

Parlons **mobilité**



2019



Introduction

Dans le but de rendre la démarche du Plan stratégique de développement du transport collectif la plus inclusive possible, le présent document reflète le contenu du site parlonsmobilite.quebec.

Ce document comprend 8 rubriques qui reflètent les thèmes abordés sur le site. Au fil de votre lecture, vous serez appelés à donner votre opinion en répondant à différentes questions, répertoriées dans un formulaire. Ce formulaire comporte 17 questions à choix multiples. Lorsque vous aurez complété le formulaire, nous vous invitons à nous le faire parvenir par courriel à psd@artm.quebec.

Merci pour votre contribution !

Table des matières

| | |
|---|----|
| Introduction | 1 |
| À propos | 4 |
| Présentation des secteurs | 6 |
| Une région dynamique aux multiples facettes | 7 |
| La région métropolitaine de Montréal en bref | 8 |
| Obstacles et contraintes géographiques | 9 |
| La mobilité au service de l'activité économique | 11 |
| Des environnements urbains diversifiés | 13 |
| Des milieux de vie tournés vers la mobilité durable | 15 |
| Pourquoi parler de mobilité ? | 16 |
| Et qu'en est-il de l'aménagement ? | 16 |
| La mobilité durable au cœur de l'aménagement du territoire | 17 |
| Des équipements de transport collectif attrayants | 19 |
| Une pluralité de modes pour accéder aux équipements | 19 |
| Modes d'accès à prioriser pour le réseau structurant de transport collectif | 20 |
| Un système de transport performant | 21 |
| Pourquoi en parler ? | 22 |
| Mieux exploiter le potentiel de nos infrastructures | 23 |
| Le transport collectif : la pierre d'assise de la mobilité durable dans la région | 23 |
| Les modes actifs : les compléments naturels du transport collectif | 24 |
| Optimisation de l'utilisation de l'automobile | 25 |
| Efficience du réseau routier | 25 |
| Le réseau artériel métropolitain | 26 |
| Les services de mobilité durable à notre disposition | 26 |
| Tarifcation du transport collectif | 32 |
| Pour simplifier l'accès au transport collectif | 33 |
| Situation actuelle | 34 |
| Historique de la tarifcation | 36 |

| | |
|--|----|
| Financement du transport | 38 |
| Des besoins toujours grandissants | 39 |
| Des investissements importants déjà prévus pour la région | 39 |
| Revoir le modèle de financement | 40 |
| Que font les autres ? | 43 |
| Pourquoi et comment se déplace-t-on dans la région ? | 44 |
| État de la situation pour l'ensemble des déplacements dans la région métropolitaine de Montréal | 45 |
| Pourquoi se déplace-t-on ? | 45 |
| Comment se déplace-t-on ? | 47 |
| Une région aux réalités et aux mobilités multiples | 48 |
| Secteurs urbains denses et diversifiés : au cœur de la mobilité durable | 50 |
| Secteurs urbains en transition : à la croisée des chemins | 50 |
| Secteurs suburbains en essor : la quête d'un modèle de mobilité durable | 51 |
| Une expérience de mobilité simple, intégrée, fluide et efficace pour tous | 52 |
| Que veut-on dire quand on parle de mobilité simple ? | 53 |
| Un réseau de transport collectif accessible à tous | 53 |
| Une vision intégrée de l'accessibilité universelle | 54 |
| Une vision régionale à consolider | 54 |
| Le défi de la mobilité intégrée | 55 |
| Vers l'excellence de l'expérience de mobilité | 56 |
| Un futur à planifier | 57 |
| Les avancées technologiques et les nouveaux modèles d'affaires | 57 |
| Miser sur l'innovation | 58 |
| Réduction des GES pour une mobilité à plus faible empreinte carbone | 58 |
| Les changements climatiques | 58 |
| Une vision régionale de la mobilité | 59 |
| Pourquoi parler de mobilité plutôt que de transport ? | 60 |
| Lexique | 63 |

À propos

Lors de sa création, l'Autorité régionale de transport métropolitain s'est vu confier la responsabilité d'établir le plan stratégique de développement (PSD) du transport collectif sur son territoire. Le PSD se penchera donc sur la mobilité des personnes, incluant celles à mobilité réduite. Il tiendra compte du plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal et du schéma d'aménagement et de développement de la MRC Rivière-du-Nord pour le territoire de la Ville de Saint-Jérôme.

En route vers un premier exercice de planification métropolitaine de la mobilité

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.

Curieux d'en savoir plus sur l'état de la mobilité durable dans la région ?



Dans le cadre de l'élaboration de ce tout premier exercice global de planification dans la grande région métropolitaine et pour vous préparer à l'exercice de consultation publique qui aura lieu au printemps prochain, les experts de l'ARTM ont rassemblé pour vous, dans ce site, une foule d'informations qui vous permettront de vous renseigner sur l'état de la mobilité dans la région.

Cette plateforme interactive vise à établir les bases communes d'un dialogue que nous souhaitons tenir avec les citoyens de la région et les usagers du transport collectif, ainsi qu'à alimenter une version projet de PSD, qui

sera soumise à un vaste processus de consultation publique au printemps 2019. À la suite de cette consultation et après avoir obtenu les approbations requises, le plan entrera en vigueur.

Joignez-vous à la conversation!

Que ce soit en participant aux rencontres de consultation publique, en commentant les rubriques de ce site ou en déposant un mémoire, les citoyens et les partenaires de la mobilité sont au cœur de la démarche collaborative d'élaboration du PSD.

Soutenir l'élan de développement du transport collectif dans la région métropolitaine pendant les travaux menant au PSD

La mobilité des personnes connaît actuellement une importante croissance, notamment grâce au développement des services de transport collectif. C'est en ayant l'objectif de soutenir cet élan et de regrouper les nombreux projets et interventions en cours d'élaboration dans la région que l'ARTM

a développé un plan des initiatives de développement du transport collectif pour les années 2018 à 2021 (PIDTC). Les travaux du PIDTC permettront de maintenir la cadence durant la démarche du PSD et de réaliser des études qui serviront d'intrants à son élaboration.

Proactive et à l'écoute, l'ARTM a élaboré ce plan ambitieux de concert avec ses proches partenaires, à savoir les municipalités et les organismes publics de transport en commun du territoire. Celui-ci est encadré par un processus ouvert et une gouvernance souple qui lui permettent d'évoluer selon les priorités régionales.

Le PIDTC fait l'inventaire des interventions en transport collectif en cours de planification et de réalisation, identifie de nouvelles initiatives réalisables à court terme et donne le coup d'envoi aux études de grands projets de transport collectif à plus long terme.

Qu'est-ce que l'ARTM ?

L'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) est responsable depuis le 1^{er} juin 2017 de la planification, de l'organisation, du financement et de faire la promotion des services de transport collectif, du transport adapté et du transport actif dans la grande région métropolitaine de Montréal afin d'offrir une expérience de mobilité simple, intégrée, fluide et efficace, le tout dans une perspective de développement durable et de cohésion régionale.

Elle favorise l'intégration des services entre les différents modes de transport et travaille en étroite collaboration avec les organismes publics de transport en commun. Exo, le Réseau de transport de Longueuil (RTL), la Société de transport de Laval (STL) et la Société de transport de Montréal (STM) sont responsables de l'exploitation des services de transport collectif sur leur territoire respectif, par l'intermédiaire d'ententes conclues avec l'ARTM.

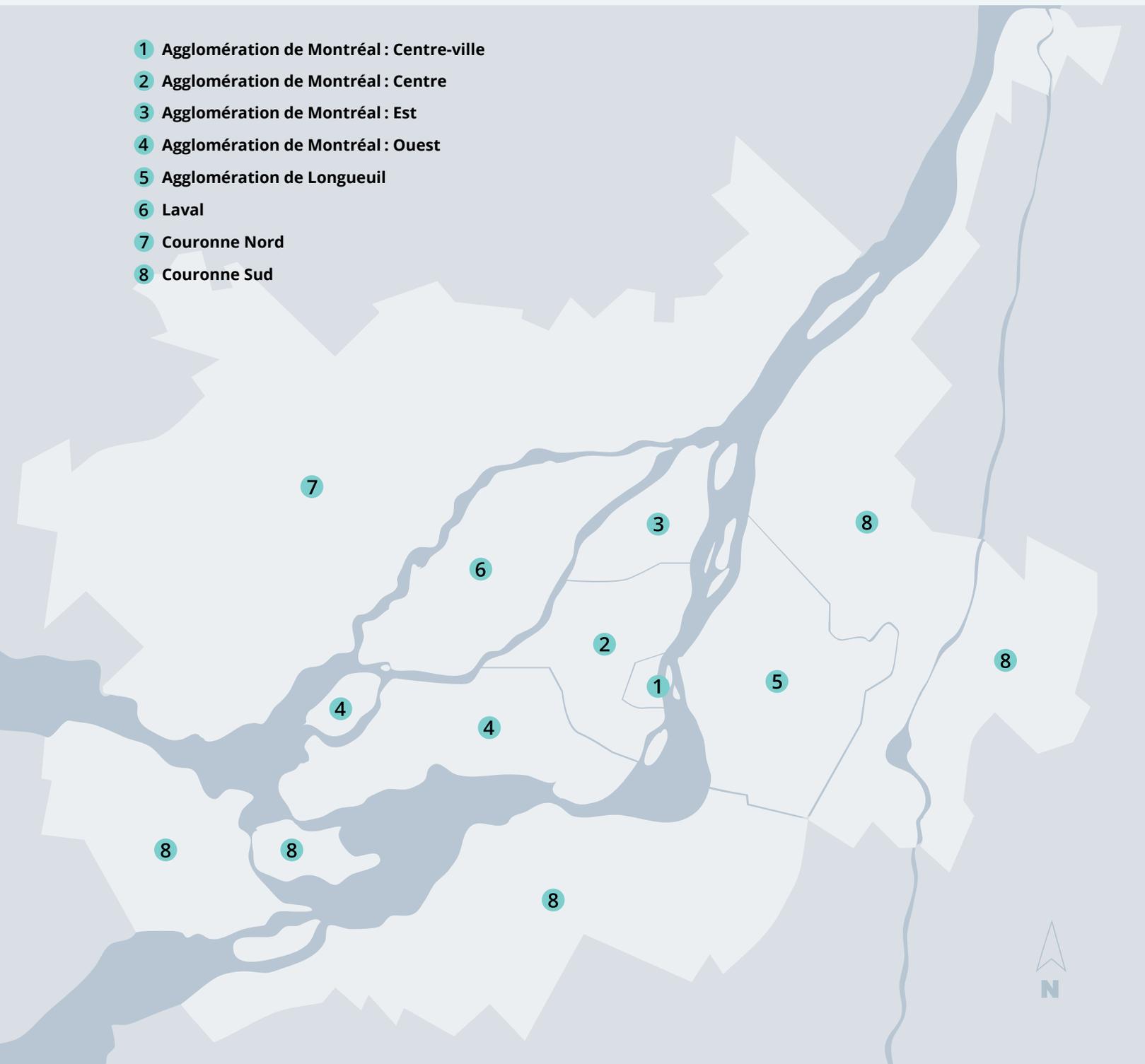
En réduisant le nombre d'organismes de transport de 16 à 5, le nouveau modèle inspiré des meilleures pratiques au Canada et ailleurs dans le monde permettra notamment d'améliorer l'efficacité et la cohérence des transports de la région, et ainsi d'offrir aux clients une approche simplifiée.



