

Le rapport du Groupe consultatif de citoyens de l'ARTM sur la mobilité

« Nous avons accepté ce défi pour améliorer l'offre de services en tant qu'utilisateurs, partager nos expériences et expertises en matière de transport et émettre nos idées en vue de bonifier le transport collectif. »



Tables des matières

Acronymes et abréviations	6
Note des animatrices	7
Ce que les décideurs doivent savoir.....	8
À propos du Groupe consultatif de citoyens.....	12
<i>Les membres du Groupe consultatif de citoyens</i>	13
Présentateurs experts invités.....	14
<i>Sujet</i>	14
<i>Présentateur</i>	14
Les membres du Groupe consultatif	16
La composition du Groupe	27
Déroulement des rencontres du Groupe	29
<i>RENCONTRE 1 : Le samedi 11 mai 2019</i>	29
<i>RENCONTRE 2 : Le samedi 25 mai 2019</i>	31
<i>RENCONTRE 3 : Le samedi 1^{er} juin 2019</i>	34
<i>RENCONTRE 4 : Le samedi 15 juin 2019</i>	36
Rapport du Groupe consultatif de citoyens de l'ARTM sur la mobilité....	39

Les points de vue exprimés dans ce rapport sont ceux des participants au Groupe consultatif de citoyens et non ceux de l'ARTM. Ils sont le fruit de leurs délibérations et illustrent le consensus qui s'en est dégagé. Les recommandations faites par les participants seront examinées dans le cadre de l'élaboration du Plan stratégique de développement du transport collectif.





Acronymes et abréviations

ARTM	Autorité régionale de transport métropolitain
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
OPTC	Organisme public de transport collectif
PMAD	Plan métropolitain d'aménagement et de développement
PSD	Plan stratégique de développement du transport collectif
REM	Réseau express métropolitain
RTL	Réseau de transport de Longueuil
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport de Montréal
TOD	<i>Transit-Oriented Development</i>

Note des animatrices

C'est avec plaisir que nous présentons à l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) le rapport final du Groupe consultatif de citoyens portant sur l'amélioration et le développement du réseau de transport collectif de la grande région métropolitaine de Montréal. Ce document est le fruit de plus de 1000 heures de travail bénévole, offert par les quelque trente-deux membres du Groupe ayant été sélectionnés aléatoirement dans la région.

Ce Groupe consultatif a été créé pour permettre à l'ARTM d'obtenir des perspectives diverses et représentatives de l'ensemble des citoyens vivant dans la région, afin de mieux comprendre leurs priorités, leurs valeurs et leurs inquiétudes. Il a été mis en place dans le cadre de la démarche d'élaboration du Plan stratégique de développement du transport collectif.

Dans ce rapport, vous trouverez des recommandations traitant d'un vaste éventail de thématiques, telles que l'intégration tarifaire, la création d'un système de transport intégré et fluide, l'amélioration de l'expérience client, ainsi que la promotion du civisme auprès des utilisateurs du transport collectif. Les membres du Groupe consultatif étaient ravis d'approfondir leurs connaissances au sujet de la création de l'ARTM et du mandat qui lui avait été confié depuis sa création le 1^{er} juin 2017 en tant que planificateur régional du transport collectif. Ils ont toutefois exprimé leur inquiétude face à la lenteur avec laquelle les changements avaient été mis en place durant les dernières décennies. Les recommandations qu'ils ont émises reflètent les changements que la plupart d'entre eux aimeraient voir prioriser d'ici les trente prochaines années.

Soucieux du besoin flagrant de créer un système de transport plus simple, plus convivial et mieux intégré, les membres du Groupe consultatif ont formulé des recommandations qui aideront principalement à améliorer le système de transport collectif et à garantir que l'offre de services soit accessible à tous, de bonne qualité, tout en étant abordable. Dans cette optique, le Groupe s'est assuré, tout au long de sa réflexion, d'avoir une perspective globale, répondant aux besoins de tous les individus de la région.

Les membres du Groupe consultatif ont aussi souligné que la création d'un système de transport convivial était la responsabilité de tous. Des automobilistes aux utilisateurs actuels de transport collectif, en passant par les cyclistes et les piétons, c'est à l'ensemble des citoyens que revient la tâche de surmonter le défi collectif qu'est l'amélioration de la mobilité à travers la région. Les membres ont d'ailleurs encouragé tous les individus vivant dans la grande région métropolitaine à relever ce défi : réfléchir dans une perspective régionale et prendre part à la création d'un système de transport qui offrira des options viables pour tout le monde. Le Groupe a mis l'accent sur l'importance cruciale de ce point, étant donné la croissance démographique, la dispersion des lieux d'activité et le potentiel de réduction de l'empreinte carbone qu'offre l'utilisation de moyens de transport collectif.

Nous espérons fortement que leurs recommandations vous seront utiles dans le cadre de votre travail.



Laurie Drake



Émilie Hervieux

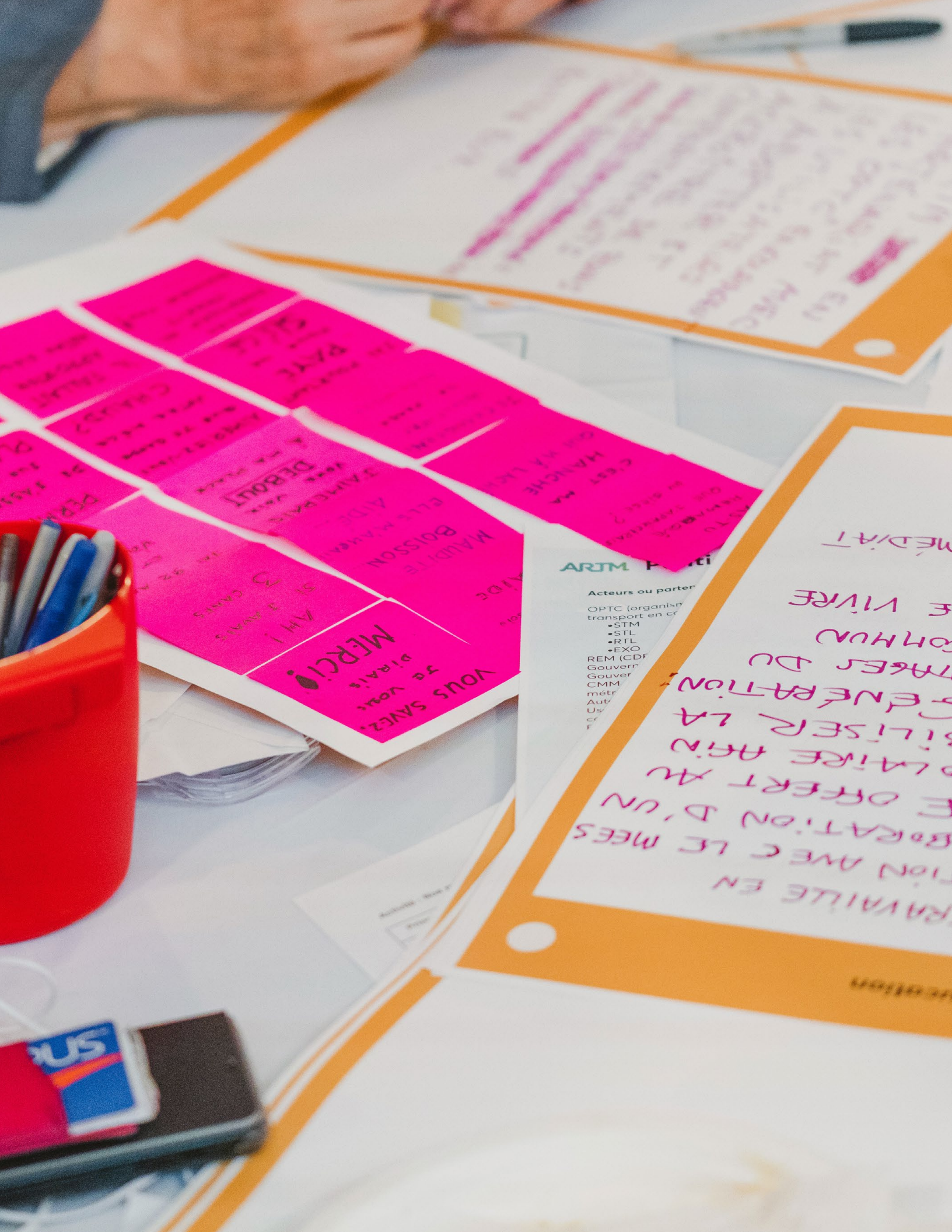
Ce que les décideurs doivent savoir

L'ARTM est une organisation encore toute jeune. Créée en 2017, elle s'est vu confier le mandat de planifier, d'organiser, de financer et de faire la promotion du transport collectif pour la grande région métropolitaine de Montréal. L'ARTM a récemment mis sur pied ce tout premier Groupe consultatif dans le but d'avoir accès à une diversité de perspectives citoyennes, représentatives de la région, et de les intégrer en amont de sa réflexion menant à la création de son premier Plan stratégique de développement (PSD).

Le PSD est non seulement le premier plan stratégique de l'ARTM, mais c'est également la première fois qu'un exercice de planification des systèmes du transport collectif d'aussi grande envergure a lieu dans la région. Le Groupe consultatif de citoyens est d'ailleurs l'une des nombreuses initiatives de consultation mises en place par l'ARTM afin de sonder les citoyens sur leur vision de la mobilité durable sur le territoire pour les trente prochaines années. Les membres du Groupe consultatif de citoyens ont rédigé le rapport que vous trouverez dans les prochaines pages. Le présent sommaire partage avec les décideurs six observations découlant de leurs recommandations et priorités.

1. **Il faut s'engager à respecter le plan établi et à mener les projets à terme.** Les membres du Groupe consultatif étaient ravis d'approfondir leurs connaissances au sujet du nouveau rôle de planificateur régional des transports qui a été confié à l'ARTM. Ils ont aussi perçu de manière positive le changement de gouvernance. Les membres se sont entendus pour dire que, depuis trop longtemps, la région avait souffert de l'absence d'un plan intégré et d'une entité possédant l'autorité nécessaire à la supervision de la création et de la mise en œuvre d'un tel plan. Ils ont aussi soulevé la problématique d'une planification des transports gouvernée par les intérêts politiques dans la région; ces intérêts avaient historiquement changé à maintes reprises, au gré des partis politiques en place, ce qui avait eu un effet néfaste pour la région, causant des ralentissements dans l'achèvement des projets visant l'amélioration du transport collectif. Les membres étaient sceptiques face à la viabilité d'un plan, quel qu'il soit, étant donné la fréquence avec laquelle les plans avaient été remplacés, modifiés ou interrompus dans le passé. Vous trouverez, dans leur rapport, des recommandations traitant de l'importance de renforcer le pouvoir de l'ARTM, en tant que planificateur régional, afin que ses décisions soient à l'abri des changements politiques à venir.
2. **Une pensée à long terme, avec des victoires à court terme.** Alors que les membres du Groupe consultatif encourageaient fortement l'ARTM à créer une vision du développement de la mobilité durable qui s'étend sur un horizon de trente ans, ils ont aussi exprimé la nécessité de mettre en place des solutions à court terme. Étant donné la lenteur d'adaptation à la réalité changeante de la mobilité au cours des dernières décennies, les membres ont signalé l'importance d'effectuer des améliorations remarquables d'ici les cinq à dix prochaines années. Ainsi, vous noterez que la plupart des recommandations émises énoncent des changements à apporter à court terme ou même dans l'immédiat.

3. **Des relations fortes et collaboratives doivent être maintenues avec le public.** À plusieurs reprises, les membres du Groupe consultatif ont souligné le haut niveau de difficulté qu'ils éprouvaient à comprendre le processus décisionnel en matière de transport dans le passé. Conséquemment, ils ressentaient peu de confiance et d'assurance envers les décisions qui avaient été prises. Le Groupe a exprimé qu'une plus grande transparence, accompagnée d'une meilleure collaboration avec les membres du public, améliorerait le niveau de confiance envers le processus décisionnel. De plus, certaines de leurs recommandations à l'ARTM visent à établir davantage de relations mutuelles avec des membres du public : les perspectives de ces derniers sont précieuses et leur volonté d'aider à créer un meilleur système de transport collectif pour la région est grande. Dans cette optique, vous remarquerez que le Groupe a décidé d'ajouter un septième thème, intitulé « Gouvernance ».
4. **Un système de transport collectif simple, intégré et facile d'utilisation est nécessaire.** Le Groupe consultatif a noté que la manière dont le système de transport actuel est organisé rend difficiles les déplacements du point A au point B. Naviguer dans les dix-sept différentes structures tarifaires existant actuellement dans la région représente un défi et rend les déplacements est-ouest difficiles, plus particulièrement pour les résidents des secteurs en périphérie. Ce rapport contient une série de recommandations ayant été émises dans l'optique de créer un système de transport collectif simple, intégré et facile d'utilisation. Tous s'entendaient pour dire que de telles améliorations rendraient assurément le transport collectif et actif plus attrayant.
5. **L'expérience de l'utilisateur doit être plus confortable et sécuritaire... mais pas à n'importe quel prix.** Afin d'encourager un plus grand nombre d'individus à utiliser le transport collectif et d'atteindre ainsi l'objectif fixé par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) de 35 % de part modale en pointe matinale, le Groupe consultatif croit que l'ARTM devrait travailler avec les OPTC afin d'améliorer l'expérience utilisateur en augmentant le niveau de confort du transport collectif et en établissant des normes de service standardisées pour l'ensemble des opérateurs. En parallèle, les membres du Groupe ont souligné qu'il était primordial que le transport collectif demeure abordable et accessible à tous en tout temps. Le transport collectif doit représenter une expérience de grande qualité, à faible coût.
6. **L'amélioration du transport adapté doit être une priorité.** Le Groupe consultatif était unanime : non seulement le niveau de confort de tous les services doit être amélioré, mais une attention particulière doit être accordée au transport adapté. Les membres veulent un transport adapté équitable et aligné avec les autres services offerts dans la région. Comme l'un d'entre eux l'a stipulé, le transport adapté ne devrait pas être une version « seconde classe » de notre système de transport collectif. Dans ce rapport, vous constaterez que certaines recommandations proposent d'offrir davantage d'options pour les utilisateurs du transport adapté, d'harmoniser les horaires et d'améliorer l'accessibilité physique des différents lieux.
7. **Nos habitudes devront changer.** Alors qu'il était d'accord pour dire qu'une amélioration de l'offre de services et de la qualité de l'expérience utilisateur attirerait plus d'individus vers le transport collectif et actif, le Groupe consultatif a aussi noté qu'un changement d'habitudes et de paradigme serait nécessaire. Les membres proposent que l'ARTM soit au premier plan de ce changement. Selon eux, tous les citoyens ont la responsabilité civile de faire la promotion de



ARTM Parti

Acteurs ou parten

OPTC (organism
transport en co

- STM
- STL
- RTL
- EXO

REM (CDF

Gouvern

CMM

métr

Autr

Us

cr

F

E

C

A

S

I

N

O

U

M

E

T

R

E

N

I

E

R

A

L

E

S

E

N

E

N

E

N

E

N

E

N

E

N

E

N

E

N

E

N

solutions durables à long terme – ce qui contribuerait, par le fait même, à réduire les problèmes de congestion. Un des éléments largement motivateurs pour l'ensemble du Groupe était que le transport représente la plus grande cause d'émission de gaz à effet de serre. Dans ce rapport, vous trouverez des recommandations qui soulignent l'importance de responsabiliser les citoyens en les informant, dès leur jeune âge, des bienfaits du transport collectif et du transport actif, ainsi qu'en faisant auprès d'eux la promotion d'habitudes sociales saines et conviviales entre les passagers.

