sur la voie
3. Université de Montréal (UDeM) – Jean-Philippe Meloche -Mémoire : Quelques suggestions de financement
4. Université du Québec à Montréal (UQAM) – Florence Junca-Adenot - Trois sujets à développer plus dans le plan stratégique de développement de l'ARTM

Citoyens

1. Alexandre Lajoie - Mémoire : Analyse de l'implantation d'un service de transport collectif pour connecter le centre-ouest de Montréal à la ligne bleue du métro
2. Benoit Réjean - Mémoire pour le premier Plan stratégique de développement du transport collectif de l'ARTM
3. Ghyslain Gagnon - Connexion : Épine dorsale d'un système de transport efficace
4. Ghyslain Gagnon - Mémoire : Les stationnements incitatifs
5. Gilles Thériault - Mémoire : Assurer la planification du financement du transport collectif au Québec
6. Jocelyn Lemay - Mémoire : Le Crédit de Mobilité - Innovation en transport
7. John Michaud - Mémoire : Alternative à la ligne rose composée d'un Tramway à l'ouest et de la prolongation de la Ligne Jaune à l'est
8. John Michaud - Mémoire : Aspects géostratégiques à considérer dans l'adjudication du matériel ferroviaire utilisé par la communauté
9. John Michaud - Mémoire : Tam-train électrique lavallois Est-Ouest
10. John Michaud - Mémoire: Tramway Électrique de la Rive-Sud
11. Laurel Thompson - Mémoire sur le PSD

Annexe 3

Axes de services structurants de transport collectif proposés dans les mémoires

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 aux autobus et au covoiturage ;
- Évaluation d'un mode compatible avec le REM dans le réseau du train de l'Est afin d'améliorer l'offre de services ;
- Mise en place 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.

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 les 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.



INM

5605, avenue de Gaspé, bureau 404
Montréal (Québec) H2T 2A4

Téléphone : 1 877 934-5999

Télécopieur : 514 934-6330

Courriel : inm@inm.qc.ca

www.inm.qc.ca