Présentation des secteurs

Les huit secteurs représentés sur la carte et qui sont utilisés dans le cadre de la démarche d'élaboration du Plan stratégique de développement du transport collectif sont également ceux à l'étude pour l'enquête Origine-Destination, qui dresse le portrait détaillé des déplacements dans la région métropolitaine, tous modes confondus. Ces secteurs sont : Agglomération de Montréal, Centre-ville, Centre, Est et Ouest, Agglomération de Longueuil, Laval, Couronne Nord et Couronne Sud.

- 1 Agglomération de Montréal : Centre-ville
- 2 Agglomération de Montréal : Centre
- 3 Agglomération de Montréal : Est
- 4 Agglomération de Montréal : Ouest
- 5 Agglomération de Longueuil
- 6 Laval
- 7 Couronne Nord
- 8 Couronne Sud



A woman with blonde hair, wearing a bright pink jacket, black leggings, and sunglasses, is riding a road bicycle on a city street. The background shows a modern urban environment with trees, buildings, and a clear sky. A red graphic element, consisting of a vertical line and a rounded rectangular box containing the number '1', is positioned at the top center of the image.

1

Une région dynamique aux multiples facettes

planification, à laquelle les municipalités, les entreprises et les citoyens — usagers des services de transport collectif ou non — sont appelés à contribuer, est réalisée à l'échelle du territoire et permet de définir l'ensemble des besoins en mobilité des résidents. La vision métropolitaine qui en découle est toutefois intimement liée au contexte local. C'est pourquoi elle doit en tenir compte.

Le territoire de l'ARTM est constitué des 82 municipalités de la Communauté métropolitaine de Montréal, de la réserve indienne de Kahnawake et de la Ville de Saint-Jérôme.



Vue aérienne de la région métropolitaine de Montréal.

Obstacles et contraintes géographiques

La région métropolitaine de Montréal s'est développée sur un site façonné par des éléments naturels comme le fleuve Saint-Laurent, la rivière des Prairies, le mont Royal et de grandes zones de milieux naturels protégés ou de production agricole. Les infrastructures de transport telles que les ponts et tunnels permettent de franchir ces obstacles naturels, mais créent aussi des points de passage obligés sur nos réseaux routiers.

Ceux-ci peuvent devenir des goulots d'étranglement, tout comme le démontre bien la circulation plus dense à l'approche des ponts qui sont souvent utilisés à saturation. À une échelle locale, les infrastructures de transport telles que les ponts, les échangeurs autoroutiers ou encore les voies ferrées deviennent autant de barrières à franchir au cours des déplacements.

Ainsi, comment peut-on atténuer ces contraintes et améliorer l'efficacité des infrastructures et des déplacements? Le développement d'infrastructures ou de services voués au transport collectif s'avère être une piste de solution. La voie réservée aux autobus sur le pont Champlain — qui fera bientôt place au Réseau express métropolitain — est un bel exemple d'optimisation de la capacité. En effet, 18 000 personnes y circulent en transport collectif chaque matin en direction du centre-ville de Montréal, comparativement aux 15 000 automobilistes qui circulent sur les autres voies dans cette même direction.

Contraintes du territoire



La planification de la mobilité dans la région métropolitaine doit donc tenir compte des contraintes et des réalités des secteurs du territoire. Elle doit aussi intégrer les équipements de transport, tant au sein des quartiers que des plus grandes portions du territoire, afin d'assurer des conditions de mobilité optimales aux résidents et aux travailleurs qui s'y déplacent.

Une croissance démographique inégale

En 2016, la population de la région métropolitaine de Montréal avoisinait les 4 millions d'habitants, une augmentation de 10 % ou de 350 000 habitants en 10 ans. Cette croissance démographique n'est toutefois pas homogène; durant cette période, certains secteurs du territoire ont connu une hausse significative, tandis que d'autres sont restés stables.

Population

| Secteur | Répartition de la population en 2016 | | Répartition de la croissance de la population entre 2006 et 2016 | |
|--|--------------------------------------|--------------|--|--------------|
| | Nombre de personnes | % | Nombre de personnes | % |
| 1 Agglomération de Montréal : Centre-ville | 86 851 | 2 % | + 14 219 | + 4 % |
| 2 Agglomération de Montréal : Centre | 1 047 721 | 27 % | + 37 748 | + 11 % |
| 3 Agglomération de Montréal : Est | 315 928 | 8 % | + 10 206 | + 3 % |
| 4 Agglomération de Montréal : Ouest | 492 790 | 13 % | + 26 675 | + 8 % |
| 5 Agglomération de Longueuil | 415 347 | 11 % | + 29 814 | + 8 % |
| 6 Laval | 422 993 | 11 % | + 54 284 | + 15 % |
| 7 Couronne Nord | 670 557 | 17 % | + 111 215 | + 32 % |
| 8 Couronne Sud | 487 526 | 12 % | + 66 873 | + 19 % |
| Total | 3 939 713 | 100 % | 351 034 | 100 % |

Croissance de la population pour l'ensemble de la région entre 2006 et 2016 : 9,8 %.

Les totaux peuvent ne pas être de 100 % en raison de l'arrondissement.

Source : Statistique Canada 2006 et 2016, traitement ARTM.

Alors que 50 % de la population de la région métropolitaine résidait sur l'île de Montréal en 2016, ce secteur ne compte que pour 25 % de la croissance régionale depuis cette même année. Le poids démographique des couronnes — qui représente 51 % de la croissance depuis 2006 — s'accroît. Si les prévisions pour la prochaine décennie sont exactes, on assistera à la poursuite de la croissance démographique dans ces secteurs, et ce, toujours selon un rythme et des dynamiques similaires.



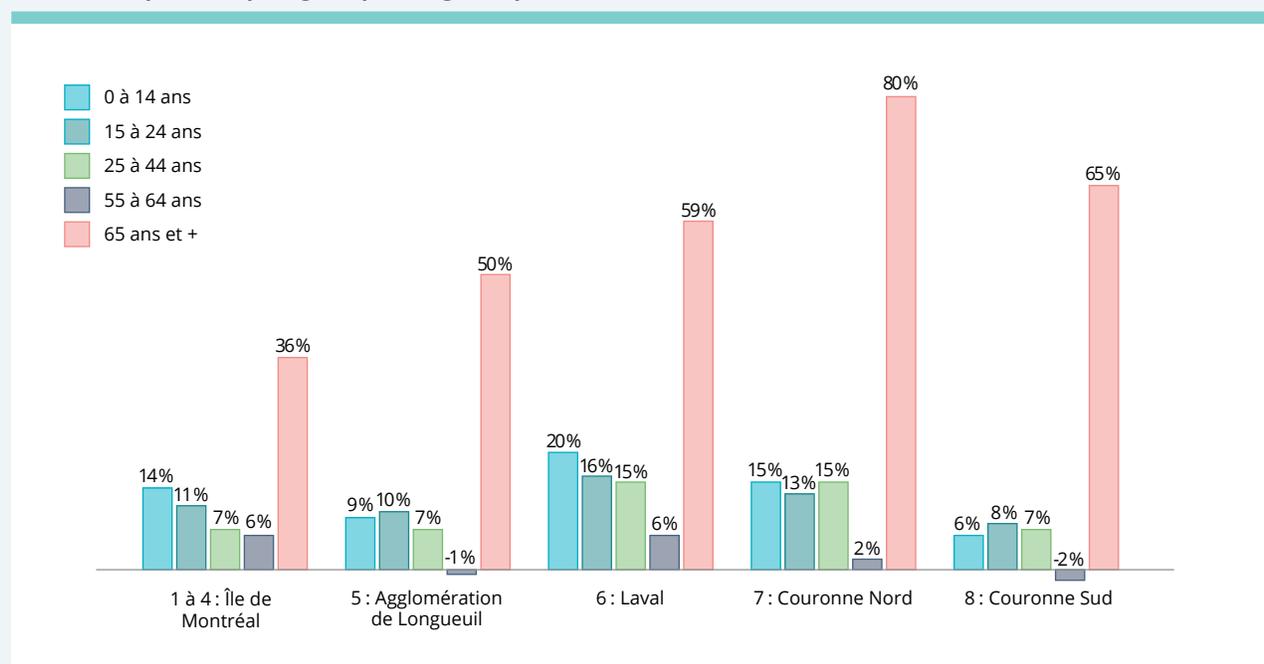
Mouvement de foule à la station de métro Champ-de-Mars.

La croissance de la population dans des secteurs très étendus, moins denses et moins propices à la mobilité durable de la région a un impact sur le système de transport et la mobilité. Il faut donc en tenir compte en élaborant des projets de transport adaptés à cette réalité.

Le phénomène du vieillissement de la population constitue également un facteur à considérer, d'autant plus que, dans la région métropolitaine, le segment des personnes âgées de 65 ans et plus passera de 16 à 22 % de la population entre 2016 et 2031.

Cette croissance sera encore plus marquée à l'extérieur de l'île de Montréal. Pour cette tranche de la population, on prévoit un taux de croissance presque deux fois plus élevé dans les couronnes que sur l'île de Montréal. Afin de maintenir la participation sociale des aînés et de prévenir leur isolement, la desserte de leurs principaux lieux d'activité, l'amélioration de l'offre de service en dehors des heures de pointe et la mise en place de mesures d'accessibilité universelle figurent parmi les interventions à considérer dans le réseau de transport collectif.

Évolution prévue par groupe d'âge et par secteur entre 2016 et 2031



La mobilité au service de l'activité économique

Les différents secteurs de la région métropolitaine sont guidés par des vocations à la fois distinctes et complémentaires. La concentration de certaines activités telles que le logement, l'emploi, l'industrie, le commerce, les services et les loisirs influence les circuits de déplacements et les distances parcourues. De 1998 à 2013, la distance moyenne d'un déplacement dans la région métropolitaine est passée de 6,3 à 7 km, ce qui représente une croissance de 11 %.

À l'échelle d'une région, un système de transport collectif performant est un facteur d'attractivité dont les effets sont tangibles. Notamment, des secteurs d'emploi facilement accessibles et une circulation fluide des biens et des personnes favorisent le dynamisme de l'économie. De plus, cela permet une réduction considérable de la congestion, assurant ainsi une meilleure qualité de l'air, une réduction du temps consacré aux déplacements et plus encore.

À titre d'exemple, 230 000 travailleurs se rendent au centre-ville de Montréal en période de pointe tous les matins de la semaine. Un tel flux de personnes est possible grâce à des réseaux de transport collectif et actif efficaces. La réalisation de projets de transport collectif attrayants qui améliorent la desserte des secteurs à forte densité d'activité humaine est essentielle à l'atteinte des objectifs d'aménagement de la région.

Localisation des emplois

En 2016, on dénombrait 1,8 million d'emplois dans la région métropolitaine. Le centre de l'agglomération de Montréal — incluant le centre-ville — regroupait plus de 750 000 de ces emplois, soit plus de 40 % du nombre total d'emplois, ce qui en fait le principal pôle d'activité économique de la région. Toutefois, la croissance de l'emploi est plus élevée à l'extérieur de l'agglomération de Montréal, tant en pourcentage qu'en volume : il se crée désormais autant d'emplois dans chacune des couronnes qu'au centre de cette agglomération. On remarque également une hausse de l'emploi à Laval et dans l'agglomération de Longueuil.