À propos du Groupe consultatif de citoyens

Au cours de quatre rencontres se déroulant les samedis, trente-deux personnes résidant aux quatre coins de la grande région métropolitaine de Montréal se sont rencontrées pour en apprendre davantage sur les grands défis à relever au cours des prochaines années, discuter ensemble et émettre des recommandations en vue de l'élaboration du premier Plan stratégique de développement (PSD) de l'ARTM.

Contexte

D'ici l'année 2050, la région métropolitaine pourrait être témoin d'une croissance démographique de près de 1 million d'habitants¹. Conséquemment, au cours des quinze prochaines années, une hausse d'achalandage de près de 25 % est prévue sur les routes, au sein du transport collectif et du transport actif². La gestion de l'impact de cette croissance sur le système de transport collectif régional nécessite donc une planification soignée.

L'ARTM joue un rôle essentiel dans le développement du réseau de transport collectif de la région en planifiant, en organisant, en finançant et en faisant la promotion des services de transport collectif qui s'y retrouvent. Elle favorise l'intégration des services entre les différents modes de transport.

Lors de sa création, l'Autorité régionale de transport métropolitain s'est vu confier la responsabilité d'établir le premier Plan stratégique de développement (PSD) du transport collectif sur son territoire. Le PSD établira les stratégies liées à la mobilité des personnes, incluant celles à mobilité réduite en tenant compte de la Politique de mobilité durable – 2030 du ministère des Transports du Québec (MTQ), du Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal (PMAD) et du schéma d'aménagement et de développement de la MRC Rivière-du-Nord pour le territoire de la Ville de Saint-Jérôme. Il sera aussi conforme aux orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire.

Le PSD exposera une vision du développement de la mobilité durable sur le territoire jusqu'en 2050, soit pour les trente prochaines années, et présentera une planification des services et des infrastructures pour la décennie à venir. Le plan indiquera également les équipements, les infrastructures et les services nécessaires pour y arriver. À la suite d'une série d'initiatives de participation publique dont fait partie ce Groupe consultatif de citoyens, le PSD sera mis en œuvre dès 2020.

Mandat

L'ARTM a donné aux membres du Groupe consultatif le mandat d'approfondir leurs connaissances au sujet des grands défis à relever, de comprendre les différentes perspectives des résidents de la région, de réfléchir aux implications des nouvelles politiques et de travailler ensemble afin de délibérer et d'émettre des recommandations utiles permettant à l'ARTM de définir plus précisément un plan à l'image des priorités de la région métropolitaine.

¹ Source : données de ISQ traitées par l'ARTM.

² Source : MTQ, 2013.

Les membres du Groupe consultatif de citoyens

Les membres ont été sélectionnés à l'aide d'une loterie civique. En avril 2019, 12 500 ménages de la région métropolitaine de Montréal ont été choisis au hasard et ont reçu une invitation postale à participer au Groupe consultatif de citoyens. L'ARTM a encouragé toute personne désirant prendre part à cet exercice à manifester son intérêt, et ce, sans égard à son âge, son genre, sa nationalité, son origine, sa condition physique ou son mode de transport privilégié au quotidien.

Plus de 140 personnes ont répondu à l'invitation en manifestant leur intérêt à participer au Groupe consultatif ou à recevoir de l'information au sujet des consultations à venir. Les représentants élus aux niveaux municipal, provincial et fédéral, ainsi que les fonctionnaires œuvrant dans le domaine du transport ou de la planification urbaine ne pouvaient pas y participer. Parmi les candidats admissibles, 36 membres ont été sélectionnés aléatoirement afin de représenter l'ensemble de la population vivant et travaillant dans la région³. Les membres ont accepté de consacrer, de manière bénévole, 32 heures au processus de consultation. Aucun des membres n'a reçu d'honoraires ni de rémunération quelconque pour sa participation. Les frais de déplacement, les frais de garde et tous les frais associés aux soins à domicile pour aidant naturel étaient toutefois remboursés.

Les animatrices et l'équipe de facilitateurs

Le Groupe consultatif était animé par Laurie Drake, directrice de recherche et de l'apprentissage, et Émilie Hervieux, associée, toutes deux de la firme de participation publique MASS LBP, mandatée par l'ARTM. L'organisation était responsable d'élaborer le programme et le processus de consultation, de même que de diriger l'équipe de facilitateurs. Les animatrices et l'équipe de facilitation devaient rester neutres tout au long des délibérations.

Processus

Le premier volet du Groupe consultatif visait à offrir à ses membres un cours intensif sur la planification des transports collectifs. Dans l'optique d'en apprendre davantage au sujet des différents besoins en matière de mobilité dans la région métropolitaine, ils ont été exposés à une variété de points de vue de la part de nombreux experts dans les secteurs des transports, de l'aménagement et de la planification urbaine. Après avoir intégré l'équivalent de plusieurs heures d'informations pertinentes à leur réflexion, les membres du Groupe consultatif ont participé à une série d'activités animées, en équipes ou en plénière, qui leur a ultimement permis d'émettre, dans leurs propres mots, les recommandations incluses dans ce rapport. Ainsi, leurs recommandations sont le fruit d'un consensus global reflétant le terrain d'entente sur lequel se sont retrouvés tous les membres du Groupe – plutôt qu'une liste de souhaits individuels.

Experts invités

Le Groupe consultatif a eu l'occasion d'assister à de nombreux exposés, présentant des points de vue et des intérêts divers. En règle générale, les experts étaient invités à participer à des tables rondes, composées de 2 à 4 personnes, d'une durée d'une trentaine de minutes. Chacune était suivie d'une période de questions durant laquelle les membres du Groupe pouvaient demander des précisions sur le contenu présenté ou s'exprimer sur des sujets qui n'avaient pas été touchés par les experts.

³ Au cours du processus, quatre personnes ont dû abandonner le Groupe consultatif pour des raisons de santé et d'urgences familiales.

Présentateurs experts invités

Sujet	Présentateur	
Mot de bienvenue	Daniel Bergeron	Directeur exécutif des transports et de la mobilité, ARTM
Introduction à l'ARTM et au Plan stratégique de développement du transport collectif	Fanie St-Pierre	Chef Affaires publiques et communications, ARTM
	Assumpta Cerda	Conseillère, Planification stratégique, ARTM
	Pegah Nouri,	Conseillère, Gestion des données et recherche, ARTM
	Marie-Pier Veillette	Conseillère, Planification stratégique, ARTM
Grandes tendances	Geneviève Boisjoly	Professeure adjointe, Département des génies civil, géologique et des mines, Polytechnique de Montréal
Panel : Les grands enjeux dans les secteurs	Stéphany Hidalgo	Ingénieur en transport, Ville de Longueuil
	Yves Phaneuf	Coordonnateur, Table des préfets et élus de la Couronne Nord
	Véronique Valenti	Conseillère aux affaires régionales et métropolitaines, Table des préfets et élus de la Couronne-Sud
	Pascal Lacasse	Chef, Division des plans et des politiques, Ville de Montréal
	Denis Fafard	Adjoint exécutif, DGA- Développement durable, Direction générale, Ville de Laval
La planification des transports à Toronto	Antoine Belaieff	Sponsor du programme d'intégration tarifaire, Metrolinx
Panel : besoins en matière de mobilité	Suzanne Lareau	Présidente-directrice générale, Vélo Québec
	Serge Poulin	Directeur général, Regroupement des Usagers du transport adapté et accessible de l'île de Montréal
	Sarah V. Doyon	Directrice générale, Trajectoire Québec
Les liens entre l'aménagement et les transports	Pierre-Olivier Lebeau	Conseiller, Planification stratégique, ARTM
	Marie-Pier Veillette	Conseillère, Planification stratégique, ARTM
Panel: le transport et les milieux de vie	Suzy Peate	Coordonnatrice exécutive, Direction de la planification du territoire métropolitain, CMM
	Benjamin Laplatte	Vice-président, Affaires publiques et communications, Conseil du patronat du Québec (CPQ)
	Valérie Beaulieu	Directrice générale, Culture Montréal

Sujet	Présentateur	
Panel: le futur des transports	Jean-François Barsoum	Consultant délégué principal, Ville intelligentes Eau et Transports, IBM
	Tania Gonzalez	Responsable des campagnes Transport, GES et aménagement du territoire, Conseil régional de l'environnement de Montréal
	Alexandre Savard	Directeur, Développement des affaires, Rail et Mobilité intégrée, GIRO
Le financement des transports collectifs et la refonte tarifaire	Ludwig Desjardins	Directeur adjoint, Planification stratégique, tarif et financement, ARTM
	Françoise Grambin	Conseillère, Planification stratégique, ARTM
	Alfred Ka Kee Chu	Conseiller expert, Système tarifaires - ARTM
	André Lomone	Analyste, Tarification et financement, ARTM

Remerciements

L'Autorité régionale de transport métropolitain tient à remercier chaleureusement tous ceux qui ont contribué aux travaux du groupe consultatif de citoyens mis en place dans le cadre de l'élaboration de son Plan stratégique de développement du transport collectif. Leur expertise et leur engagement dans ce processus ont permis de présenter une multitude de points de vue et préoccupations qui ont contribué au succès des travaux du groupe.



Les membres du Groupe consultatif

Voici les biographies des membres du Groupe consultatif. Celles-ci ont été préparées par les participants eux-mêmes afin de nous partager leurs expériences de vie et leur motivations personnelles à participer à l'exercice de consultation.

Ai Hua Wang, Montréal

Je suis née en Chine. J'aime la culture occidentale depuis que je l'ai connue en regardant la télévision à six ans. J'aime voyager, lire, dessiner, faire du sport et discuter avec mes amies. J'ai fait des études en rédaction et en traduction, et j'ai appris le métier d'interprète. En 2010, j'ai atteint l'un de mes buts à long terme : réussir mon projet d'immigration au Québec. J'ai étudié à Montréal pendant cinq ans, mais je n'ai pas encore trouvé d'emploi dans mon domaine. Grâce au transport public de Montréal et à mon vélo, je peux voyager où je le désire. Je suis heureuse d'avoir été invitée à participer à cette consultation publique, car je souhaite contribuer à un développement du transport qui favorise la réduction de la pollution et qui améliore la qualité de vie des citoyens.

Akouvi Sefako Amouzou, Montréal

Je suis arrivée au Canada en décembre 2013. Après l'obtention de mon diplôme à Trois-Rivières, j'ai pu trouver un travail à Montréal. Mon expérience en tant qu'utilisateur du transport en commun est bonne, parce que c'est mon principal mode de transport. Cependant, il y a des améliorations à faire au niveau des stations de métro, de l'information utile pour les nouveaux arrivants pour ne citer que ceux-là. Ma participation au Groupe consultatif de citoyens me permet de soulever des points importants afin de donner le goût aux usagers d'augmenter la part modale du transport collectif.

Alexandre Hamon, Montréal-Est

Je suis né et j'ai vécu en périphérie de Paris jusqu'à mon arrivée à Montréal en 2013. Je vis actuellement avec mon épouse et mes deux filles à Montréal-Est. Je travaille dans le centre-ville de Montréal comme administrateur de systèmes informatiques pour un détaillant reconnu de bijoux de luxe. Afin de m'y rendre, je prends l'autobus le plus proche qui m'amène au terminus Honoré-Beaugrand à l'extrême est de la ligne verte, soit un trajet total d'environ 50 minutes. Je souhaitais participer au Groupe consultatif afin d'apporter ma contribution pour l'amélioration globale des services de transport dans l'ensemble de la métropole.

Alfred Edel, Westmount

Je suis arrivé au Canada en 1953. Je n'ai pas pu fréquenter l'école en français. L'anglais est donc devenu ma troisième langue et, plus tard, le français, ma quatrième. Je ne maîtrise donc pas le français aussi bien que je le voudrais. Par contre, j'ai réussi un diplôme en génie mécanique à Polytechnique Montréal et une maîtrise en informatique à l'UQAM. J'ai travaillé en conception

mécanique dans l'industrie des pâtes et papiers, dans des usines de confection de ciment, ainsi que des usines de traitement et des fonderies, avant de devenir gestionnaire de projet. Retraité, je suis maintenant grand-père d'un petit garçon né en janvier et je suis heureux de passer du temps avec lui. Je voulais participer au Groupe consultatif parce que le système de transport était bon pour les années 1960, mais, en 2019, il a besoin d'être modernisé.

Anita Miner, Montréal (Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles)

En tant que retraitée active et étudiante à temps partiel, j'ai à me déplacer dans divers secteurs de Montréal et de la couronne nord. Je ne peux utiliser les transports collectifs lors de mes déplacements pour mon travail. La difficulté réside dans la gestion du transport collectif entre l'est de Montréal et la couronne nord en dehors des heures de pointe et qui est inexistant les fins de semaine et les jours fériés. L'est de Montréal est un secteur défavorisé et à développer en matière de transport collectif. J'ai certaines restrictions physiques qui sont un obstacle au transport collectif, tout comme plusieurs aînés vivant avec des difficultés et utilisant les transports en commun. Je me suis impliquée dans cette consultation pour faire entendre leur voix.

Anne-Marie Homère Goyette, Saint-Eustache

Je suis née à Port-au-Prince, en Haïti, et je suis arrivée au Québec en 1970. J'ai vécu à Sainte-Foy et, depuis quarante ans, je vis à Saint-Eustache. Mariée, mère de deux filles et grand-mère de deux petits garçons. Diplômée de l'Université de Montréal en psychoéducation et en théologie, j'ai travaillé dans différents domaines, en éducation et en tant que coordonnatrice d'un centre en santé mentale que j'ai fondé. J'ai terminé ma carrière en pratique privée. Il y a deux ans, j'ai pris ma retraite. Depuis, j'utilise le transport en commun, soit le train et l'autobus, pour mes loisirs et mes sorties. En participant au Groupe consultatif, je crois que mon expérience dans le milieu communautaire peut apporter une contribution intéressante.

Chantal Jolicoeur, L'Assomption

Je vis et travaille à L'Assomption. Je suis mère de deux enfants, aujourd'hui jeunes adultes. Je me déplace principalement avec ma voiture électrique. J'ai eu à utiliser l'autobus à quelques reprises, mais les horaires sont peu accommodants dans mon quartier. Ma fille, étant à l'université, a fini par déménager à Montréal. J'utilise souvent le métro à partir de la station Radisson. Mon fils travaille à Saint-Paul et je dois le voyager, car aucun transport collectif n'est offert à proximité de son emploi. Je me suis jointe au Groupe consultatif pour partager mon expérience personnelle, celle de mes proches et de mes concitoyens.

David Cusson, Saint-Jérôme

J'ai grandi à Sainte-Sophie et je demeure présentement à Saint-Jérôme. Je n'ai pas d'enfants. Je travaille en tant que câbleur à Laval et j'utilise ma voiture tous les jours pour m'y rendre. J'utilise également le train, l'autobus et le métro pour me rendre au centre-ville de Montréal quelques fois par année. J'étais très enthousiaste à l'idée de participer au Groupe consultatif de l'ARTM pour comprendre les enjeux auxquels font face les agences responsables de la gestion du transport collectif dans la région du Grand Montréal et pouvoir apporter mon grain de sel à un système de transport qui a beaucoup de potentiel.

Dominique Jutras, Calixa-Lavallée

J'habite la Rive-Sud et la couronne sud de Montréal depuis trente-cinq ans. J'ai toujours utilisé mon automobile pour mon travail, d'abord sur l'île de Montréal et maintenant sur la Rive-Sud. Occasionnellement, pour mes loisirs et par affaire, j'utilise le transport en commun sur l'île de Montréal, après avoir laissé mon automobile près d'une station de métro et parfois près d'un arrêt d'autobus interurbain (exo). Sachant que les transports contribuent largement aux émissions de GES, je participe au Groupe consultatif, en continuité avec mon humble engagement dans le cadre du Pacte pour la transition que j'ai signé. Les milieux ruraux, en particulier les villages éloignés des circuits d'autobus interurbains, devraient être mieux desservis notamment en multipliant les espaces de stationnement incitatif.

Fasal Kanouté, Laval

Je suis professeure titulaire en psychopédagogie à l'Université de Montréal. Je suis originaire du Sénégal et je vis au Québec depuis vingt-huit ans. Je me déplace en semaine essentiellement en transport en commun pour aller de la maison à mon lieu de travail, ainsi que pour mes autres activités professionnelles et personnelles. Je combine le plus souvent la ligne de train Saint-Jérôme et le métro pour me déplacer. J'ai accepté de participer au Groupe consultatif pour mieux comprendre les enjeux et défis du transport en commun et pour contribuer à une réflexion collective qui vise son amélioration.

François Vandal, Montréal

Le transport collectif est au cœur d'une société moderne et une des grandes solutions au changement climatique. Mon désir est d'avoir un système de transport que les gens ont envie d'utiliser, d'avoir une fierté écologique et de profiter le plus possible de la belle région métropolitaine. J'habite, j'étudie et je travaille à Montréal, et j'utilise les transports en commun chaque jour depuis dix ans.

Gilles St-Laurent, Saint-Jérôme

Je suis ingénieur industriel, diplômé de Polytechnique Montréal en 1984. Marié et père de quatre enfants, soit trois garçons et une fille, et grand-père de trois petits-fils. J'ai vécu vingt ans à Montréal dans les premières années de ma vie pour déménager en banlieue après mon mariage, car mon épouse a toujours vécu sur la Rive-Sud. J'ai travaillé une grande partie de ma vie professionnelle pour des entreprises industrielles en maintenance dans des postes de direction. Maintenant, je travaille pour une firme informatique en maintenance de Québec. Je travaille de la maison environ 40 % du temps, 50 % chez des clients partout en Amérique du Nord, mais surtout au Québec, et 10 % au bureau de Québec. Je demeure maintenant à Saint-Jérôme depuis douze ans. Mon épouse a un commerce dans les Laurentides. Nous n'avons plus d'enfants à la maison. De temps en temps, nous allons à Montréal voir des spectacles et, dans ce cas, nous utilisons le transport en commun, soit le train de Saint-Jérôme ou le métro de Laval. Cependant, comme la vie culturelle prend beaucoup de vigueur à l'extérieur de Montréal, nous nous y rendons de moins en moins souvent. Et Montréal devient de plus en plus un obstacle à traverser pour aller visiter une partie de la famille sur la Rive-Sud.



Ian-Patrick Thibault, Chambly

J'habite Chambly et travaille à Longueuil depuis mon arrivée en Montérégie en 2013. Avant, je vivais à Sherbrooke, une ville où l'heure de pointe n'a rien à voir avec celle du grand Montréal ! Je me rends habituellement au travail en voiture, mais lorsque je dois me rendre au centre-ville de Montréal en partant de Longueuil, il m'arrive de prendre le métro pour ne pas avoir à me préoccuper de la circulation et du stationnement. Toutefois, je préfère de beaucoup adapter mon horaire pour voyager en dehors des heures de pointe avec ma voiture. Je voulais participer au Groupe consultatif, parce que je suis convaincu que l'enjeu de l'amélioration de la mobilité est incontournable à court terme et, malgré mon attachement à ma voiture, je ne demande qu'à être convaincu de la délaissier et je suis prêt à chercher des solutions dans ce sens.

Isabelle Robillard, Montréal

Depuis mon plus jeune âge, je me déplace pour me rendre à mes différentes activités. J'ai d'abord fait mes déplacements à pied ou à bicyclette. Par la suite, je me suis familiarisée avec le transport en commun de la région métropolitaine que j'ai utilisé d'est en ouest et du nord au sud. J'ai aussi eu l'occasion de traverser les eaux de la rive sud et celles de la rive nord. Ayant une vie de plus en plus active, aujourd'hui, j'ai un véhicule, car le temps me manque et le réseau de transport ne répond plus à mes besoins. J'ai accepté de prendre part au Groupe consultatif parce que je me sens interpellée par les questions environnementales et que je veux participer. J'aimerais contribuer à harmoniser la gestion de toutes les ressources en transport, afin que chacun puisse respectueusement trouver sa juste place.

Jean-Pierre Leboeuf, Saint-Jérôme

Je suis né à Montréal. Marié depuis 39 ans, je vis depuis plus de trente ans dans la région des Basses-Laurentides où nous avons élevé notre famille de trois garçons et une fille. Au cours des années, j'ai développé une grande expertise dans le milieu du transport, tant au niveau scolaire, transport routier, en commun et adapté. Je travaille présentement au sein d'une grande entreprise internationale où l'intégration des personnes vivant avec des différences a de l'importance. J'ai largement contribué à mettre ce projet sur pied, étant engagé dans cette cause. J'ai d'ailleurs une école de karaté adaptée pour les gens ayant des limitations fonctionnelles ou cognitives. Actuellement, les élèves utilisent le transport adapté, mais malheureusement celui-ci présente beaucoup de lacunes. Mon défi est de travailler à améliorer le transport adapté dans ma région et celle du Grand Montréal. C'est pour cette raison que j'ai joint le Groupe consultatif, car je crois sincèrement que, tous ensemble, nous pourrons participer au développement et à l'amélioration du transport public. Il me fait grand plaisir d'y apporter ma contribution.

Julie Fortin-Leclerc, Longueuil

Je suis native des Hautes-Laurentides, où j'ai vécu sur une petite ferme familiale, sans électricité. Je suis venue à Montréal à seize ans pour gagner ma vie. J'ai travaillé d'abord dans le système de santé, en assurance-vie et dans le domaine bancaire. J'ai deux fils et cinq petits-enfants adultes. Je suis retraitée depuis novembre 2006. Je me suis toujours déplacée en transport public métropolitain et régional et, à l'occasion, en covoiturage. Comme j'ai toujours été très curieuse, j'ai voulu m'informer et participer à l'amélioration en transport public en faisant partie du Groupe consultatif.

Dr Louis-Paul Chenier, Montréal (Anjou)

Aîné d'une famille de six enfants, je suis né à Montréal en 1927. J'ai fait mes études primaires, puis supérieures à Montréal en agronomie à l'Institut agricole d'Oka, affiliée à l'Université de Montréal. Là, j'ai entrepris des recherches livresques non imposées sur deux sujets : la flore de la région subalpine des Rocheuses de l'Alberta et le « Compendium de la vitamine B12 ». Ces travaux ont été publiés en 1950 et ont été reconnus par l'Université de Montréal qui m'a décerné le titre L.S.A. Je me suis alors inscrit pour des études au doctorat en sciences à l'Université Laval. En 1954, je me suis marié avec Marguerite Gagnon et nous avons eu cinq enfants. Deux mois après notre mariage, nous partions pour l'Alberta, à la vaste Suffield Experimental Station, où j'allais occuper le poste de coordonnateur des animaleries au ministère de la Défense. Là, j'ai participé au design et à la réalisation de la plus grande animalerie au Canada. Pendant ce séjour, j'ai assisté à l'explosion expérimentale de cent tonnes de dynamite et j'ai pu observer une « onde de choc ». Après quelques années de travail administratif, j'ai participé à des travaux de recherche. Lors d'une visite à Montréal où je rencontrais des compagnies pharmaceutiques pour obtenir des produits chimiques inédits afin de poursuivre mes recherches en toxicologie, un poste m'a été offert. Je suis revenu à Montréal avec ma famille en 1966. Chez Frank W. Horner Limited, je suis devenu directeur du service de la pharmacologie. De plus, je suis multilingue : j'ai présenté mes travaux scientifiques partout au Canada et dans près de la moitié des états américains, et je détiens des certificats d'études en langue allemande de l'Université Laval et en langue russe de l'Université de la Saskatchewan. Finalement, l'expérience et la réputation acquises en Alberta m'ont valu de devenir le directeur du Service des animaleries de l'UdeM (SANUM) jusqu'à ma retraite. J'ai aussi fait de la traduction, dont celle du livre américain *Le guide vétérinaire* du docteur C.E. Spalding, publié en 1984.

Marc-Antoine Paquette, Montréal

J'ai grandi à Mascouche, dans la région de Lanaudière, et j'habite maintenant à Tétreaultville. J'ai utilisé le transport en commun tous les jours pour me rendre à l'université lors de mes études et maintenant je l'utilise fréquemment pour me rendre au centre-ville. Il y a quatre ans, lorsque j'ai pris la décision de déménager sur l'île de Montréal, je voulais améliorer mon accès aux transports en commun et j'ai rapidement constaté que l'est de Montréal était aussi très mal desservi. C'est pourquoi j'ai décidé de m'impliquer dans le Groupe consultatif, afin de faire valoir les doléances partagées par plusieurs usagers du transport en commun habitant dans cette région.

Marie Sœurette Mathieu, Laval

Je suis arrivée au Canada, il y a 46 ans. J'ai vécu à Montréal pendant plusieurs années avant de déménager à Laval. J'ai étudié à l'UQAM et à l'Université Concordia, et j'ai travaillé dans la fonction publique du Québec. Je suis aussi écrivaine et j'ai publié plusieurs ouvrages. Tous mes déplacements pour les études et pour le travail ont été faits en transport en commun. Maintenant, je suis à la retraite et je demeure à Laval. Quand j'assiste à des activités littéraires ou artistiques à Montréal, j'utilise le transport en commun au lieu de prendre ma voiture. Je trouve cela plus pratique et plus rapide.