L'accessibilité au centre de l'agglomération de Montréal demeure un élément clé de la mobilité sur le territoire en raison de l'attractivité importante de ce pôle. L'efficacité du transport collectif repose sur un **réseau structurant**, relativement étendu et capable de desservir la majorité des secteurs les plus densément peuplés de la région. Par ailleurs, la croissance de l'emploi hors de l'agglomération de Montréal crée une hausse des déplacements dans et vers ces secteurs et elle limite les flux de travailleurs en direction du centre. Cela génère de nouvelles dynamiques de déplacement à destination de pôles d'emploi qui sont moins bien desservis par le réseau de transport collectif. Ce phénomène doit être considéré lors de la planification des projets de développement du réseau.

Emploi

| Secteur | Répartition de l'emploi en 2016 | | Répartition de la croissance de la population entre 2006 et 2016 | |
|--|---------------------------------|--------------|--|--------------|
| | Nombre d'emplois | % | Nombre d'emplois | % |
| 1 Agglomération de Montréal : Centre-ville | 306 685 | 17 % | + 4 415 | + 4 % |
| 2 Agglomération de Montréal : Centre | 450 210 | 25 % | + 22 970 | + 21 % |
| 3 Agglomération de Montréal : Est | 113 620 | 6 % | - 2 200 | - 2 % |
| 4 Agglomération de Montréal : Ouest | 287 550 | 16 % | - 6 800 | - 6 % |
| 5 Agglomération de Longueuil | 174 505 | 10 % | + 16 415 | + 15 % |
| 6 Laval | 152 315 | 8 % | + 15 350 | + 14 % |
| 7 Couronne Nord | 217 615 | 12 % | + 36 690 | + 34 % |
| 8 Couronne Sud | 133 945 | 7 % | + 22 140 | + 20 % |
| Total | 1 836 445 | 100 % | 108 980 | 100 % |

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

À noter que les données en % représentent la part des nouveaux emplois créés dans la région que capte chacun des secteurs.

Les totaux peuvent ne pas être de 100 % en raison de l'arrondissement.

Source : Statistique Canada 2006 et 2016, traitement ARTM

Des environnements urbains diversifiés

Les environnements urbains où les personnes vivent ont une influence sur la mobilité. La **densité résidentielle**, la **concentration des lieux d'emploi** et la **diversité des services et des commerces à proximité de ces lieux d'activité** sont des facteurs déterminants.

On retrouve trois types de secteurs dans la région métropolitaine :

Quartiers urbains denses et diversifiés

Ce sont les quartiers les plus denses de la région, autant en termes de nombre d'habitations que de nombre d'emplois ou de variété d'activités. Ils présentent une grande diversité d'usages : des résidences, des bureaux, des commerces et des services, et ce, tant à caractère régional que local. Les résidents de ces quartiers font les plus courtes distances de déplacement pour effectuer leurs activités quotidiennes. La trame de rue de ces quartiers est généralement très régulière, dense et bien connectée. Les bâtiments sont majoritairement implantés en front de rue et on y retrouve une grande variété de formes d'habitations : des tours d'appartements et des petits immeubles qui accueillent la majorité des logements, ainsi que des maisons en rangée ou détachées. Ces quartiers affichent une croissance démographique stable, à l'exception du centre-ville de l'agglomération de Montréal qui connaît un essor important de constructions résidentielles depuis quelques années. De plus, ces quartiers représentent 15 % de la croissance démographique depuis 2006.

Quartiers urbains en transition

Ces secteurs sont situés en périphérie des quartiers urbains denses et diversifiés. On y retrouve quelques pôles denses et mixtes de type plus urbain, mais ceux-ci sont entourés de rues résidentielles moins denses. Des commerces et services y sont implantés, ces derniers étant accessibles principalement par automobile. On y trouve également d'importants pôles d'emploi, notamment de grands parcs industriels où les lieux de travail sont dispersés. Les résidents de ces quartiers effectuent des déplacements de longueur moyenne pour vaquer à leurs activités quotidiennes. Selon les secteurs, la **trame de rue** est parfois composée de voies perpendiculaires régulières, mais principalement sinueuses. L'implantation des bâtiments, souvent en retrait de la rue, donne un sentiment d'espace. Tous les types d'habitations y sont présents, avec une proportion importante de maisons en rangée et détachées. Ces quartiers connaissent des redéveloppements qui les rendent encore plus denses et diversifiés. Depuis 2006, ils comptent pour 34 % de la croissance démographique de la région métropolitaine.

Quartiers suburbains en essor

Ce sont les quartiers qui connaissent la plus forte croissance démographique de la région. Ils sont caractérisés par un bâti et une trame de rue à faible densité et sont un peu éloignés des quartiers de type urbains, denses et diversifiés. Les commerces et services peuvent être à l'écart des lieux d'habitation et des lieux d'emploi et sont généralement plus dispersés. Les résidents de ces quartiers réalisent les déplacements les plus longs pour effectuer leurs activités quotidiennes. La trame de rue de ces secteurs y est généralement irrégulière et les bâtiments — principalement des maisons jumelées et détachées — y sont implantés en retrait de la rue sur de grandes parcelles. Ces quartiers ont accueilli 50 % de la croissance démographique depuis 2006.

Densité de population en 2016

| Secteur | Nombre d'habitants par kilomètre carré |
|--|--|
| 1 Agglomération de Montréal : Centre-ville | 7 028 |
| 2 Agglomération de Montréal : Centre | 6 625 |
| 3 Agglomération de Montréal : Est | 3 390 |
| 4 Agglomération de Montréal : Ouest | 2 087 |
| 5 Agglomération de Longueuil | 1 467 |
| 6 Laval | 1 712 |
| 7 Couronne Nord | 464 |
| 8 Couronne Sud | 318 |

Voir la section chiffres.
Source : Statistique Canada (2016).

Plus un quartier est dense et diversifié, plus les activités sont situées à proximité du domicile.

Distance moyenne parcourue entre le domicile et les activités quotidiennes

| Secteur | Distance en kilomètres |
|--|------------------------|
| 1 Agglomération de Montréal : Centre-ville | 3,3 |
| 2 Agglomération de Montréal : Centre | 4,6 |
| 3 Agglomération de Montréal : Est | 6,4 |
| 4 Agglomération de Montréal : Ouest | 6,9 |
| 5 Agglomération de Longueuil | 6,3 |
| 6 Laval | 7,7 |
| 7 Couronne Nord | 10,2 |
| 8 Couronne Sud | 10,4 |

Voir la section chiffres.
Source : Statistique Canada (2016).

Plus un quartier est dense et diversifié, plus les activités sont situées à proximité du domicile.

« Pour moi, me déplacer en vélo avec ma fille, c'est joindre l'utile à l'agréable.

– Catherine, Varennes



2

Des milieux de vie tournés vers la mobilité durable



Pourquoi parler de mobilité?

Le concept de mobilité se définit par la capacité des individus à se déplacer, peu importe le mode de transport qu'ils empruntent. Elle englobe les déplacements nécessaires à la réalisation des activités quotidiennes, telles que le fait de se rendre au travail ou à l'école, de faire ses emplettes ou de rendre visite à ses proches. La mobilité fait appel à la notion d'accessibilité et tient compte à la fois du système de transport (la façon de se déplacer), de l'aménagement du territoire, des conditions sociales et économiques des individus et des lieux qu'ils fréquentent.

Le modèle durable nous guide vers une mobilité efficace, équitable et sobre, ayant moins d'impact sur l'environnement et favorisant le développement économique. La perspective proposée par la mobilité durable offre plus d'options aux citoyens pour se déplacer, augmente la proximité et l'accessibilité des lieux de destination par rapport aux points de départ et favorise des modes de déplacement à faible empreinte carbone.



Un jeune garçon joue dans les feuilles d'automne avec sa mère en attendant l'autobus.

Et qu'en est-il de l'aménagement?

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

En vue d'atteindre les grands objectifs que la région s'est fixés dans le cadre du PMAD, deux conditions essentielles doivent être réunies. *A priori*, il est important de canaliser l'urbanisation à proximité des points d'accès d'un réseau de transport collectif structurant. En second lieu, la qualité de l'offre de services de ce réseau doit être accrue de manière à répondre à une demande soutenue et à une diversité de besoins de mobilité. En canalisant ainsi le développement urbain, un plus grand nombre de citoyens pourront accéder facilement à des modes de déplacement durables et, concurremment, la demande soutenue par une plus grande densité d'activités permettra notamment d'augmenter efficacement la fréquence de passage ou les heures de service.

L'approche générale de densification du territoire s'appuie également sur l'établissement d'un périmètre d'urbanisation, au-delà duquel toute expansion du développement urbain sur les terres agricoles ou les milieux naturels est proscrite. L'ensemble des futurs points d'accès au réseau de transport collectif structurant doit conséquemment se situer à l'intérieur du périmètre d'urbanisation et favoriser le développement de celui-ci.

En résumé, pour que s'opère une réelle transition vers la mobilité durable et que s'installent de nouvelles références en matière d'aménagement du territoire, la localisation des activités, la consolidation urbaine et l'intégration des équipements de transport collectif sont autant de facteurs qui interpellent les citoyens aussi bien que les pouvoirs publics.

Ainsi, comment peut-on faire en sorte que nos déplacements quotidiens soient moins longs et plus durables ?



Femmes au marché Jean-Talon devant un étal de fruits et de légumes.

La mobilité durable au cœur de l'aménagement du territoire

Un nouveau contexte d'aménagement

Depuis plusieurs décennies déjà, les déplacements en automobile influencent le développement des villes et contribuent à accentuer plusieurs problématiques devenues à présent de véritables sources d'irritation pour les citoyens sur une base quotidienne. La congestion routière, l'augmentation de la distance à parcourir entre le domicile et le lieu d'emploi ainsi que la croissance continue de l'espace et des dépenses afférentes au système de transport sont des conséquences d'une vision d'aménagement définie en fonction de l'automobile.

Dans plusieurs grandes villes du monde, de nouvelles pratiques émergent afin d'offrir aux citoyens des options alternatives à l'auto solo pour leurs déplacements. La création de **milieux de vie complets**, plus compacts et axés sur les transports actifs et collectifs, sont valorisés en raison des nombreux avantages qu'ils comportent. Ils entraînent notamment un meilleur accès à une diversité de services et d'activités à proximité du domicile, des déplacements simplifiés et plus courts et, enfin, une consommation optimale d'espace et de ressources.

« Je me considère chanceux de pouvoir tout faire à pied ou en bus et métro: école, garderie et travail!