Martin Tremblay, Mascouche

Ayant grandi à Laval, demeurant maintenant à Mascouche, le transport a toujours été pour moi un élément clé et structurant du tissu urbain. D'ailleurs, le territoire est quelque chose qui m'intéresse

beaucoup, ce qui explique entre autres le fait que je suis enseignant de géographie et d'histoire au secondaire à Laval. Après avoir visité plusieurs villes d'Europe de taille comparable à Montréal (Vienne est un bon exemple), je demeure convaincu qu'on peut optimiser les réseaux de transport dans la grande région métropolitaine de Montréal pour qu'on soit aussi vus comme un modèle à travers le monde. C'est cet espoir d'un réseau de transport efficace, qui tient compte des réalités actuelles et futures, que je me suis impliqué dans cette consultation.

Mireille Hamadou, Montréal (Pierrefonds-Roxboro)

Je suis enseignante en soins infirmiers, un métier qui me fait parcourir les hôpitaux du Grand Montréal et, par conviction, je le fais le plus souvent en transport collectif. C'est tout un défi de relier la ville d'ouest en est en moins de deux heures tous les jours. Ma contribution au Groupe consultatif est un engagement citoyen pour mes enfants et pour ma ville. C'est aussi une façon « d'agir » pour les transports au lieu de les « subir ». Mon âge me permet de voir si quelques-unes de nos recommandations finales seront réellement prises en compte. J'attends et j'espère.

Mirela Petre, Longueuil

J'habite la Rive-Sud et j'ai toujours travaillé à Montréal. Je voyage en transport en commun pour me rendre au travail. Depuis 2013, je travaille à l'Institut de Cardiologie de Montréal (ICM) dans l'est de l'île, ce qui me prend une heure de voyage, de porte à porte, le matin et le soir en prenant un bus du RTL, le métro avec deux transferts, ainsi qu'un bus de la STM. Malheureusement, le bus de la STM a des passages seulement toutes les vingt minutes, et un peu plus aux heures de pointe, mais je prends le bus à contre-courant. À l'ICM, un comité sur la mobilité durable a été créé et je me suis portée volontaire. Un chantier d'agrandissement a réduit le nombre de places du stationnement des employés. La PDG voulait savoir dans quelle mesure et pour quelles raisons le personnel serait prêt à changer ses habitudes de transport. Un sondage a été fait et les résultats ont confirmé que la voiture solo était gagnante avec 60 % des voix et le transport en commun arrive loin derrière avec 11 %, bien que 40 % des employés habitent dans un rayon de 5 km. Changer des habitudes pour 2 000 employés ? Le transport en commun est difficile à vendre à Montréal, car il n'y a pas encore d'offre attirante ni pour la fréquence ni pour les horaires. Il y a un organisme Voyagez Futé qui joue l'intermédiaire. Alors, avec toute cette expérience, convaincue moi-même que, dans une métropole comme Montréal, le transport en commun doit s'améliorer pour que les gens se tournent vers lui naturellement, je me suis dit en recevant l'invitation de l'ARTM qu'il y avait encore de l'espoir. Sauf que 2050 me semble loin à l'échelle humaine... mais tout près à l'échelle métropolitaine.

Nicole Laberge, Belœil

J'ai grandi à Joliette et dans la région de Lanaudière. J'ai vécu à Montréal de juin 2005 à septembre 2018 et je vis maintenant à Belœil, dans la Vallée-du-Richelieu, avec mon chien d'assistance à la mobilité de la Fondation Mira. Depuis 1998, j'utilise le transport en commun régulier ainsi que le transport adapté pour me rendre à mes rendez-vous, soit à l'école, au travail et pour d'autres sorties; enfin, pour avoir une vie aussi normale que les autres. J'ai décidé de participer au Groupe consultatif, parce que les personnes à mobilité réduite veulent l'équité dans les moyens de transport en commun. Elles souhaitent être en mesure d'utiliser les mêmes moyens communautaires en même temps (le train, l'avion, le métro, le quadriporteur électrique, etc.) et ne pas être dans une classe à part avec un système de transport de deuxième classe.



Noel Boum, Montréal

Je suis arrivé au Canada en 2012 et, depuis, j'ai étudié et travaillé dans de nombreuses petites villes autour de l'île de Montréal. Je vis actuellement dans l'est de Montréal et je vais presque tous les jours ouvrables à l'UQAM pour mes études. J'y vais généralement en faisant une partie du trajet en voiture et le reste en transport en commun. Mais il y a eu des moments où je suis arrivé en retard, notamment lors d'un examen, à cause d'une panne sur la ligne orange. À certains, ce retard pouvait coûter des entrevues, pour d'autres quasiment des emplois. La raison de ma participation au Groupe consultatif est simplement d'apporter ma contribution aux solutions innovantes pouvant régler le problème des retards du métro.

Pierre Franzidis, Westmount

Je suis né et j'ai étudié à Alexandrie, en Égypte, avec un séjour de six mois à Paris. J'ai émigré en Afrique du Sud en 1962 et au Canada en 1966. J'ai travaillé à Montréal durant cinquante ans pour une grande compagnie d'assurances. Aujourd'hui, je suis retraité. En prenant l'exemple du système de transport à Paris, le nombre des stations de métro du territoire régional a augmenté rapidement. De plus, en raison des changements climatiques, les lignes d'autobus devront être un soutien nécessaire. On va devoir bonifier les utilisateurs du réseau selon des critères de la qualité de l'air. Par exemple, à Paris, les billets sont à prix réduits ou offerts gratuitement en fonction du degré de pollution de l'air.

Samir Khadir, Laval

Je suis né, j'ai grandi et j'ai étudié dans la région de Montréal. Vivant actuellement à Laval, mes déplacements quotidiens consistent à prendre l'autobus et le métro en direction du centre-ville de Montréal. Ayant effectué des études en ingénierie, je suis conscient de l'importance des transports en commun comme solution face aux changements climatiques. C'est pourquoi j'ai décidé de participer au Groupe consultatif.

Serge Gélinas, Chambly

Résidant de Chambly depuis 1992, j'ai participé au développement du transport collectif et du transport adapté de 2009 à 2016. J'ai entre autres participé à la refonte du réseau local et à la mise en place de la gratuité universelle du transport. Je ne pouvais qu'être heureux d'avoir la chance de participer à ce Groupe qui façonnera l'avenir du transport collectif de la grande région de Montréal.

Stefania Campos, Montréal

Je suis née à Montréal de deux parents immigrants. Je vis dans l'est de Montréal et je travaille dans l'ouest. L'aller-retour me prend de deux heures trente à trois heures en transport en commun par jour, alors que, en auto, c'est de une heure trente à deux heures, au plus. Avec les changements climatiques, je tiens quand même à utiliser le transport en commun et j'aimerais inciter plus de gens à le faire. Je suis consciente que je suis quand même bien desservie, mais que ce n'est pas le cas pour tous ! J'ai posé ma candidature pour le Groupe consultatif par curiosité et aussi pour pouvoir faire ma part comme citoyenne. J'aimerais inciter les gens à utiliser le transport collectif et aussi voir ce qu'il est possible de faire pour diminuer le temps de transport.

Suzane Armelle Mbamba, Montréal (LaSalle)

Je suis camerounaise immigrée au Canada au mois d'août 2018. Je suis ravie d'être bénévole pour le Groupe consultatif de l'ARTM, car je me sens privilégiée de pouvoir donner mon opinion pour contribuer au développement du transport dans une des plus grandes villes du monde. Je viens d'un pays où le transport en commun n'est pas du tout développé et où il est plus aisé d'avoir son propre véhicule pour se mouvoir. Arrivée à Montréal et ayant fait connaissance avec les modes de transport en commun de cette ville, je me suis lancée et je ne suis pas prête à avoir un véhicule personnel, sauf en cas de force majeure pour des nécessités. Il me plaît d'en savoir plus sur le transport en commun au Canada et de partager la petite expérience que j'ai déjà emmagasinée. Je trouve plaisant de me déplacer en transport en commun, mais je dirais que certaines améliorations pourraient se faire pour les années futures. Je travaille à Saint-Laurent. Ça me prend environ une heure trente pour chacun des trajets et je comptabilise environ trois heures de transport par jour. Je suis curieuse de savoir comment la même distance peut se faire en auto en moins de temps, « carrément divisé par six ». J'adore le travail en équipe. C'est pour cette raison que je suis également bénévole pour un organisme d'accueil de nouveaux arrivants à LaSalle. J'assure aussi le secrétariat dans une association à but non lucratif qui œuvre pour l'entrepreneuriat féminin.

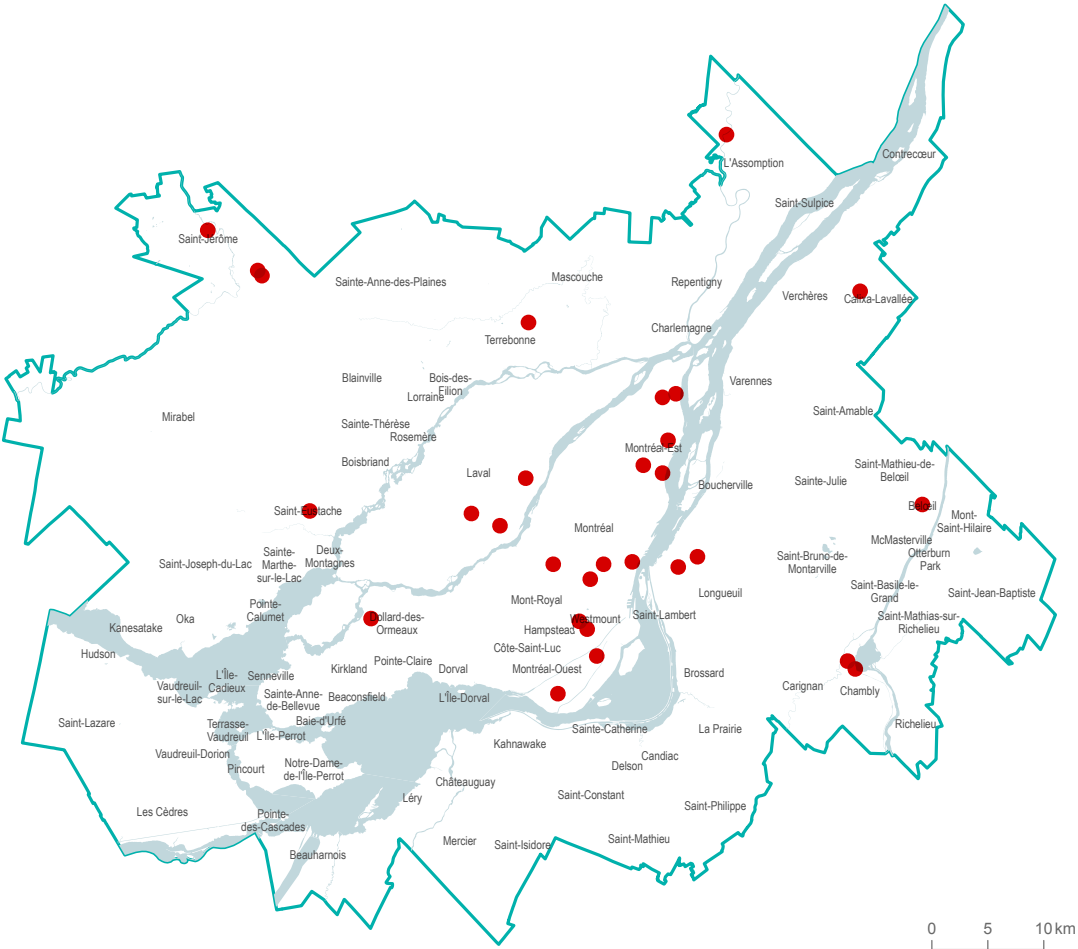
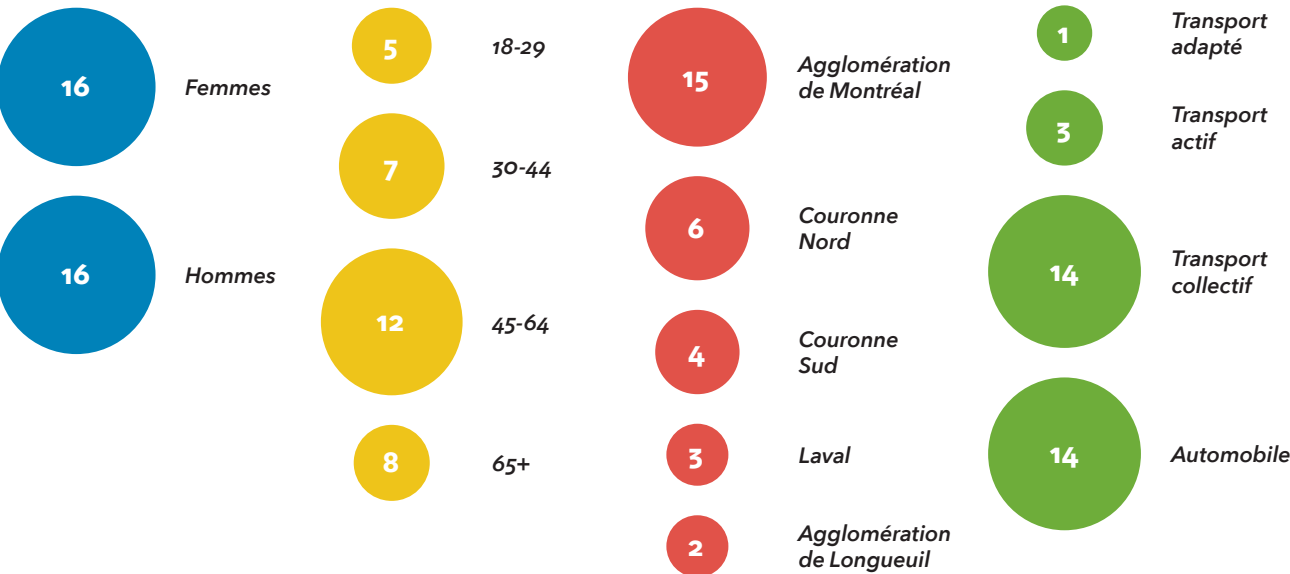
Valérie Geneau, Montréal

Je suis née à Montréal et j'ai grandi à Repentigny. Nous avons déménagé à Montréal lorsque j'avais dix-huit ans, à la fin du secondaire. J'ai acheté un condo à Montréal pour éviter la congestion automobile et j'ai toujours utilisé le transport en commun, la marche, l'autopartage et le vélo pour me déplacer pour le travail. Je me suis achetée une voiture cette année pour le travail, mais aussi pour des raisons personnelles. J'ai accepté de participer au Groupe consultatif parce que la question du déplacement à Montréal a toujours été importante pour moi, un sujet de conversation important avec mes amis et mes collègues.

Y. Fulbert Eboi, Montréal

Je suis résident de Ville-Émard, au sud-ouest de Montréal. En plus de ma formation universitaire en anglais, j'ai également étudié en transport et logistique dans mon pays d'origine et au Canada. J'ai une passion pour le domaine du transport multimodal. J'ai accepté de participer aux activités du Groupe consultatif non seulement pour consolider mes connaissances dans le domaine du transport au Canada, et particulièrement à Montréal et ses régions, mais surtout pour apporter mon expertise et mon analyse tout au long des différents ateliers organisés par les personnes-ressources de ce Groupe consultatif si chaleureux. En effet, je demeure avant tout un acteur qui utilise régulièrement le transport collectif et un porte-voix des populations qui, dans leur diversité, utilisent les différents types de transport. J'ose espérer que notre participation permettra un renforcement des capacités structurelles et intellectuelles existantes pour un développement du transport qui tiendra compte du bien-être du citoyen d'abord, tout en combinant des facteurs essentiels du transport tels que l'accessibilité, la fiabilité, l'abordabilité, la synchronisation, les nouvelles technologies et l'environnement, les éléments nécessaires pour un système de transport révolutionnaire, dynamique et attrayant.

La composition du Groupe



AMÉLIORER ET PROMOUVOIR L'ACCÈS À
DE L'INFORMATION PERTINENTE ET
FIABLE SUR LES TRAJETS POUR
PERMETTRE À L'USAGER DE MIEUX
PLANIFIER SON TRAJET.

AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DES
SERVICES DE L'OPTC EN ÉVALUANT
LES RISQUES ACTUELS À L'INTÉGRITÉ
PHYSIQUE ET PSYCHOLOGIQUE DES
USAGERS.

AUGMENTER LE CONFORT DES
USAGERS EN AJOUTANT DES
COMMODITÉS QUI VISENT À
AMÉLIORER LA PROPRETÉ DES LIEUX.

AMÉLIORER L'ACCÈS AU SERVICE
- L'OPTC

Déroulement des rencontres du Groupe

RENCONTRE 1 : Le samedi 11 mai 2019

Le samedi 11 mai, les membres du Groupe consultatif de citoyens se sont réunis pour la toute première fois à la Maison du Conseil des arts de Montréal. Mme Laurie Drake et Mme Émilie Hervieux, les animatrices, ont souhaité la bienvenue au Groupe et ont par la suite invité M. Daniel Bergeron, directeur exécutif de la Planification des transports et de la mobilité de l'Autorité régionale du transport métropolitain (ARTM), à accueillir les participants à son tour avec quelques remarques d'introduction.

Laurie et Émilie ont repris la parole pour présenter au Groupe consultatif de citoyens sa mission : travailler, au nom de tous les résidents de la grande région métropolitaine, à émettre des recommandations qui guideront l'ARTM dans l'élaboration de son Plan stratégique de développement du transport collectif (PSD). Cette consultation contribuera à faire en sorte que le PSD reflète les priorités citoyennes. Dans cette optique, les animatrices ont demandé aux membres de garder, tout au long de la consultation, une vision d'ensemble qui tenait compte des perspectives et des besoins de l'ensemble des résidents de la région. Pour remplir cette mission, le Groupe aura l'occasion d'en apprendre davantage au sujet des défis divers auxquels fait actuellement face le système de transport et d'entendre une grande variété de perspectives, autant de la part des différentes catégories de résidents de la région que des experts en matière de transport collectif.

Après l'introduction, les membres du Groupe consultatif se sont présentés, à tour de rôle, permettant à tous de constater la diversité d'expériences existantes en matière de mobilité. Par le fait même, les membres ont partagé leurs principales motivations à participer à ce projet. La majorité d'entre eux ont expliqué avoir choisi de s'impliquer dans l'optique d'améliorer le système de transport collectif et d'avoir un apport positif sur le développement urbain.

Après une pause-café, le Groupe consultatif a amorcé sa phase d'apprentissage avec une introduction à l'ARTM et au processus d'élaboration de son premier Plan stratégique de développement du transport collectif (PSD), avec une présentation de Mme Fanie St-Pierre, chef affaires publiques et communications, Mme Assumpta Cerda, conseillère en planification stratégique, et Mme Pegah Nouri, conseillère en gestion des données et recherche. La présentation portait sur le mandat de l'ARTM, sur le portrait des réseaux de transport et sur celui des déplacements effectués dans la région métropolitaine; le tout, en tenant compte des orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire (OGAT), des dix cibles de la Politique de mobilité durable ainsi que des objectifs fixés par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), notamment celui d'augmenter la part modale du transport collectif en période de pointe du matin à 35 %, d'ici 2031. Finalement, l'ARTM a présenté les grandes étapes d'élaboration du PSD, en ordre chronologique, afin que le Groupe puisse visualiser l'échéancier et les cibles à atteindre.

Par la suite, Mme Geneviève Boisjoly, professeure adjointe au Département des génies civil, géologique et des mines à Polytechnique Montréal, a fait un exposé sur la planification du transport et les grandes tendances dans la région métropolitaine. Elle a expliqué que, bien qu'une croissance démographique de 10 % ait été observée sur l'île de Montréal entre 2006 et 2016, une croissance encore plus marquée a été notée dans les couronnes nord et sud. Alors que les lieux d'activités se dispersent davantage à travers la région, nous voyons apparaître de nouveaux besoins en matière de mobilité. Des options telles que les véhicules autonomes, électriques et l'autopartage auront un impact considérable sur la manière dont les individus se déplacent dans la région et contribueront à améliorer certaines des problématiques auxquelles nous faisons face. Toutefois, Mme Boisjoly a avancé qu'aucune de ces solutions ne réglera la problématique de la congestion routière et que seule l'augmentation de la part modale du transport collectif aura un impact réel à ce niveau; en déplaçant davantage d'individus, d'une manière plus efficiente. Après avoir mis en évidence l'importance d'améliorer l'offre actuelle en transport collectif, l'experte a présenté au Groupe consultatif des solutions intéressantes permettant une planification intégrée des transports – des solutions qui tiennent compte de l'individu, de l'aménagement urbain, et qui visent le bon fonctionnement du transport collectif.

Après la pause du dîner, Mme Marie-Pier Veillette, aussi conseillère en planification stratégique à l'ARTM, et Mme Cerda ont présenté les défis majeurs auxquels fait face le système de transport. Elles ont entre autres abordé la saturation des réseaux routiers et de transport collectif desservant le centre de Montréal, les liens est-ouest à développer, le peu d'alternatives à la voiture pour certains secteurs – ce qui contribue à la congestion routière –, les ressources financières limitées, l'importance d'optimiser les investissements et l'évolution constante à laquelle fait face la région.

À la suite de cette présentation, un groupe de spécialistes composé de représentants des cinq secteurs de la région métropolitaine a présenté les tendances émergentes notamment en matière de mobilité. Mme Stéphanie Hidalgo, ingénieure en transport à la Ville de Longueuil, M. Yves Phaneuf, coordonnateur de la Table des préfets et élus de la couronne Nord, Mme Véronique Valenti, conseillère aux affaires régionales et métropolitaines à la Table des préfets et élus de la couronne Sud, M. Pascal Lacasse, chef de la division des plans et des politiques de la Ville de Montréal, et M. Denis Fafard, adjoint exécutif à la direction générale de la Ville de Laval, ont répondu à une série de questions afin de tracer un portrait de leur secteur respectif :

- Quels sont les besoins actuels des citoyens de votre secteur, en matière de mobilité ?
- Quelles sont les grandes tendances actuelles de votre secteur, en matière de mobilité, et quelles sont celles qui façonneront l'évolution des besoins d'ici 2050 ?
- En 2050, à quoi aimeriez-vous que le système de transport ressemble dans votre secteur ?

Après cette présentation, le Groupe consultatif a été divisé en six équipes, chacune assignée à un facilitateur, pour travailler à compléter l'affirmation suivante : « Le système de transport régional doit être [...] ». Les membres avaient la tâche de sélectionner et de prioriser cinq principes parmi un jeu de cartes qui en proposait plus de vingt-cinq. Ils avaient aussi l'option de suggérer de nouveaux principes en utilisant des cartes vierges. À la fin de l'exercice, un représentant de chaque équipe a présenté en plénière les principes choisis. Il était intéressant de remarquer que les mêmes principes se répétaient d'une équipe à l'autre et que, en général, les membres du Groupe consultatif s'entendaient sur ce à quoi devait ressembler un système de transport. Globalement, le Groupe a établi que le sys-

tème de transport devait être centré sur l'utilisateur, efficace, accessible, abordable et responsable. Laurie a ensuite expliqué que le Groupe travaillerait à raffiner ces principes et que ceux-ci serviraient de guide tout au long du processus de consultation. Avant de lever la séance, les animatrices ont confié à chaque membre du Groupe consultatif le devoir suivant : sonder trois amis, voisins ou collègues sur leur utilisation du transport au quotidien. Les membres auront l'occasion de partager leurs constats à la prochaine séance de consultation.

RENCONTRE 2 : Le samedi 25 mai 2019

Les animatrices, Laurie et Émilie, ont inauguré la journée en faisant une revue médiatique des deux dernières semaines en matière de mobilité et en invitant les membres du Groupe consultatif à partager les témoignages recueillis auprès de leurs amis, voisins ou collègues au sujet de leur expérience avec le transport collectif. Avant d'aborder les thématiques et les activités de la journée, les animatrices ont fait un survol des éléments présentés lors de la première séance et de l'ordre du jour des trois séances à venir. Elles ont aussi expliqué que les activités de la deuxième journée avaient pour but de soulever les problématiques et les défis majeurs du système de transport actuel, ce qui mènerait par la suite à établir les recommandations finales lors de la quatrième journée.

La première présentation d'expert du jour deux a été offerte par M. Antoine Belaieff, sponsor du programme d'intégration tarifaire à Metrolinx. Créée en 2006 par le gouvernement de l'Ontario, Metrolinx est l'agence responsable de coordonner et d'intégrer tous les modes de transport sur le territoire du grand Toronto et de Hamilton (RGTH). À Toronto, l'organisation joue un rôle comparable à celui de l'ARTM. M. Belaieff a fait un survol des principaux services offerts par Metrolinx, tels que GO, PRESTO et UP, ainsi que des principales caractéristiques du système de transport collectif. Il a parlé du Groupe consultatif s'étant réuni à Toronto, au printemps 2017, afin d'émettre à Metrolinx des recommandations visant à soutenir le développement de leur Plan préliminaire. Il a également présenté le nouveau Groupe consultatif permanent qui a été mis sur pied l'an dernier.

Après la pause, Mme Suzanne Lareau, présidente-directrice générale de Vélo Québec, M. Serge Poulin, directeur général du Regroupement des usagers du transport adapté et accessible de l'île de Montréal, et Mme Sarah V. Doyon, directrice générale de Trajectoire Québec, se sont prononcés sur les besoins en matière de mobilité. Les invités ont répondu aux questions suivantes :

- Quels sont les besoins des usagers du transport collectif ?
- Que devrait-on prioriser pour mettre en place une offre de transport collectif performante qui répond aux besoins divers de tous les usagers ?
- En 2050, à quoi aimeriez-vous que le système de transport ressemble ?

Mme Lareau a, entre autres, soulevé l'état des conditions actuelles des pistes cyclables et les besoins particuliers des cyclistes. Elle a souligné l'importance d'avoir un « cocktail de transport » (une mixité d'options de transport permettant de répondre à la grande diversité de besoins des usagers), d'accroître le niveau de sécurité des cyclistes et d'installer des supports à vélo sur les autobus. À son tour, M. Poulin a signalé le manque d'options et de flexibilité de l'horaire du transport adapté et les limitations technologiques empêchant une accessibilité adéquate au système de transport. Mme Doyon, quant à elle, a réitéré la nécessité d'avoir accès à un système fluide et fiable afin d'encourager les gens à utiliser le transport collectif.



L'avant-midi s'est terminé avec une activité de groupe permettant d'identifier les problématiques auxquelles fait face le système de transport à l'heure actuelle. L'ARTM a fourni au Groupe consultatif six thèmes principaux sous lesquels regrouper les problématiques soulevées : *Connectivité et complémentarité des modes, Performance et optimisation des systèmes de transport collectif et routier, Santé et milieux de vie, Expérience des usagers, Élimination des obstacles physiques, financiers, sociaux et psychologiques aux déplacements des personnes (accessibilité et équité)*, ainsi que *Promotion et éducation*. Laurie a expliqué aux membres que les thèmes choisis par l'ARTM correspondaient à des champs d'action; ces thèmes constitueront aussi la structure du rapport final de recommandations.

Après la pause du dîner, M. Pierre-Olivier Lebeau, conseiller en planification stratégique à l'ARTM, et Mme Veillette ont offert une présentation sur l'arrimage entre l'aménagement et le transport. Ils ont partagé avec le Groupe les facteurs influençant les déplacements et favorisant la mobilité durable : la diversité d'activités, le design, l'accessibilité des destinations, la distance à parcourir avant d'avoir accès au transport collectif ainsi que la densité d'activité et de population. Mme Veillette et M. Lebeau ont expliqué l'impact positif que pouvaient avoir une planification intégrée et le développement d'un système de transport collectif de proximité.