– Bruno, Montréal

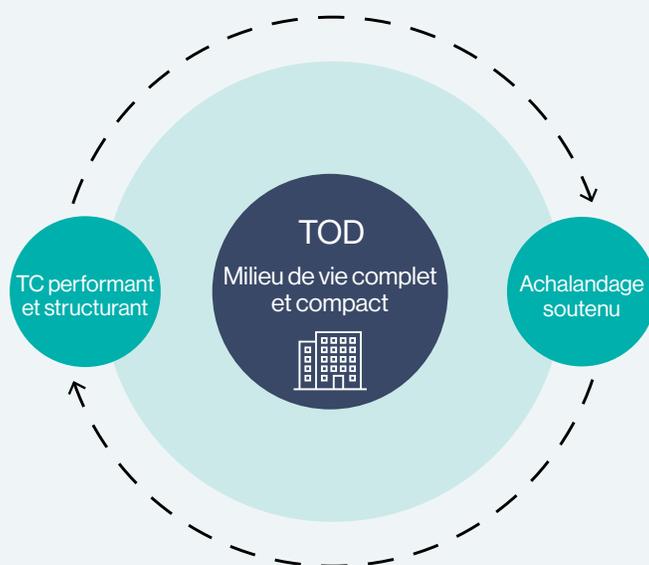


La densification du territoire: un atout pour la mobilité durable

Un milieu urbain compact et complet soutient un réseau de transport collectif performant et structurant puisqu'il assure un plus grand achalandage, tandis qu'un réseau de transport collectif efficace soutient la densification et la mixité des activités dans les quartiers. Lorsqu'un nombre important de ménages et d'emplois s'implantent à distance de marche des points d'accès au réseau de transport collectif, l'ensemble du territoire bénéficie d'une meilleure accessibilité. La région métropolitaine s'est fixé pour objectif d'orienter 60 % de la croissance démographique — projetée d'ici 2031 — autour des points d'accès du réseau de transport collectif métropolitain structurant, aménagés selon les principes du *Transit-Oriented Development (TOD)*.

? 2.1

Évidemment, la qualité du service de transport offert représente un facteur déterminant de la réussite d'un quartier aménagé selon les principes du TOD. Cette proposition est également valable pour les quartiers dont la densité, la *perméabilité de la trame urbaine* et la mixité des activités permettent de réduire l'utilisation de l'automobile et d'envisager une mobilité orientée sur les transports actifs et collectifs. La planification régionale du transport collectif contribuera au succès de la stratégie de développement axée sur le TOD en priorisant les initiatives et les projets qui renforcent la performance et le caractère structurant du réseau de transport collectif. Le cercle vertueux de la mobilité durable se trouve alors engagé.



Le milieu municipal: un acteur clé de la mobilité durable

Les acteurs du milieu municipal sont des partenaires essentiels à la réalisation d'une véritable planification intégrée de l'aménagement et du transport. Forts d'une connaissance approfondie des particularités de leur territoire respectif et de leurs résidents, les municipalités, les MRC et les agglomérations possèdent de nombreux leviers d'intervention et plusieurs outils de planification qui doivent contribuer à résoudre les enjeux de mobilité à l'échelle locale.

Les points d'accès au réseau de transport collectif

Les terminus d'autobus, les gares de train, les stations de métro, les pôles d'échanges intermodaux et les stationnements incitatifs constituent les principaux équipements fixes de transport collectif. L'aménagement du territoire et la planification des transports doivent être étroitement liés pour s'assurer de mettre ces équipements en valeur, puisqu'ils constituent les points d'accès au réseau de transport collectif.

? 2.2

L'intégration harmonieuse des équipements de transport collectif au tissu urbain et aux milieux qu'ils desservent favorise le développement de quartiers orientés vers le transport collectif. Un aménagement d'avant-garde des équipements de transport collectif contribue à offrir une expérience de qualité aux usagers. Ces équipements deviennent ainsi des lieux reconnaissables et invitants pour l'ensemble des citoyens. À titre d'exemple, l'aire d'accueil d'un service de transport collectif peut faire office de place

publique dans un quartier. Pour en assurer la durabilité et la convivialité, une attention particulière doit être apportée à la qualité architecturale. En somme, un équipement de transport collectif bien planifié peut ajouter de la valeur à un quartier.

Des équipements de transport collectif attrayants

Selon les différents types d'équipement, des éléments de confort, d'efficacité et de sécurité entrent en ligne de compte. L'ergonomie des installations, la qualité des aménagements paysagers et du mobilier urbain, l'efficacité des liens d'accès aux équipements et le sentiment de sécurité de la clientèle qui les fréquente figurent parmi les facteurs à considérer. La combinaison de ces paramètres fait en sorte que l'usager des services pourra se déplacer de façon agréable, efficace et sécuritaire.

Les équipements de transport qui respectent les principes de développement durable devront être conçus de manière à réduire l'empreinte écologique, optimiser la consommation énergétique, contribuer à la gestion des nuisances et à la protection du patrimoine naturel.

Une pluralité de modes pour accéder aux équipements

La perspective que propose la mobilité durable offre plus d'options aux citoyens pour se déplacer, augmente la proximité et l'accessibilité des lieux de destination par rapport aux points de départ et favorise des modes de déplacement à faible empreinte carbone.

L'importance accordée aujourd'hui à la mobilité durable devrait se traduire dans l'aménagement des équipements de transport collectif et faire en sorte que l'accès au réseau de transport collectif soit convivial, sécuritaire et accessible par tous les modes — marche, vélo, transport collectif, taxi, autopartage et auto solo — et à toutes les clientèles. L'aménagement devrait favoriser en premier lieu l'utilisation des modes actifs ou collectifs. L'organisation des réseaux piétonniers, cyclables et véhiculaires doit être planifiée en conséquence et en tenant compte de l'environnement urbain où est localisé l'équipement de transport collectif. Ainsi, un effort particulier devrait être déployé dans l'aménagement des accès piétons des gares, des terminus et des stations situés dans les quartiers de type urbain, dense et diversifié. L'aménagement de stationnements incitatifs dans ces gares ou terminus situés dans des milieux suburbains en essor permettra d'y accéder en voiture. Toutefois, ces équipements doivent être bien intégrés et ne doivent pas nuire aux projets de développement permettant la densification et la diversification de ces secteurs.



Un homme à planche à roulettes sur la piste cyclable.

Modes d'accès à prioriser pour le réseau structurant de transport collectif

| Quartier de type urbain, dense et diversifié | Quartier de type urbain en transition | Quartier de type sururbain en essor |
|--|---------------------------------------|-------------------------------------|
| Marche | Autobus | Auto |
| Autobus | Marche | Autobus |
| Vélo | Auto | Taxi |
| Taxi | Taxi | Autopartage |
| Autopartage | Autopartage | Vélo |
| Auto | Vélo | Marche |

Marche

Une attention toute particulière doit être accordée au piéton et à ses besoins lors de ses déplacements. La marche doit être considérée comme un mode de transport à part entière qui constitue le dénominateur commun de l'intermodalité. En effet, peu importe l'équipement de transport collectif auquel un usager souhaite accéder, il doit parcourir une certaine distance à pied pour y arriver.

Vélo

De même, plusieurs facteurs favorisent l'utilisation du vélo pour accéder au réseau de transport collectif. L'aménagement de trottoirs et de pistes cyclables, une configuration cohérente de la voirie, un déneigement adéquat et la disponibilité d'espaces de rangement sécurisés pour les vélos sont au nombre des aménagements incitatifs à considérer.

Autobus

L'optimisation du rabattement par autobus vers les équipements de transport collectif doit être également prise en considération pour qu'elle devienne une option de rechange à l'auto solo intéressante dans les déplacements quotidiens.

Mobilités alternatives

L'utilisation des modes actifs et collectifs ainsi que des mobilités alternatives de type covoiturage, autopartage et vélopartage permet d'offrir des options autres que l'utilisation de l'automobile personnelle pour l'accès à un mode structurant de transport collectif. Par le fait même, les mobilités alternatives permettent de réduire la pression sur la capacité des stationnements incitatifs.

Auto/stationnements

Une réflexion sera menée sur l'optimisation de l'utilisation des stationnements incitatifs. Il sera important de favoriser à la fois le maintien d'une bonne accessibilité à l'équipement et son potentiel de développement selon le concept de TOD, tout en établissant des principes de gestion des stationnements qui favorisent notamment la réduction de l'empreinte au sol et des îlots de chaleur. La question des droits verticaux favorisant le développement immobilier au-dessus des espaces de stationnement sera également examinée.

A person with long curly hair, wearing a dark beanie and a dark jacket, stands with their back to the camera. They are carrying a large, dark, textured backpack. In the background, a white train is visible, slightly out of focus. The entire scene is overlaid with a semi-transparent dark blue filter. A red line extends from the top edge of the page down to a red rounded rectangle containing the number 3.

3

Un système de transport performant

Pourquoi en parler ?

Ensemble, nous effectuons à travers le territoire plus de 8,3 millions de déplacements tous les jours, grâce au bon fonctionnement de plusieurs réseaux de transport qui sont interreliés : les réseaux routier, piétonnier et cyclable et les réseaux de transport collectif et de transport adapté aux personnes qui sont admissibles à ce service. Le nombre de déplacements réalisés tous les jours est en croissance continue depuis plusieurs décennies et cette tendance se maintiendra en lien avec la croissance démographique prévue. Les ressources financières et l'espace alloué aux réseaux de transport sont toutefois limités. Il importe alors de faire des choix judicieux afin de permettre au plus grand nombre possible de personnes de se déplacer aisément et rapidement dans le même espace.



Deux étudiantes attendent pour traverser. Un autobus de la STL circule devant elles.

Plusieurs modes de transport dépendent du réseau routier : les piétons, les cyclistes, les usagers du transport par autobus, les automobilistes et leurs passagers circulent tous sur des routes. En favorisant la cohabitation harmonieuse d'une diversité de modes sur les routes, par le biais d'aménagements particuliers par exemple, on crée plus d'options de mobilité pour la population. L'ensemble des alternatives à l'auto solo ou réduisant la nécessité de posséder une voiture fait partie d'une gamme de services de mobilité durable. Cette gamme de services comprend : le transport collectif, les aménagements piétons et cyclistes, les services de taxi et d'autopartage, les services de vélo en libre-service, le transport par autobus scolaire, les navettes fluviales et les traversiers.

La présence de services de mobilité durable varie grandement sur le territoire, ce qui peut contraindre des personnes qui résident ou se dirigent dans des secteurs moins bien desservis à utiliser l'automobile comme mode principal de déplacement. Cette situation a des impacts pour les citoyens qui voient s'allonger leur temps de déplacement à cause de la congestion et augmenter leur budget lié au transport quand l'achat d'une deuxième ou troisième voiture s'avère nécessaire.

Le rééquilibrage de l'espace et des ressources alloués à chaque mode de transport est donc sensé, tant d'un point de vue d'une meilleure utilisation des ressources que d'une meilleure réponse aux besoins de la population.

Nombre moyen de services de mobilité durable accessibles

| Secteur | Nombre |
|--|--------|
| 1 Agglomération de Montréal : Centre-ville | 5,3 |
| 2 Agglomération de Montréal : Centre | 4,4 |
| 3 Agglomération de Montréal : Est | 2,4 |
| 4 Agglomération de Montréal : Ouest | 2,4 |
| 5 Agglomération de Longueuil | 2,2 |
| 6 Laval | 2,2 |
| 7 Couronne Nord | 1,9 |
| 8 Couronne Sud | 1,8 |

Source : Traitement ARTM 2018.

Mieux exploiter le potentiel de nos infrastructures

Dans une vision du transport plus traditionnelle, on calcule la capacité des différentes composantes du réseau routier en fonction du débit de véhicules qui y transitent dans une période de temps donnée. Dans une perspective de mobilité durable, c'est plutôt le nombre d'individus qui se déplacent qu'on mesure. Dans un contexte où l'espace et les ressources sont limités et où la population et les déplacements continuent de croître, il faut optimiser l'utilisation des infrastructures routières pour les rendre plus efficaces, afin de déplacer plus de personnes plus rapidement.

? 3.1

Déjà, dans plusieurs secteurs plus denses de la région, l'espace sur rue a été réalloué aux modes de transport plus efficaces. Des voies réservées pour autobus, de larges trottoirs et des pistes cyclables permettent à plus de personnes de se déplacer en même temps.

Cette approche est particulièrement efficace sur les ponts. Par exemple, la voie réservée sur le pont Champlain permet de déplacer autant de personnes en période de pointe que les deux voies de circulation mises à la disposition des automobiles et des camions. Les modes guidés de transport collectif, tels que le métro et le train, permettent aussi de déplacer rapidement un grand nombre de personnes.



- 60 personnes dans un autobus
- 60 personnes en vélo
- 60 personnes qui conduisent leur auto

Les modes actifs et collectifs contribuent à améliorer l'efficacité du réseau routier en occupant considérablement moins d'espace que les voitures, tout en transportant le même nombre de personnes.

Le transport collectif: la pierre d'assise de la mobilité durable dans la région

Le réseau de transport collectif est conçu pour transporter de grands volumes de personnes à des vitesses suffisamment élevées pour concurrencer l'automobile. Actuellement, dans la grande région de Montréal, trois options de transport collectif offrent cette possibilité : l'autobus, le métro et le train.



Entrée du métro de Montréal.

En transportant de grands volumes de personnes sur de nombreux axes, les services de transport collectif contribuent directement au développement économique de la région, en permettant à un nombre toujours croissant de travailleurs d'accéder aux pôles d'emplois régionaux, tout en libérant de l'espace sur le réseau routier et en facilitant les déplacements en voiture ou le transport des marchandises. Trois améliorations importantes au réseau de transport collectif entreront en service au cours des prochaines années : le système rapide d'autobus (SRB) sur le boulevard Pie-IX, le prolongement de la ligne bleue du métro et le Réseau express métropolitain (REM). Ensemble, ces trois projets contribueront à améliorer l'accessibilité de nombreux secteurs dans la région. Les effets positifs sur les temps de parcours vers le centre-ville seront marqués. En 2028, presque toute l'île de Montréal, Longueuil et une importante portion de Laval auront accès au centre-ville en moins de 60 minutes en transport collectif.

Puisque le transport par autobus, le transport actif et le transport routier partagent très souvent les mêmes infrastructures routières, l'amélioration du réseau routier, en le rendant plus sécuritaire, en assurant son maintien en bon état et en optimisant la signalisation, est également essentielle au bon fonctionnement du système de transport urbain.

Les modes actifs: les compléments naturels du transport collectif

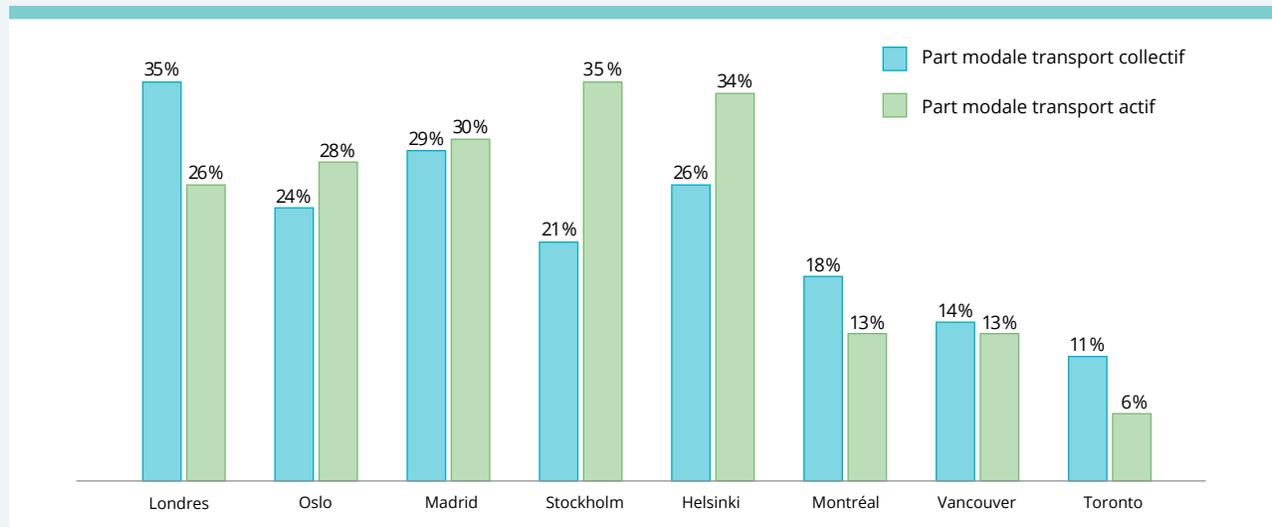
La marche et le vélo sont des modes de transport abordables et flexibles, peu affectés par la congestion ou les travaux en raison des multiples itinéraires possibles. La durée des déplacements en modes actifs est donc généralement prévisible et fiable, ce qui constitue un grand avantage. En termes d'efficacité, les infrastructures piétonnes et cyclistes sont très peu coûteuses et permettent à un grand nombre de personnes de les emprunter.

L'utilisation des modes actifs est directement en lien avec la proximité des destinations. Elle est aussi influencée par la présence d'infrastructures sécuritaires et adaptées. En requalifiant certains espaces publics, il est possible d'améliorer significativement l'expérience des déplacements piétons. L'approche des **rues conviviales** utilisée par plusieurs municipalités permet de revoir la rue en fonction de ces usages, afin que les modes actifs puissent constituer de véritables alternatives de déplacement.

? 3.2

Les modes actifs sont des compléments naturels aux modes de transport collectif. Tous les jours, dans la région métropolitaine 1,3 million d'utilisateurs du transport collectif (89 %) marchent pour se rendre au service de transport collectif ou de celui-ci à leur destination. À travers le monde, les villes ayant atteint une part élevée de déplacements en transport collectif ont aussi une part élevée de déplacements en modes actifs. À ce titre, le cœur de la région métropolitaine se compare aux grandes villes européennes : ses résidents y effectuent 29 % de leurs déplacements en transport collectif et 25 % en modes actifs. Un environnement favorable aux déplacements actifs rendra nécessairement les déplacements en transport collectif plus agréables, faciles et sécuritaires. Par exemple, un environnement urbain bien conçu offrant trottoirs et cheminements piétons sécurisés encouragera l'accès aux arrêts de transport collectif. Les actions visant à accroître l'utilisation des modes actifs font donc partie des solutions visant l'augmentation de la part des déplacements réalisés en transport collectif.

Part modale du transport collectif et du transport actif



Parts modales du transport collectif et transport actif des régions métropolitaines européennes et canadiennes.
Source : Transportation Tomorrow Survey (2011) UITP, Mobility for Cities Database (2012).

Optimisation de l'utilisation de l'automobile

Chaque matin, 1 million de conducteurs se déplacent seuls à bord de leur véhicule. Il y a donc 4 millions de sièges libres dans les voitures qui circulent déjà sur les routes en période de pointe. L'utilisation d'une voiture avec plusieurs personnes à bord (auto partagée) est une façon simple d'augmenter l'efficacité de notre réseau routier. En effet, si chaque auto transportait deux personnes, il y aurait presque deux fois moins de voitures sur les routes. Plusieurs solutions déjà en place permettent de diminuer le nombre de voitures sur les routes :

- ▶ Le covoiturage peut être réalisé de façon informelle ou par un service de jumelage;
- ▶ Les applications sur téléphone intelligent offrent de nouvelles façons de jumeler les gens afin d'optimiser les déplacements en voiture. Les voies réservées au covoiturage permettent aussi de favoriser cette pratique;
- ▶ Un service d'autopartage met à la disposition des membres une flotte de véhicules pour utilisation de courte ou de moyenne durée, avec ou sans réservation.

Ces options permettent de bénéficier des avantages de la voiture sans devoir en posséder une et réduisent le besoin d'espace dédié au stationnement de la voiture dans nos villes. Ces services offrent plus de flexibilité, car on peut choisir de faire seulement une partie de ses déplacements en voiture.

? 3.3

Efficiency du réseau routier

Le réseau routier est utilisé par toutes les personnes qui se déplacent dans la région – qu'elles soient en automobile, en transport collectif, en transport adapté, à vélo ou à pied. La congestion routière est aussi nuisible aux passagers d'autobus qu'aux automobilistes et, comme un autobus transporte plusieurs personnes, l'impact de la congestion sur celles-ci est d'autant plus important. La mise en place de mesures préférentielles pour autobus permet d'améliorer la fiabilité et la ponctualité du service et, par le fait même, la qualité des déplacements en transport collectif.

Une gestion optimale du réseau routier, par l'entretien de la chaussée, la mise en place de signalisation efficace, la planification des entraves et le suivi de l'état de la circulation, est nécessaire pour assurer une fluidité optimale des personnes et des services de transport collectif fiables et efficaces. Les nouvelles technologies d'information et de communication offrent un potentiel intéressant pour optimiser l'utilisation des véhicules privés et le réseau routier, par exemple par la transmission d'information en temps réel sur la disponibilité des véhicules, le stationnement, les entraves, la congestion routière et les options alternatives de transit.

Le réseau artériel métropolitain

La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a identifié comme Réseau artériel métropolitain environ 2 000 kilomètres de rues artérielles municipales, dans le but de mieux coordonner la planification du transport collectif et le réseau routier municipal. À sa création, l'ARTM est devenue responsable du Réseau artériel métropolitain et devra procéder à sa redéfinition.

Les services de mobilité durable à notre disposition

L'autobus

Puisqu'ils circulent sur un réseau routier étendu, les services d'autobus ont l'avantage de se déployer partout dans la région. D'ailleurs, 90 % des résidents de la région habitent à proximité d'un arrêt d'autobus. Dans la plupart des secteurs, un service d'autobus est offert toute la journée, même si la fréquence peut varier de façon importante. Il existe dans presque toute la région un réseau d'autobus très performant à haute fréquence, souvent favorisé par l'implantation de mesures préférentielles (voies réservées, feux prioritaires, etc.). Par exemple, sur l'île de Montréal, 50 % de l'achalandage du réseau d'autobus de la STM est concentré sur le réseau haute fréquence. Dans les secteurs moins denses, les lignes d'autobus se rabattent très souvent vers le métro ou le train ou sont connectées directement au centre-ville, souvent grâce à la présence de **voies réservées et autres mesures préférentielles**.

À l'échelle de la région, 1 million de déplacements sont effectués en totalité ou en partie en autobus chaque jour, ce qui représente 70 % des déplacements en transport collectif.