Après leur présentation, ce fut au tour de Mme Suzy Peate, coordonnatrice exécutive de la direction de la planification du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), M. Benjamin Laplatte, vice-président des affaires publiques et communications au Conseil du patronat du Québec, et Mme Valérie Beaulieu, directrice générale à Culture Montréal, de répondre aux questions suivantes au sujet du transport et des milieux de vie :

- Comment la proximité du transport collectif aux différentes activités résidentielles, culturelles et économiques peut-elle façonner le développement de la région métropolitaine du point de vue de votre secteur d'expertise ?
- Que devrait-on prioriser pour mettre en place une offre de transport collectif qui pourra soutenir le développement de la région du point de vue de votre secteur d'expertise ?
- En 2050, à quoi aimeriez-vous que le système de transport ressemble ?

Des idées intéressantes en sont sorties, notamment le concept de Mme Beaulieu qui aimerait voir le système de transport collectif devenir un tiers lieu, un lieu culturel, un endroit où les citoyens iraient vivre des moments, une destination en soi. À son tour, Mme Peate a mis en évidence le coût de la congestion routière pour la région (selon l'étude de ADEC et du MTQ de 2018), qui s'élève à 4,1 G de dollars chaque année. M. Laplatte, lui, a souligné l'importance du rôle que jouent les employeurs dans l'établissement et la mise en place de solutions qui encouragent les citoyens à utiliser le transport collectif.

Une activité d'équipe a ensuite permis à tous les membres d'effectuer un retour sur les principes établis à la première séance, puis de les regrouper sous cinq grandes catégories : *Équitable, Centré sur les besoins de déplacement des personnes, Responsable, Efficace et Bonne expérience client*. Les équipes ont travaillé à valider la justesse des cinq thèmes, à les nommer, puis à les définir, expliquant l'importance de chacun dans une optique de développement du système de transport.

Après une pause, d'autres experts ont abordé le thème du futur des transports. M. Jean-François Bar-soum, consultant délégué principal des Villes Intelligentes (Eau et Transports) chez IBM, Mme Tania

Gonzalez, responsable des campagnes Transport, GES et Aménagement du territoire du Conseil régional de l'environnement de Montréal, et M. Alexandre Savard, directeur du Développement des affaires, Rail et Mobilité intégrée, GIRO, ont tous répondu aux questions suivantes :

- D'ici 2050, quels sont les grands changements et défis que nous devons anticiper ?
- Comment ces changements et ces défis pourraient-ils façonner les déplacements dans la région ?
- Que devrait-on prioriser pour s'assurer que le système de transport puisse s'adapter à ces changements et répondre aux besoins des générations futures ?

Les discussions des experts et celles engendrées par la période de questions ont permis au Groupe consultatif d'apprendre qu'une hausse de l'utilisation des véhicules autonomes est à prévoir d'ici 2050. Les trois panélistes s'entendaient sur l'importance d'une offre diversifiée qui comprend une multitude d'options de déplacement, afin d'assurer la résilience du système de transport. Ils ont aussi tous souligné qu'un effort collectif serait nécessaire pour augmenter la part modale du transport collectif et actif, voire même un changement de paradigme : la perception de l'utilisation de la voiture solo doit changer. Plus spécifiquement, M. Barsoum a souligné que la mutualisation des moyens de transport, ainsi que toute autre façon d'utiliser le système de transport de manière efficace afin d'en réduire les coûts et l'impact écologique, sont à prioriser dans les prochaines années. De son côté, Mme Gonzalez a davantage mis l'accent sur le partage des routes comme solution. M. Savard a finalement introduit l'idée de la mobilité intégrée ou MaaS («Mobility as a Service»), une approche qui vise à répondre aux besoins globaux de mobilité des personnes en simplifiant l'accès aux services de mobilité durable (transport collectif, taxi, autopartage, vélo et auto en libre-service, auto de location). Avec cette approche, utiliser le transport collectif devient tout aussi simple que le fait d'envoyer un courriel. La dernière activité de la journée consistait à travailler en équipes afin de proposer des solutions aux défis soulevés pour chaque thème développé en début de journée.

RENCONTRE 3 : Le samedi 1^{er} juin 2019

Laurie et Émilie ont commencé la journée en faisant un retour sur les faits saillants des exposés des dernières rencontres. Elles ont aussi expliqué que, pour cette troisième rencontre, l'accent serait mis sur la refonte tarifaire.

Afin d'aborder le sujet de la tarification, Laurie a présenté M. Ludwig Desjardins, directeur adjoint Planification stratégique, tarification et financement, Mme Françoise Grambin, conseillère Planification stratégique, et M. Alfred Ka Kee Chu, conseiller expert des systèmes tarifaires, tous à l'ARTM.

M. Desjardins a débuté la séance en parlant de la Politique de financement des services de transport collectif de la région métropolitaine de Montréal. Il a souligné l'importance de la Politique, tant pour l'ARTM que pour la région, puisqu'elle permet un financement équilibré et prévisible de l'ensemble des services de transport collectif s'y retrouvant. La Politique a aussi comme objectifs d'assurer un financement suffisant des besoins identifiés, d'établir un équilibre entre les contributeurs, d'assurer l'utilisation efficiente des revenus de l'ARTM et des ressources allouées aux exploitants, ainsi que de viser l'équité entre les territoires des municipalités desservies. M. Desjardins a expliqué qu'à l'heure actuelle, le financement des transports collectifs provient principalement des contributions gouvernementales – tant aux niveaux fédéral et provincial que municipal – ainsi que des revenus en provenance

des titres de transport payés par les usagers.

Mme Grambin, quant à elle, a abordé de manière plus spécifique la structure tarifaire et la tarification des services, en indiquant la compétence de l'ARTM en la matière et les leviers d'intervention que l'organisation ciblera. Elle a expliqué que la première étape de la refonte tarifaire était d'en redéfinir la structure, soit l'ensemble des règles qui permettent d'établir de manière cohérente les différents tarifs des services de transport collectif. Elle a présenté trois principes à considérer lors de la réflexion : la géographie ou la distance et les zones parcourues, les types de services inclus dans un forfait tarifaire, ainsi que le moment de la journée où le service de transport collectif est utilisé.

M. Ka Kee Chu a ajouté à la discussion en expliquant l'objectif de la refonte tarifaire : favoriser et faciliter l'utilisation du transport collectif par les citoyens de la région métropolitaine de Montréal. Il a expliqué que tous les acteurs s'entendaient sur la nécessité de procéder à une refonte tarifaire, étant donné les quelque 700 titres de transport collectif actuellement disponibles dans la région métropolitaine de Montréal. Une trop grande multiplication des titres complexifie l'expérience utilisateur et résulte en de nombreux inconvénients qui nuisent à l'utilisation des services, en plus de mener à une incohérence et à une iniquité de la structure à travers la région. La refonte tarifaire permettra aussi d'améliorer l'expérience des usagers occasionnels et ceux effectuant des déplacements atypiques, notamment en simplifiant la grille tarifaire actuelle et en favorisant l'expérience client. Après la pause, les présentateurs ont fait un balisage des pratiques internationales en matière de tarification sociale, en étudiant les particularités du système de tarification à Calgary, à Gatineau et à Londres. Elles ont également présenté les nouvelles pratiques technologiques. Le rôle que peuvent jouer ces dernières dans la vie des usagers du transport collectif a fait l'objet de la discussion de groupe qui a suivi.

Par la suite, M. André Lomone, analyste en tarification et financement à l'ARTM, et M. Ka Kee Chu ont présenté différents scénarios tarifaires possibles – des combinaisons hypothétiques d'options tarifaires qui permettent d'anticiper leur impact, tant positif que négatif.

Une fois les présentations terminées, les membres du Groupe consultatif ont travaillé en équipes pour simuler une variété de trajets en utilisant les scénarios fournis, leur permettant ainsi de se familiariser avec les concepts des options proposées en matière de mobilité et de soulever les meilleures d'entre elles. Une fois les concepts de la structure tarifaire maîtrisés, les membres ont évalué les forces et les faiblesses des scénarios hypothétiques, à l'aide des principes directeurs établis par le Groupe. Chaque table a sélectionné jusqu'à trois scénarios favoris en expliquant les principes à prioriser lors de la réflexion entourant la refonte tarifaire. Outre cet exercice de classement, le Groupe a poussé sa réflexion sous la forme d'un remue-ménages visant à identifier de nouvelles sources de financement possibles.

Le Groupe consultatif a passé le reste de la journée en équipes à articuler les mesures à prendre, à court et à long terme, afin d'améliorer le système de transport. Pour ce faire, chaque membre a eu l'occasion de choisir le thème qui l'intéressait davantage. C'est ainsi que s'est entamée l'élaboration des recommandations. Le Groupe a choisi de ne pas passer en plénière avec les autres membres, mais plutôt d'utiliser le temps restant pour poursuivre son travail en sous-groupes. En contrepartie, par souci d'efficacité, les participants ont demandé aux animatrices de faire circuler les documents par courriel, afin que chacun ait l'occasion de réviser le travail effectué sur les autres thèmes et de

penser à sa rétroaction en prévision de la quatrième rencontre.

RENCONTRE 4 : Le samedi 15 juin 2019

La quatrième et dernière journée était réservée au travail et à la clôture du processus de consultation. Émilie et Laurie ont expliqué que le travail, qui sera effectué en équipes et en plénière au cours la journée, servira principalement à formuler des recommandations qui seront présentées aux dirigeants et membres du conseil d'administration de l'ARTM à la fin de la journée. Les membres ont été informés que, suite à la présentation des recommandations, le rapport final sera rédigé par l'équipe d'animation. Ce rapport sera ensuite envoyé aux membres du Groupe qui auront l'occasion d'y apporter les corrections finales. Les membres qui en ressentent le besoin pourront aussi soumettre un rapport minoritaire afin de faire part d'une nuance ou d'une nouvelle idée ne figurant pas dans le reste du rapport. Les rapports mineurs figureront en annexe du rapport final soumis à l'ARTM.

En plénière, le Groupe consultatif a fait un retour sur le fruit du travail de la rencontre précédente. Pour chacun des six thèmes, la liste des actions proposées a été révisée pour permettre à chacun de commenter, d'apporter des changements et d'ajouter les éléments jugés manquants. Le but de cette discussion préliminaire était de s'assurer que tous étaient d'accord avec l'orientation prise pour chaque thème et de rendre les actions proposées plus précises et complètes, avant de travailler à les transformer en recommandations.

Une fois les suggestions recueillies par chacune des équipes, Laurie a présenté les critères à la rédaction d'une bonne recommandation. En adressant le *qui*, le *quoi*, le *quand*, le *comment* et le *pourquoi*, une recommandation doit communiquer clairement l'essentiel de l'action proposée au public visé. Une grille comportant plusieurs mots-clés a été présentée comme outil servant à l'élaboration des recommandations.

Par la suite, les membres du Groupe consultatif sont retournés dans leur équipe de travail respective afin d'élaborer cinq à six recommandations par thème. Une personne par table a été invitée à former une nouvelle équipe dont la tâche était de créer une recommandation traitant de la refonte tarifaire.

Une heure et demie plus tard, les membres ont partagé leur première ébauche de recommandations, en plénière. Après avoir écouté le résultat du travail effectué par les autres équipes, les membres ont eu l'opportunité de soulever des questions de précision et d'émettre des suggestions pour améliorer les recommandations présentées. Laurie a noté que le sujet de la gouvernance avait été soulevé à plusieurs reprises, mais ne figurait pas parmi les thèmes présentés par l'ARTM. Le Groupe consultatif a donc décidé de créer un septième thème englobant les recommandations touchant à la gouvernance.

Au retour de la pause du midi, les membres se sont mis au travail afin de raffiner les recommandations. Ils ont écrit un court texte expliquant le contexte du document – soit la situation à l'heure actuelle et la vision d'avenir envisagée par le Groupe consultatif. Deux membres se sont aussi portés volontaires pour rédiger un court texte d'introduction qui présentera les recommandations et le rapport final. Puis, une personne par table a été nommée pour rédiger et raffiner les définitions des principes directeurs établis par le Groupe lors des deux premières rencontres.

Une fois le travail complété, chaque table a élu un porte-parole chargé de présenter les résultats à

l'équipe dirigeante de l'ARTM. Mme Diane Marleau, vice-présidente du conseil d'administration, M. Paul Côté, directeur général, M. Daniel Bergeron, directeur exécutif planification du transport et de la mobilité, Mme Manon Lavoie, chef des ressources humaines, et Mme Catherine Bourcier, chef de l'expérience client, ont assisté à la présentation du Groupe consultatif. Plusieurs employés de l'ARTM étaient également présents. Après la présentation, Mme Marleau et M. Côté ont fait part de leur appréciation envers l'engagement du Groupe et les recommandations détaillées qui ont été émises par celui-ci.

Pour clore la journée, un certificat de participation et un titre de transport mensuel TRAM ont été remis à chaque membre du Groupe consultatif.



Rapport du Groupe consultatif de citoyens de l'ARTM sur la mobilité

INTRODUCTION

Nous sommes un groupe de 32 personnes issues des différents secteurs du territoire de l'ARTM, incluant les couronnes nord et sud, Laval, l'agglomération de Longueuil et l'agglomération de Montréal. La représentativité est celle que l'on retrouve dans la population en général du territoire de l'ARTM : hommes, femmes, âges, communautés culturelles et ethniques et personnes à mobilité réduite.