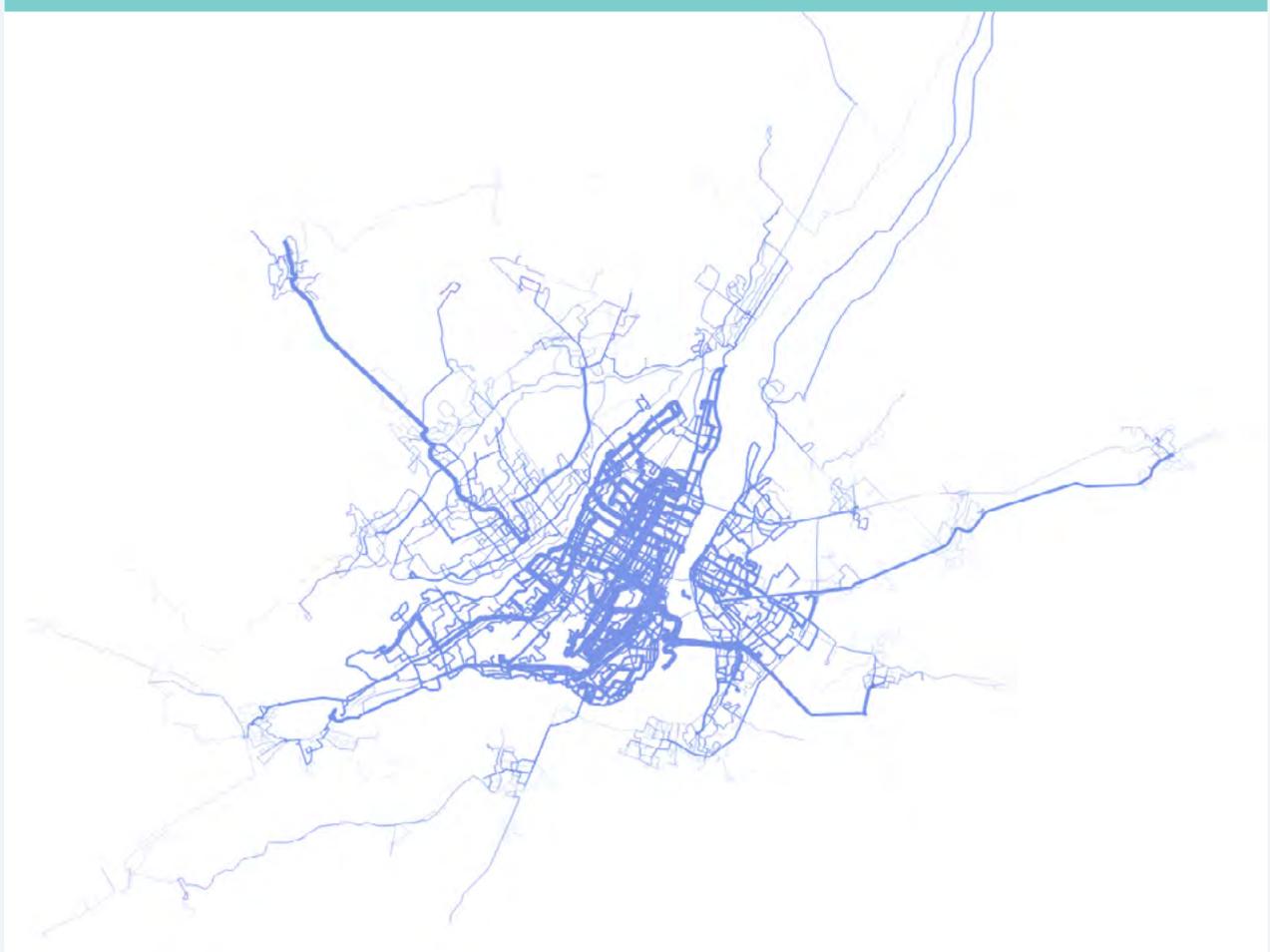
Personne de dos avec un autobus du RTL qui passe devant elle.

Dans le cadre de la réalisation de sa mission, l'ARTM souhaitera harmoniser la qualité du service par autobus offert dans l'ensemble de la région, en tenant compte des particularités de chacun des secteurs du territoire. Les caractéristiques du service considérées lors de cet exercice seront :

- ▶ l'amplitude : le nombre d'heures par jour pendant lesquelles le service est offert;
- ▶ la fréquence : le nombre de départs par heure de service;
- ▶ la symétrie : la comparaison entre les services offerts dans chaque direction.

La satisfaction des usagers sera aussi mesurée sur les aspects les plus déterminants de leur expérience à bord des services. Des critères comme la fiabilité, le confort, la propreté, la sécurité et la courtoisie du personnel seront analysés.

Réseau d'autobus

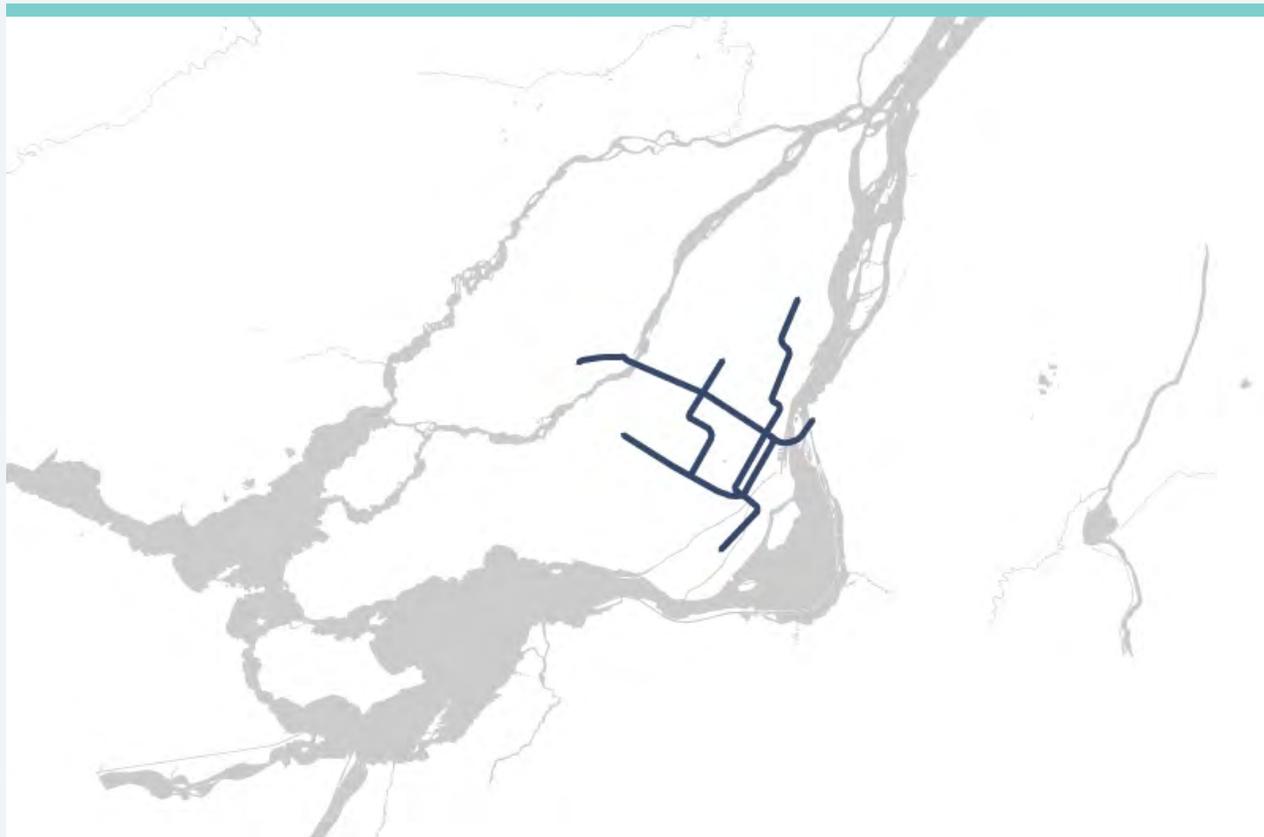


L'épaisseur du trait correspond à la fréquence de passage des autobus.

Le métro

Avec 68 stations, 65 kilomètres de lignes, sa capacité élevée, son service à haute fréquence pendant toute la journée et son parcours entièrement souterrain, le métro de Montréal permet à un très grand nombre de personnes de se déplacer rapidement dans les quartiers denses de la région. Ce service souterrain est extrêmement efficace, car il permet d'éviter la congestion dans le réseau de surface. Sa disponibilité est un autre atout : il est offert vingt heures par jour, sept jours par semaine. À l'échelle de la région, 860 000 déplacements sont effectués en totalité ou en partie en métro chaque jour, ce qui représente 60 % des déplacements en transport collectif. En période de pointe du matin, ce sont 250 000 personnes qui empruntent le métro.