Ce groupe représente les quatre millions de personnes vivant sur le territoire de l'ARTM. Sur une invitation de l'ARTM, envoyée de façon aléatoire à 12 500 personnes, 140 personnes ont répondu à l'invitation. Un processus de tirage au sort a permis de retenir le nombre de personnes composant notre groupe.

Nous avons accepté ce défi pour améliorer la mobilité dans la région, car ce sont nous qui nous y déplaçons au quotidien, pour partager nos expériences et expertises en matière de transport et émettre nos idées en vue de bonifier le transport collectif.

Nous voulions connaître les défis de demain en matière d'écoresponsabilité, de cohabitation sociale, d'humanisation et d'harmonisation du transport et de relations entre les résidents de la région métropolitaine de Montréal.

Au cours des quatre samedis, nous avons reçu de l'information sur les rouages du système de transport actuel et souhaité dans d'autres régions. Nous avons rencontré des experts issus des diverses clientèles utilisatrices de services vivant des difficultés particulières, des représentants en matière de transport et des visionnaires.

Ces échanges et discussions en groupes de travail ont permis d'ouvrir nos horizons à la complexité de l'organisation du transport collectif : la terminologie utilisée, la tarification multiple, les enjeux de société, la part modale, l'impact social et culturel lié au transport collectif, les changements démographiques, les spécificités de la clientèle du transport adapté et plus encore.

Quelle surprise d'apprendre que les déplacements entre les régions ne sont pas intégrés, l'informatisation des modes de paiement n'est pas au rendez-vous, les utilisateurs du transport adapté ne sont pas intégrés au service régulier du transport collectif par manque de moyens techniques et que dire des 17 grilles tarifaires et de ses près de 700 tarifs sur le territoire.

Nous avons vécu une expérience unique et exceptionnelle de pouvoir parler au nom de la collectivité utilisatrice des transports en commun et de sensibiliser les membres de l'ARTM aux diverses problématiques vécues et/ou expérimentées par notre groupe.

NOS PRINCIPES DIRECTEURS

Convivial

Le système de transport régional doit offrir une expérience agréable, sécuritaire et accessible à tous les usagers sans exception, en vue d'assurer le confort et le bien-être des utilisateurs dans le but de les encourager à utiliser plus fréquemment le transport collectif.

Accessible

Le système de transport doit répondre aux besoins de tous les usagers, peu importe leurs différences, en vue d'un aménagement centré sur les besoins de déplacements des personnes.

Efficace

Le système de transport régional doit être planifié de façon globale, cohérente, évolutive et innovante afin de le rendre fiable, rapide et fréquent dans l'objectif d'augmenter la part modale du transport collectif.

Équitable

Le système de transport régional doit donner le droit à tous les citoyens d'accéder à un moyen de transport raisonnable en matière de délais et de tarifs, quelles que soient les régions et les saisons, afin d'éliminer les barrières et les obstacles physiques, sociaux et intellectuels.

Responsable

Le système de transport régional doit être caractérisé par une vision globale à long terme misant sur des ressources matérielles, humaines, financières, énergétiques et naturelles (telles que la terre et l'eau). Cette vision et ces ressources doivent être facilement adaptables, flexibles et innovantes, de façon à assurer la pérennité, la stabilité et le succès du système pour les générations à venir.

NOS RECOMMANDATIONS

Nos recommandations sont classées en six thèmes principaux proposés par l'ARTM. À la toute fin, nous avons créé un septième thème avec recommandations, soit celui de la gouvernance.

Thème 1 : Connectivité et complémentarité des modes

À l'heure actuelle, les réseaux du système de transport ne sont pas bien intégrés, car ils sont développés en « silos » et de façon indépendante. Les réseaux ne sont pas optimaux et ne répondent pas aux besoins réels de la population, car ils dépendent souvent des désirs des dirigeants politiques.

Nos recommandations :

Nous recommandons que l'ARTM, en collaboration avec un comité d'experts indépendants, élabore prioritairement un plan global du réseau de transport couvrant l'ensemble du territoire desservi pour la période 2020-2050. Pour la réalisation du plan global, il est primordial que :

- les différents paliers de gouvernement assurent un financement au déploiement du plan dans les délais prévus à court terme;
- une fois le plan adopté, les différents paliers de gouvernement n'interfèrent plus avec celui-ci, par exemple au niveau du financement ou de l'emplacement des infrastructures. Ceci est pour éviter de le rendre moins efficace;
- un comité d'experts indépendants soit mis en place, actualisé périodiquement tous les dix ans, travaille à intégrer les nouvelles technologies disponibles et à optimiser le plan en fonction des nouvelles réalités technologiques.

Au cours des dix prochaines années, ce plan devra :

- favoriser l'implantation de voies réservées pour les autobus réguliers et express pour réduire le temps de déplacement des utilisateurs et rejoindre plus rapidement les nœuds de connexion intermodaux;
- revoir l'offre de services des trains de banlieue afin qu'ils soient bidirectionnels, offrant un service quotidien et fréquent (7 jours par semaine), ce qui permet aux usagers des couronnes de se connecter facilement aux autres modes de transport.

À long terme, ce plan devra :

- prévoir le développement du transport lourd (tel que le REM, le métro et d'autres innovations) facilitant l'intermodalité et tenant compte des changements démographiques à venir sur l'ensemble du territoire de l'ARTM. Cela doit permettre de **connecter les lieux d'activité à l'intérieur des banlieues et des couronnes** ainsi qu'avec le centre de l'île;
- aménager les infrastructures, comme les tunnels, les passerelles d'accès et la signalisation, afin de faciliter la fluidité des déplacements des utilisateurs du transport en fonction des nouveaux projets, comme l'agrandissement du réseau du transport collectif.

À l'avenir, nous voulons que les réseaux soient développés de façon harmonieuse et intégrée, et qu'ils soient élaborés par des experts, sans ingérence politique, en respectant un plan établi. Cela favorisera les déplacements sur tout le territoire et permettra aux usagers du transport collectif de se connecter rapidement aux autres modes de transport.

Nos recommandations

Connectivité et complémentarité des modes

54



Thème 2 : Performance et optimisation des systèmes de transport collectif et routier

À l'heure actuelle, les déplacements en transport collectif sont lents, peu fiables et discontinus et le choix des projets d'infrastructure est influencé par la politique.

Nos recommandations :

Au cours des dix prochaines années, l'ARTM devra :

- prioriser le développement d'options alternatives de transport collectif, soit des navettes ou des taxis collectifs pour les utilisateurs des zones moins denses, afin de diminuer le temps de transport global, incluant les temps d'attente, et d'augmenter la fluidité;
- optimiser les aménagements et les infrastructures pour répondre aux besoins des utilisateurs afin d'assurer une couverture globale et équitable, et ce, en augmentant l'efficacité des fonds alloués au transport collectif. Nous recommandons spécifiquement que l'ARTM :
- augmente les services d'autobus express;
- accroisse l'offre de service le soir, les fins de semaine et les jours fériés;
- assure des options de transport collectif viables pour accéder aux lieux culturels;
- développer, en partenariat avec les OPTC, des plans de contingence efficaces lors des pannes ou des retards et assurer qu'ils sont bien connus des utilisateurs pour améliorer leur expérience. Cela peut être fait à l'aide d'écrans dans les métros et les abribus et avec des applications mobiles.

En tout temps, l'ARTM doit :

- effectuer une veille technologique et tester rapidement les concepts prometteurs au moyen de projets pilotes afin de faciliter l'utilisation des transports collectifs en augmentant la fiabilité, la rapidité, le confort et l'inclusion de tous;
- mettre en place des portails de données ouverts pour permettre à toute personne intéressée de proposer des solutions et des améliorations.

À l'avenir, le transport collectif sera rapide, fluide et fiable dans l'ensemble du territoire, et les aménagements et l'infrastructure seront créés selon les besoins réels.

Thème 3 : Santé et milieu de vie

À l'heure actuelle, les milieux de vie en dehors du centre de Montréal sont moins denses et complets, nécessitant plus de déplacements interzones, principalement en auto.

Au cours des dix prochaines années, l'ARTM doit :

- travailler de concert avec les municipalités pour développer un réseau cohérent de pistes cyclables avec des bandes sécuritaires et bien aménagées, avec des fontaines d'eau, des toilettes, des stationnements sécurisés et des bancs afin d'inciter et de faciliter le transport actif.

À long terme, l'ARTM doit :

- soutenir le concept TOD («transit-oriented development») dans les banlieues et les couronnes lors de la prochaine mise à jour du PMAD (Plan métropolitain d'aménagement et de développement), afin d'encourager les citoyens à utiliser le transport collectif et actif et de réduire les déplacements interzones.

À l'avenir, nous favorisons les transports collectifs et actifs grâce au TOD et à des réseaux de pistes cyclables sécuritaires.

Thème 4 : *Expérience des usagers*

À l'heure actuelle, nous observons le besoin d'améliorer l'expérience des usagers. En premier lieu, on note la différence entre les moyens d'accès à l'information des trajets entre les OPTC, par exemple la disponibilité inégale des panneaux numériques affichant les horaires en temps réel ou l'accès à Internet dans le métro.

De plus, les usagers ne se sentent pas entièrement en sécurité, car il y a encore des installations dangereuses dans les modes de transport, par exemple des sièges glissants et des poignées de maintien trop élevées dans les autobus ainsi que des portes d'entrée lourdes et un éclairage sombre dans les stations de métro. De plus, les usagers ne se sentent pas en sécurité lors de certaines situations de crise, telles que les incidents liés à la santé ou de nature psychologique.

Finalement, on remarque des lacunes au niveau du service à la clientèle. Les usagers ont eu de la difficulté à communiquer avec le service à la clientèle, surtout lorsqu'il était question de faire une plainte, et ils sont largement insatisfaits du retour des demandes, surtout dans le cas des demandes des personnes ayant des besoins spécifiques.

Nos recommandations :

À court terme, l'ARTM doit :

- uniformiser l'accès à de l'information pertinente et fiable sur les déplacements pour permettre à l'utilisateur de mieux planifier son trajet;
- améliorer la sécurité des services des OPTC en évaluant les risques actuels à l'intégrité physique et psychologique des usagers;
- accroître la commodité pour les usagers en améliorant la propreté et le confort des lieux, comme l'ajout d'un système d'air climatisé, des latrines et des ascenseurs;
- optimiser le système de gestion des plaintes en personnalisant et en simplifiant la procédure et l'approche client pour la rendre transparente et réceptive aux usagers ayant des besoins spécifiques;
- afficher sur des écrans électroniques à tous les arrêts les horaires exacts de départ des autobus, métros, et trains. Cela permettra aux usagers de se déplacer avec plus de facilité, de mieux prévoir leurs horaires et de diminuer l'impression des horaires papier.

À l'avenir, nous voulons nous déplacer dans un environnement plus agréable, sain et sécuritaire, et que la propreté et le confort des lieux soient améliorés. Nous voulons un système de transport qui permet à tous les usagers de se rendre plus efficacement à destination, de manière agréable, facile et rapide.

Thème 5 : Élimination des obstacles physiques, financiers, sociaux et psychologiques aux déplacements des personnes (Accessibilité et équité)

À l'heure actuelle, nous constatons que les obstacles majeurs aux déplacements des personnes font que le transport adapté n'est pas convivial pour les horaires des utilisateurs et le transport en commun n'est pas inclusif pour les personnes à mobilité réduite. Nous constatons aussi qu'il y a trop de zones tarifaires et qu'il n'y a pas d'uniformité pour différentes catégories d'utilisateurs (personnes âgées, étudiants, etc.). D'autres barrières peuvent se dresser dans certains contextes spécifiques, par exemple l'interdiction de transporter un vélo lors de certaines périodes de pointe.

Nos recommandations :

Au cours des dix prochaines années, l'ARTM doit travailler avec les OPTC à :

- engager la municipalité à favoriser le transport actif, par exemple en augmentant les espaces sécuritaires pour les cyclistes;
- développer des options qui visent à permettre aux cyclistes de transporter leur vélo dans les autres modes de transport tels que l'autobus, le métro ou le train;
- améliorer l'ergonomie et l'accessibilité du transport collectif pour les usagers ayant des limitations fonctionnelles en ajoutant de nouvelles installations telles que des portes automatiques, des sièges non glissants, des plateformes pour fauteuils roulants et poussettes, des ascenseurs, des planchers chauffants aux abords des stations, des marchepieds adaptés aux gares, de la signalisation pour personnes non voyantes et malentendantes, etc.;
- s'assurer que toutes les stations du REM soient universellement accessibles;
- harmoniser le service de transport adapté avec le service de transport collectif pour le rendre plus inclusif et équitable, par exemple en assurant que les horaires du transport adapté soient conformes à ceux du transport régulier;
- mettre en place une structure tarifaire qui est financièrement équitable et accessible pour l'ensemble des usagers;
- développer une plateforme unique et intégrée d'achat de titres incluant les titres pour le transport adapté;
- s'assurer que la structure tarifaire est simple d'utilisation et qu'elle favorise la complémentarité des modes de transport afin que l'utilisateur puisse à tout moment effectuer des déplacements de manière efficiente et efficace, tout en réduisant son empreinte écologique;
- uniformiser progressivement les zones tarifaires pour faciliter l'acceptation sociale d'une zone unique qui couvrira l'ensemble du territoire de l'ARTM, incluant le transport adapté.

À long terme, l'ARTM doit :

- soutenir et faciliter l'expérience des usagers qui ont des limitations fonctionnelles dans le transport collectif, notamment dans le métro.

À l'avenir, nous souhaitons une accessibilité accrue en adaptant les infrastructures et les services aux besoins de tous les usagers. Il y aura des espaces réservés pour le stationnement sécuritaire des vélos et des espaces dédiés dans le métro pour permettre l'accès aux vélos. Il sera aussi plus facile de prendre les transports collectifs avec une poussette. De plus, tout le personnel assistera les personnes ayant des limitations fonctionnelles.