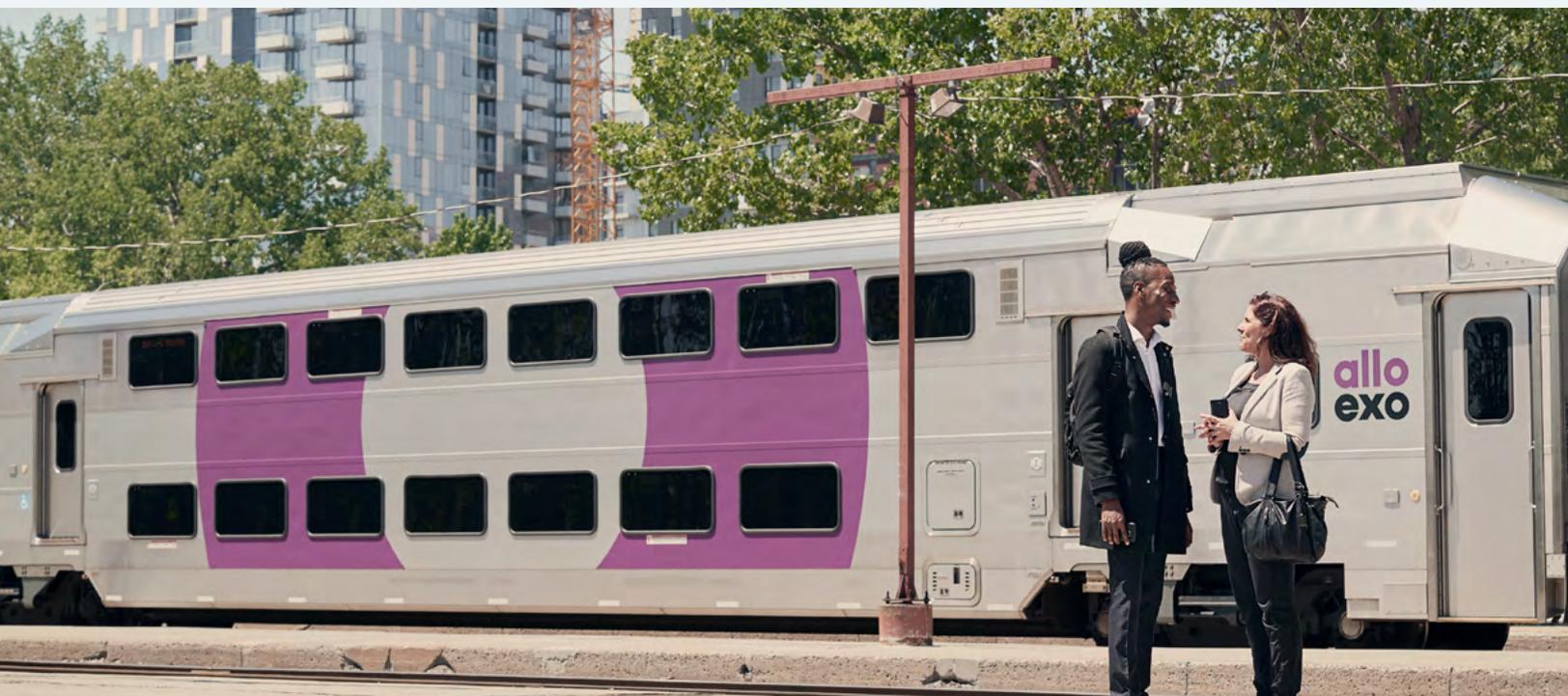
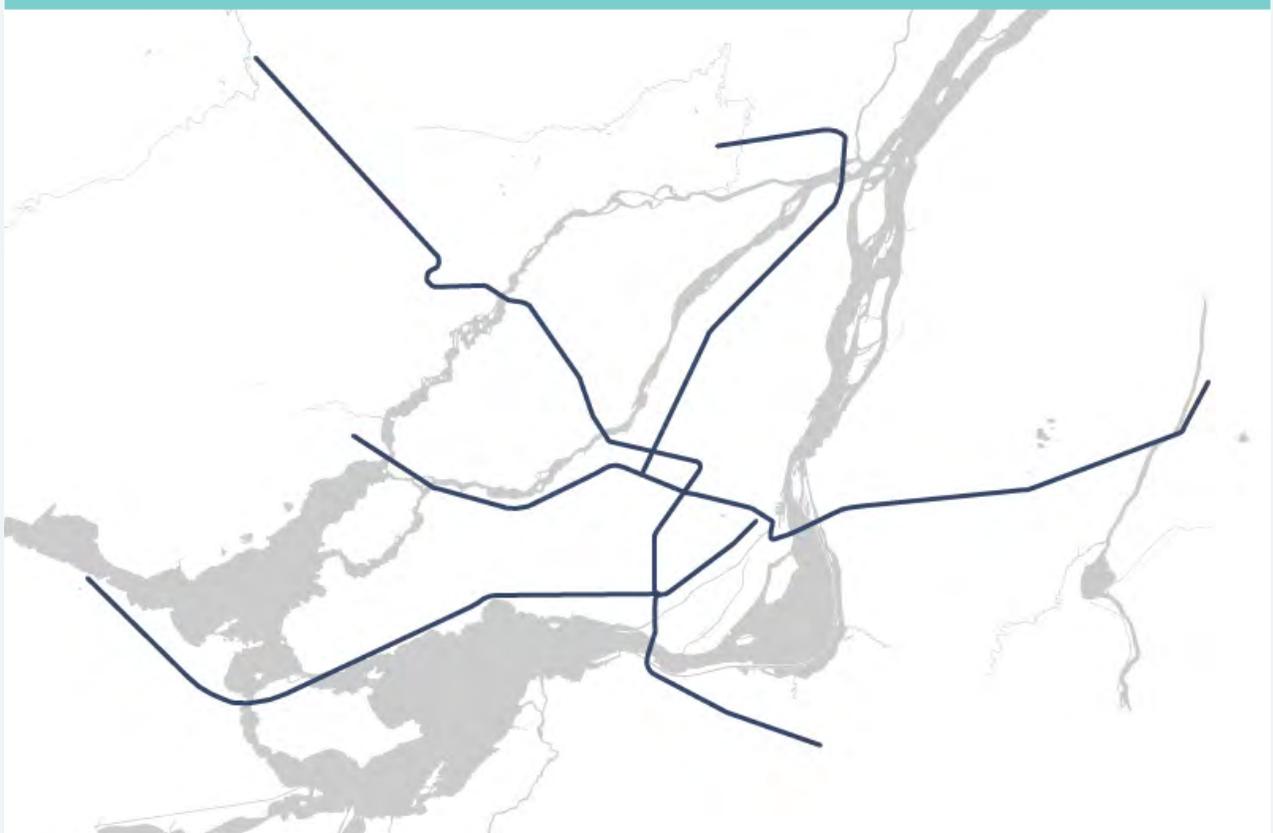
Réseau de métro



Réseau de train de banlieue

Le réseau de train de banlieue s'étend jusqu'aux extrémités de la région. Il permet aux citoyens habitant en périphérie d'accéder au centre-ville rapidement et répond efficacement aux besoins de déplacements concentrés en périodes de pointe du matin et du soir (navettage). Chaque jour, 85 000 déplacements sont effectués en train de banlieue, en totalité ou en partie, ce qui représente 6 % des déplacements en transport collectif.

Réseau de train de banlieue

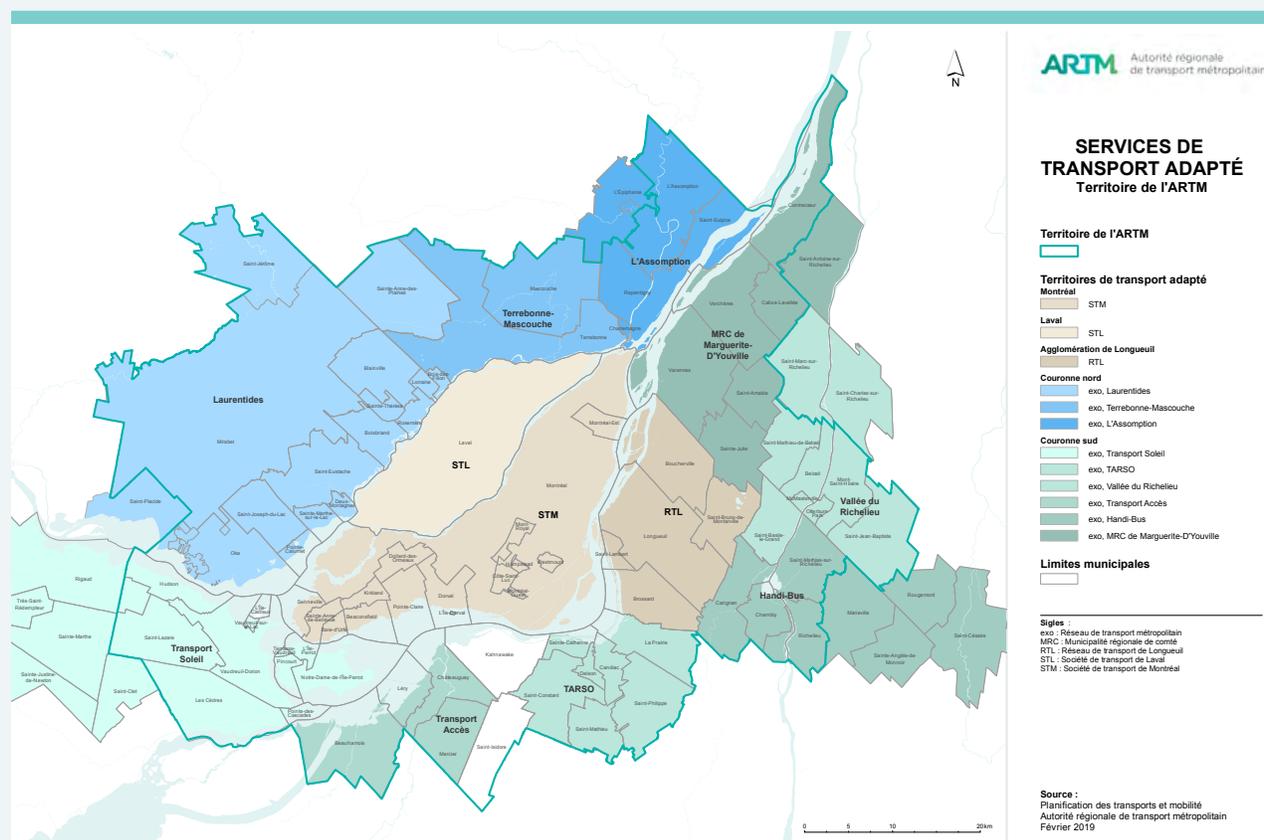


Deux personnes qui discutent devant un train de banlieue pelliculé « allo exo ». Crédit photo : exo.

Le réseau de transport adapté

Pour un certain nombre de personnes, le transport adapté représente la seule option pour se déplacer. Les services de transport adapté offerts aux personnes qui sont admissibles à ce service correspondent à un service de type porte-à-porte nécessitant au préalable une réservation. La livraison de ces services implique des jumelages de la clientèle et est assurée par différents types de véhicules : taxis ordinaires et adaptés, minibus et autobus urbains munis d'une rampe d'accès.

Actuellement, plus de cinq millions de déplacements en transport adapté sont réalisés annuellement dans la région métropolitaine. La demande en transport adapté a subi une croissance importante au cours des dernières années. En complémentarité avec les efforts d'amélioration de l'accessibilité universelle de l'ensemble du réseau, le réseau de transport adapté contribue à soutenir l'intégration sociale des personnes handicapées et à répondre aux transformations liées au vieillissement de la population.



La marche

La propreté, la sécurité et la convivialité des lieux fréquentés ont une influence importante sur le choix de la marche comme mode de transport. Pour favoriser la marche comme moyen de déplacement, il est essentiel que l'environnement présente une certaine densité ainsi qu'une diversité d'activités, afin de minimiser les distances à parcourir pour atteindre les destinations souhaitées. Un environnement urbain conçu pour accueillir un très grand nombre de voitures génère des nuisances pour les piétons,

tels le bruit, la pollution de l'air, les îlots de chaleur et l'absence de trottoirs. Dans certains secteurs, il existe des enjeux de sécurité pour les modes actifs, principalement liés à la différence de vitesse de circulation des véhicules motorisés et à la visibilité, notamment aux intersections. Les collisions de piétons par des automobiles représentent, en moyenne, 140 accidents graves et une vingtaine d'accidents mortels par an dans la région métropolitaine (SAAQ 2011-2016). Plus la vitesse de circulation des véhicules est élevée, moins la cohabitation entre ces modes est possible; les autoroutes en sont un exemple extrême. Chaque jour, 900 000 déplacements sont effectués entièrement à pied, ce qui représente 11 % de l'ensemble des déplacements dans la région.

Le vélo

Le vélo permet de desservir de manière efficace et compétitive tous les lieux de résidence et toutes les activités, sur des distances de moins de 10 km, ce qui correspond à la majorité des déplacements pratiqués dans les secteurs denses et diversifiés et dans les secteurs urbains en transition. La pratique du vélo connaît d'ailleurs une croissance intéressante en termes de nombre de déplacements, particulièrement dans certains quartiers du cœur de la région métropolitaine. Chaque jour, 150 000 déplacements sont effectués à vélo, ce qui représente 2 % de l'ensemble des déplacements dans la région.

Avec la croissance de la pratique du vélo, la cohabitation avec l'automobile est de plus en plus fréquente. Celle-ci peut être améliorée par des aménagements routiers conçus pour prendre en compte les cyclistes, notamment aux intersections, en mettant en place une meilleure signalisation, en effectuant un entretien adéquat, en modifiant certains règlements ou encore en mettant en place des actions de sensibilisation auprès des automobilistes.

La constitution d'un réseau d'aménagements cyclables connectés et sécuritaires favorise l'essor de ce mode de transport. Pour répondre à cette nouvelle demande, des voies cyclables se déploient rapidement, couvrant déjà plus de 2 200 km de voies sur le territoire. Le réseau s'améliore d'année en année en étant toujours plus connecté. Le stationnement pour vélos à proximité des points d'accès au réseau et la possibilité de transporter son vélo à bord des autobus, des trains et du métro sont deux options permettant une combinaison optimale entre vélo et transport collectif.