ARTM

Autorité régionale
de transport métropolitain
artm.quebec

Dé
transports
collectifs
mouvement

Groupe consultatif
de citoyens

ARTM

Autorité
régionale
de transport



Thème 6 : Promotion et éducation

À l'heure actuelle, il y a très peu de promotion des transports en commun chez les citoyens et les employeurs, ainsi que très peu d'annonces vocales et d'affichage pour promouvoir le civisme.

Nos recommandations :

Au cours des dix prochaines années, l'ARTM doit :

- encourager les OPTC à utiliser les espaces promotionnels existants, soit l'affichage ou les téléviseurs, pour promouvoir les applications mobiles offrant des informations sur les services du transport collectif. Ceci augmentera l'utilisation de ces outils, tout en améliorant la fluidité des déplacements et le confort de l'utilisateur;
- travailler de concert avec les employeurs pour développer des programmes incitatifs standardisés pour encourager l'utilisation des transports collectifs et augmenter la sensibilisation des impacts positifs, pour l'environnement et pour l'économie, des transports collectifs;
- développer de concert avec les OPTC une formation qui conscientisera le personnel aux besoins en accompagnement des personnes à mobilité réduite et à besoins particuliers :
- cette formation doit également promouvoir l'intervention du personnel lorsqu'un utilisateur à mobilité réduite ou ayant des besoins particuliers nécessite une assistance, par exemple pour trouver un siège dans le bus;
- travailler en collaboration avec le ministère de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur (MÉES) dans l'élaboration d'un programme offert au niveau scolaire afin de sensibiliser la prochaine génération :
- aux bienfaits et avantages d'un transport en commun;
- aux règles de vivre ensemble en transport en commun, ainsi qu'à la sécurité routière;
- encourager les OPTC à augmenter la promotion, à l'aide d'affiches et d'annonces publicitaires sur les applications mobiles (i.e. : Chrono, Transit, Waze), des bons comportements dans les transports collectifs. En particulier, favoriser la promotion des comportements suivants :
- céder son siège à une personne à besoins particuliers;
- enlever son sac à dos afin de créer plus d'espace dans le bus, le métro ou le train;
- être des piétons et des cyclistes responsables.

À l'avenir, on fera la promotion des avantages du transport en commun afin d'augmenter son utilisation. De plus, ceci améliorera la convivialité ainsi que l'expérience des personnes à besoins particuliers pour éliminer l'isolement de ces utilisateurs.

Thème 7 : Gouvernance

Dans la prochaine année, l'ARTM doit créer un comité citoyen permanent qui suivra le développement du système de transport collectif. Pour favoriser la confiance des utilisateurs des transports collectifs, le comité citoyen représentera la partie neutre, exempt d'influences partisans. Ce comité agira à titre de porte-parole des utilisateurs tout en étant observateur et commentateur des projets déposés, des objectifs atteints versus ceux projetés et des recommandations prises en compte pour améliorer les réseaux.

Nos recommandations :

Ce comité doit :

- être formé par tirage au sort;
- être représentatif des différentes régions desservies;
- inclure un nombre suffisant de membres pour atteindre un échantillon équitable de la population de la grande région métropolitaine de Montréal;
- se rencontrer un minimum de douze fois en deux ans;
- avoir le pouvoir de déterminer la moitié des sujets de discussion. Les sujets de discussion du comité seront établis en parité par le comité et l'ARTM, soit deux par le comité et deux par l'ARTM;
- nommer deux représentants du comité pour présenter les résultats des discussions du comité au CA.

Chaque membre du comité :

- aura un mandat de deux ans, à l'exception de la première année où la moitié des membres plus un seront choisis pour remplir un mandat de deux ans et l'autre moitié un mandat d'un an, afin d'assurer qu'en tout temps le comité comprend des membres déjà familiarisés avec le processus du Groupe et de l'ARTM.

Pour soutenir le comité, l'ARTM doit :

- fournir de la formation à tout nouveau membre du comité citoyen pour les aider à participer de manière active et éclairée, par exemple pour faire la cueillette d'information dans différentes régions;
- dédommager les membres pour les frais de transport et de gardiennage s'il y a lieu;
- nommer publiquement les membres du comité par souci de transparence et de reconnaissance de leur partenariat avec l'ARTM.

À l'avenir, l'ARTM travaillera de concert avec le comité citoyen pour élaborer des plans cohérents, intègres mais aussi flexibles suivant les défis qui s'imposeront aux cours des prochaines années, en lien avec les changements climatiques. Le tout visant à rendre le plus accessible possible les transports actifs et collectifs à la population générale. L'exercice du comité consultatif, effectué au cours des mois de mai et juin 2019, doit se poursuivre. La création du comité citoyen rétablira également un climat de confiance auprès des contribuables.

ANNEXE A

Rapports minoritaires

Ces rapports permettent aux membres du Groupe consultatif de nuancer une idée émise dans le rapport final ou d'exprimer une idée qui n'y figure pas, afin que le point de vue de tout un chacun soit entendu, même s'il n'a pas fait consensus.

Ces rapports ont été adressés aux animatrices qui les ont colligés.

Agathe Bruneau : Je veux d'abord te féliciter, Laurie, à titre d'animatrice, et féliciter tes collègues pour le merveilleux travail que vous avez accompli. Amener un groupe hétéroclite à produire un rapport qui, dans l'ensemble, s'annonce intéressant, c'est ce que j'appelle du travail bien fait, comme les religieuses nous le disaient. Cela fait de moi un dinosaure, un être encore plein d'amour et d'admiration pour la société, particulièrement pour les jeunes aussi dynamiques que vous. Merci.

Pour moi, ce dernier jour n'a pas été facile. La direction qu'on nous a imposée dans notre groupe ne satisfaisait pas mon besoin, pour nous tous et toutes à cette table, d'exprimer les faiblesses du système de transport en commun qui nous est offert présentement. Je me contenterai d'exposer ce qui, pour moi qui suis vieille, pose problème.

- J'ai déjà parlé du problème des bancs lisses sans appuie-bras qui nous mettent en danger de glisser lors d'un virage ou d'un arrêt brusque. Pour les strapontins, il y a le même problème si le siège d'un côté ou de l'autre n'est pas occupé, sans compter la difficulté de se lever sans l'aide d'un poteau lorsqu'il n'y en a pas, comme dans les nouveaux autobus. Je parle pour les vieilles personnes, n'oubliez pas.
- Il y a déjà quelques années, j'ai utilisé le transport en commun de Buenos Aires. Dans les autobus et le métro, il y avait des courroies de cuir à hauteur telle que même moi qui suis petite pouvais les rejoindre. J'ai trois petites-filles qui sont « petites ». Elles n'ont pas encore perdu les quelques pouces que j'ai perdus. Je me demande comment elles feront dans soixante ans.
- Les arrêts d'autobus sont non pas une patinoire, mais un amas de glace qui devient plus haut chaque semaine, mais reste toujours glissant. Et ce, année après année. Nous sommes en 2019, pas en 1919, je ne peux croire qu'il n'existe pas d'autres méthodes que les cols bleus qui s'en « fichent » pas mal pour déglacer ces quelques pieds carrés dangereux pour tous, jeunes et vieux.
- Là où on a élargi le trottoir (fait une saillie, je crois), le chauffeur n'arrête pas toujours l'arrière du bus près du trottoir au grand dam de mon beau-frère qui est malade et a de la difficulté à descendre dans la rue.
- J'ai pris le train pour Saint-Jérôme un jour à la gare du Parc Les marches étaient si hautes qu'on a dû m'aider pour y monter. Est-ce exprès pour décourager une partie de la population d'y monter ?

Louis-Paul Chenier : J'aimerais noter qu'il existe d'autres formes de transport, qui nous touchent individuellement et collectivement, que nous n'avons pas étudiées en profondeur pendant les rencontres du Groupe consultatif de citoyens. Je crois qu'il est important que l'ARTM tienne compte de ces formes de transport lorsqu'elle développera son plan. Je mentionne les principales :



L'ARTY doit à Court-Terme
mettre en place une structure
travaillant à la fois sur la
qualité et accessible
pour l'ensemble des usagers,

Développement - tarification

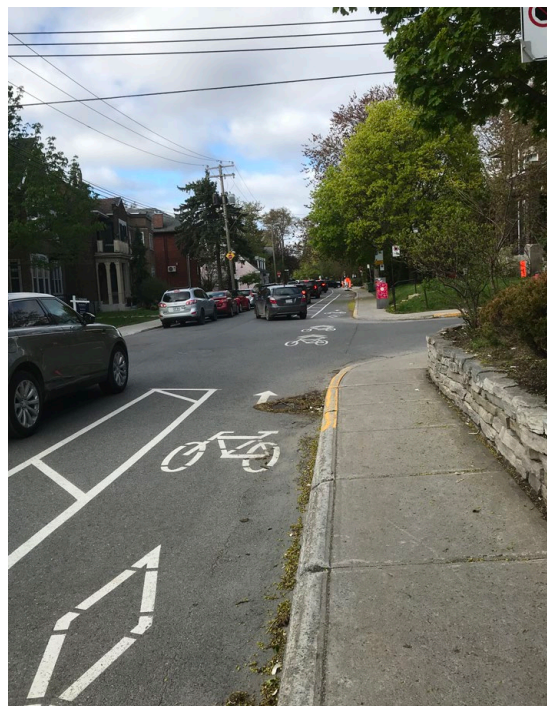
Indication

- transport maritime (la navette fluviale a été mentionnée);
- transport aérien (avions et hélicoptères) qui se développera sûrement d'ici 2050;
- transport lourd (véhicules qui parcourent les grandes distances);
- transport des matériaux de construction;
- transport et installation de la machinerie de construction;
- transport pour la livraison;
- transport par véhicules autonomes.

Alfred Edel : Outre les références sur la sécurité déjà mentionnées dans les recommandations, je veux souligner l'importance d'assurer une sécurité pour les piétons, les cyclistes et les conducteurs. Depuis les dernières années, on note des améliorations telles que l'ajout de pistes cyclables, l'extension de trottoirs et une circulation routière épurée. Par contre, il est temps de faire un inventaire de la sécurité routière. Je recommande que l'ARTM travaille avec les municipalités à entreprendre une analyse de la sécurité des pistes cyclables, des trottoirs et des rues.

En tant que résident de Westmount, je crois que, dans plusieurs cas d'installations de nouvelles structures de transport, le désir d'agir rapidement fait en sorte qu'elles sont construites trop vite. Par exemple, les images ci-dessous illustrent qu'un espace a été créé pour séparer les stationnements de rue des pistes cyclables, mais ce n'est pas le cas partout. Sans ces espaces, la sécurité des cyclistes est en péril. Quant aux trottoirs prolongés, ils ont amélioré l'accès aux piétons, mais s'ils sont situés dans des rues étroites, les grosses voitures et les grands bus n'ont pas d'autre choix que de passer sur le trottoir lorsqu'ils font un virage. Ceci présente un danger pour les piétons et les automobilistes.

En identifiant les endroits et situations où la sécurité des piétons, des cyclistes et des conducteurs est compromise, nous pouvons éliminer les structures dangereuses ou trouver des solutions pour améliorer notre sécurité collective



ANNEXE B

Remue-méninges sur les sources de financement du transport collectif

À la troisième rencontre du Groupe consultatif de citoyens, nous avons demandé aux membres de répondre aux questions suivantes :

- Considérant les sources actuelles de financement limitées, qui devrait assumer l'augmentation des coûts liés au développement et à l'amélioration des services?
- Quelles nouvelles sources de financement devraient être privilégiées?

Ils ont généré une liste de principes guidant et des options à considérer pour le financement du système de transport.

Cette liste ne reflète pas un consensus en groupe, mais plutôt un remue-méninges d'idées.

Principes

- Tout le monde doit contribuer, que ce soit les usagers, les municipalités ou le gouvernement provincial et fédéral.
- Augmenter la contribution des gouvernements, car les externalités du transport collectif a un impact positif pour la société.
- Recueillir plusieurs petites sommes en répartissant la responsabilité du financement à plusieurs différentes instances
- Déterminer la contribution financière des municipalités au prorata de leur population
- S'il y a une augmentation générale des tarifs, moduler le coût en fonction des revenus des usagers

Options à considérer

Usagers

- Stationnement incitatif payant aux points d'accès du transport collectif
- Offrir l'option aux usagers de choisir entre deux forfaits tarifaires : un premier de base, moins coûteux, et un deuxième plus coûteux qui offrirait des autres avantages exclusifs à ceux le choisissant
- Système tarifaire selon la distance

Municipalités

- Taxe sur l'immatriculation des vélos
- Taxe sur l'immatriculation des voitures
- Taxe touristique, ou taxe de séjour, excluant l'utilisation du transport collectif
- Taxe sur les billets de divertissement
- Frais pour voyage en auto-solo
- Taxe commerciale dans les zones où le transport en commun est plus développé
- Augmenter la taxe sur l'essence dans la région métropolitaine
- Taxe sur les repas mangés aux restaurants

Gouvernement provincial et fédéral

- Fonds vert redirigé vers le transport collectif
- Taxe sur consommation d'électricité
- Taxe sur les frais de télécommunications
- Taxe sur l'eau, soit une taxe facturée aux occupants d'immeuble résidentiel ou non résidentiel calculée par un compteur d'eau
- Péage aux autoroutes et aux ponts
- Taxe d'accise sur les véhicules
- Frais de \$1 par mois sur toutes les factures d'Hydro-Québec

Autres idées

- Contributions de la communauté vélo
- Stations de métro: loyers commerciaux et publicités
- Encourager les dons
- Évaluer la privatisation du système de transport ou en augmentant la participation du secteur privé.



Nos recommandations Performance et optimisation des systèmes de transport collectif et routier

55