Le vélo en libre-service comme Bixi, qui se déploie actuellement dans le centre, présente un potentiel intéressant à utiliser seul, mais aussi en combinaison avec le transport collectif pour effectuer un déplacement. Ce service constitue une solution intéressante pour surmonter le problème du dernier kilomètre, et ainsi réduire le temps de déplacement requis pour se rendre du domicile au réseau de transport collectif, ou pour effectuer la dernière portion d'un trajet. Il présente aussi l'avantage de pouvoir être utilisé sans réservation préalable, sans limite de temps et sans obligation de retour au point de départ.

Autres services collectifs

Les taxis, réseaux de transport comme UBER, navettes privées, autobus scolaires, traversiers et navettes fluviales, constituent d'autres services à la disposition de la population, mais utilisés de manière plus ponctuelle ou marginale.

4

Tarification du transport collectif

Pour simplifier l'accès au transport collectif

La tarification est au cœur de l'expérience des citoyens qui utilisent les transports collectifs. Si un système tarifaire simple, flexible et adapté aux besoins et à la réalité des utilisateurs peut agir à titre d'incitatif, une structure trop complexe ou rigide peut à l'inverse être un facteur dissuasif quant à l'utilisation du transport collectif.

Nous disposons aujourd'hui d'une plus grande diversité de modes de transport sur le territoire et nos déplacements sont plus complexes, une tendance qui s'accroît au fil des ans. Il est donc essentiel de repenser la structure tarifaire dans la région métropolitaine afin qu'elle puisse s'adapter à l'évolution des besoins des citoyens et aux services qu'ils utilisent. C'est dans cette voie que s'amorcent les travaux sur la refonte tarifaire.

Cette démarche, qui vise à favoriser et à faciliter l'utilisation du transport collectif en adaptant la tarification aux besoins des usagers, sera menée parallèlement à la mise en œuvre du plan stratégique de développement et permettra au public de s'exprimer sur les grands volets de la refonte tarifaire envisagée. Celle-ci devra proposer des tarifs qui soutiennent le développement de la mobilité des personnes, tout en intégrant l'utilisation des nouveaux modes de déplacement et des plus récentes technologies. En plus de simplifier la grille des tarifs, elle devra offrir des produits tarifaires à la fois alignés sur le développement des nouveaux services en cours dans la région métropolitaine et adaptés aux besoins de l'ensemble des usagers et de leur réalité.

L'ARTM a amorcé ses travaux préparatoires sur la refonte du système tarifaire, qui devrait s'échelonner jusqu'à la fin de l'année 2019.

Les principaux travaux en cours portent sur :

- ▶ La structure du cadre tarifaire : comment déterminer les tarifs ?
- ▶ La mobilité intégrée : comment faciliter l'utilisation de plusieurs modes de transport ?
- ▶ La tarification sociale : quels sont les besoins et comment y répondre ?
- ▶ La technologie : quels types de technologie utiliser ?

? 4_1

Une documentation spécifique dressant un portrait de la situation actuelle et expliquant les besoins et défis sera rendue publique au printemps 2019. Des moments d'échange avec les citoyens seront proposés à la suite de la diffusion de ces informations.



Étudiantes qui font la file à une billetterie métropolitaine pour faire l'achat d'une carte OPUS étudiante.

« Chaque jour, j'aide les usagers à se rendre où ils veulent, en leur donnant l'information dont ils ont besoin.

– Rose, billetterie métropolitaine Montmorency



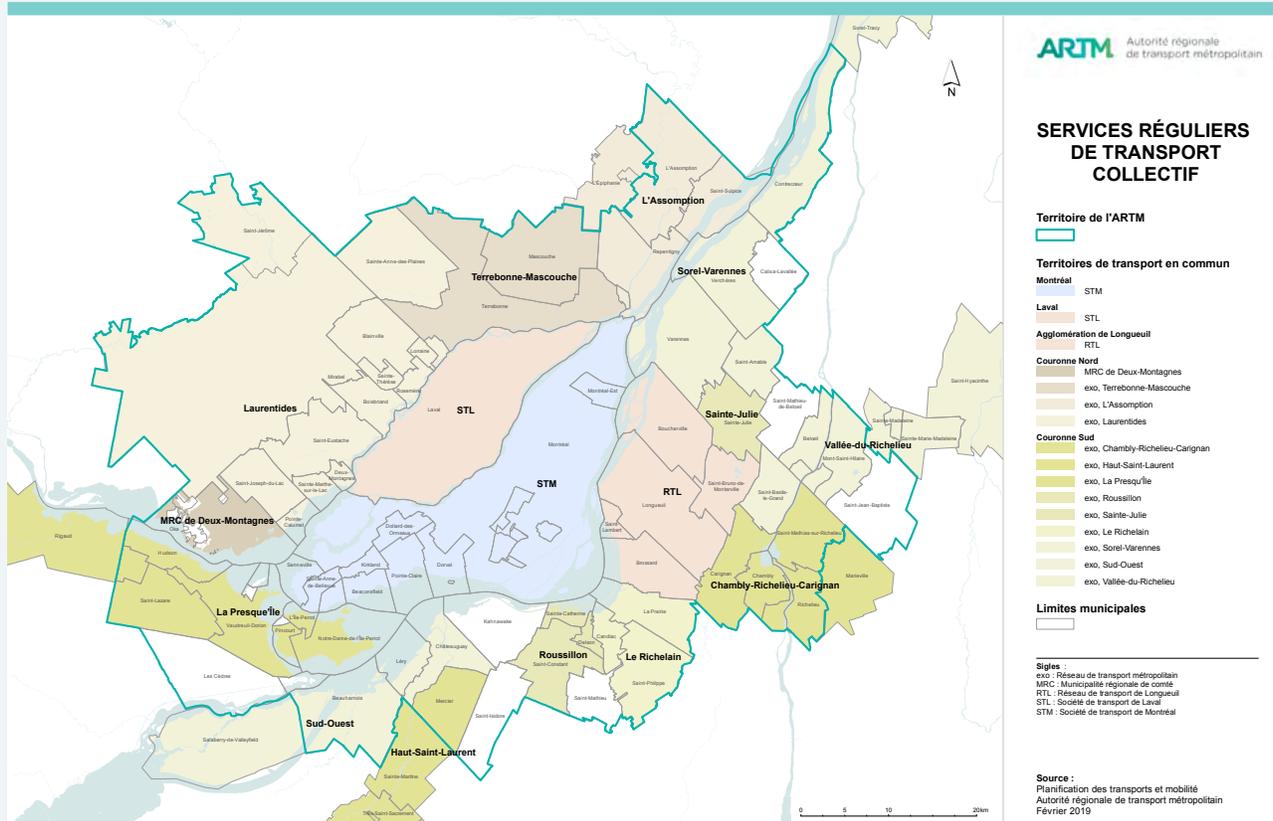
Situation actuelle

La structure de tarification du transport collectif en vigueur a été façonnée par le contexte historique propre à la région métropolitaine. La refonte tarifaire doit tenir compte des particularités uniques à la région.

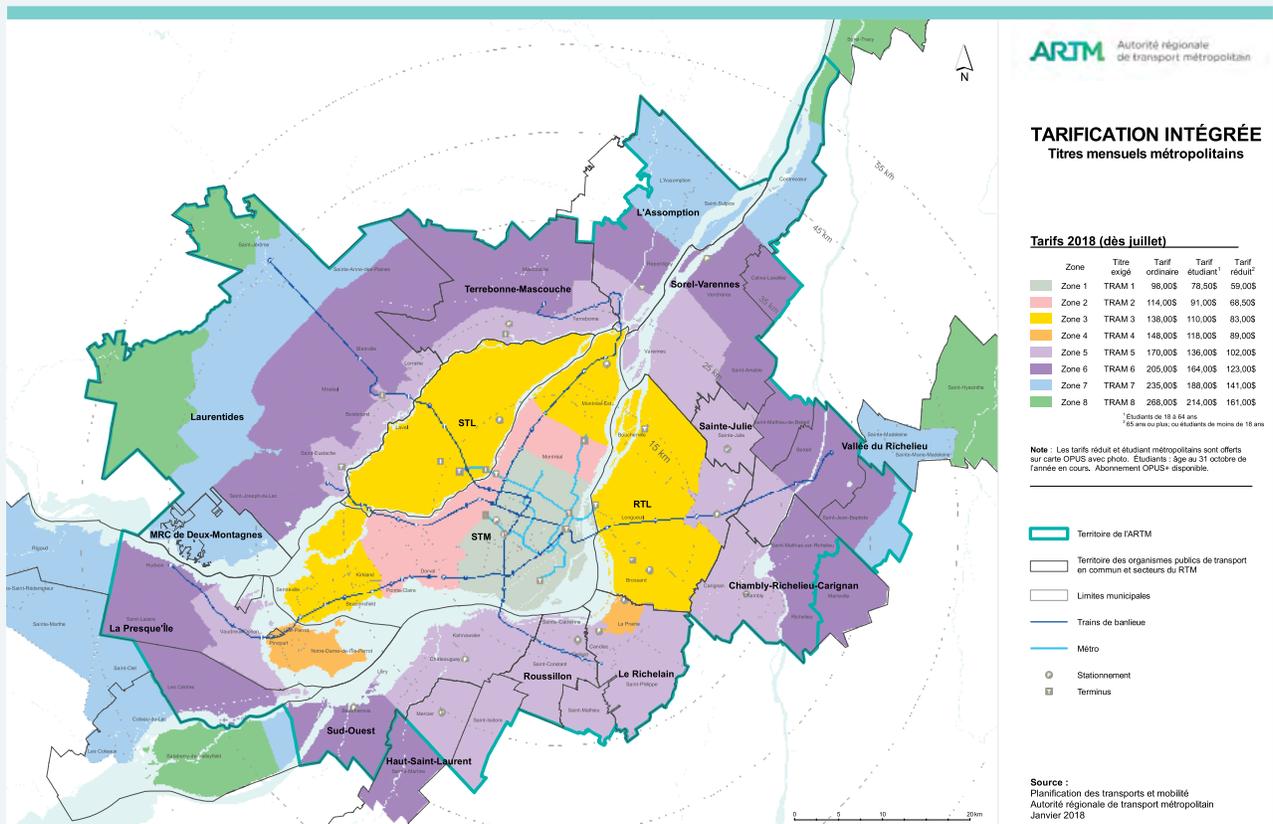
Ainsi, le réseau de transport collectif de la région métropolitaine de Montréal comprend deux niveaux de tarification : la tarification locale et la tarification métropolitaine intégrée. Les titres locaux de transport donnent uniquement accès au réseau pour lequel ils sont émis, soit la STM, la STL, le RTL, et chacun des 11 secteurs du réseau d'exo.

Les titres métropolitains donnent accès à l'ensemble des réseaux desservant les zones pour lesquels ils sont émis. La tarification métropolitaine actuelle est basée sur huit zones tarifaires concentriques à partir du centre-ville de Montréal. Le tarif des titres métropolitains augmente avec l'éloignement de la zone par rapport au centre-ville

Services réguliers de transport collectif



Tarifs mensuels par zone



Historique de la tarification

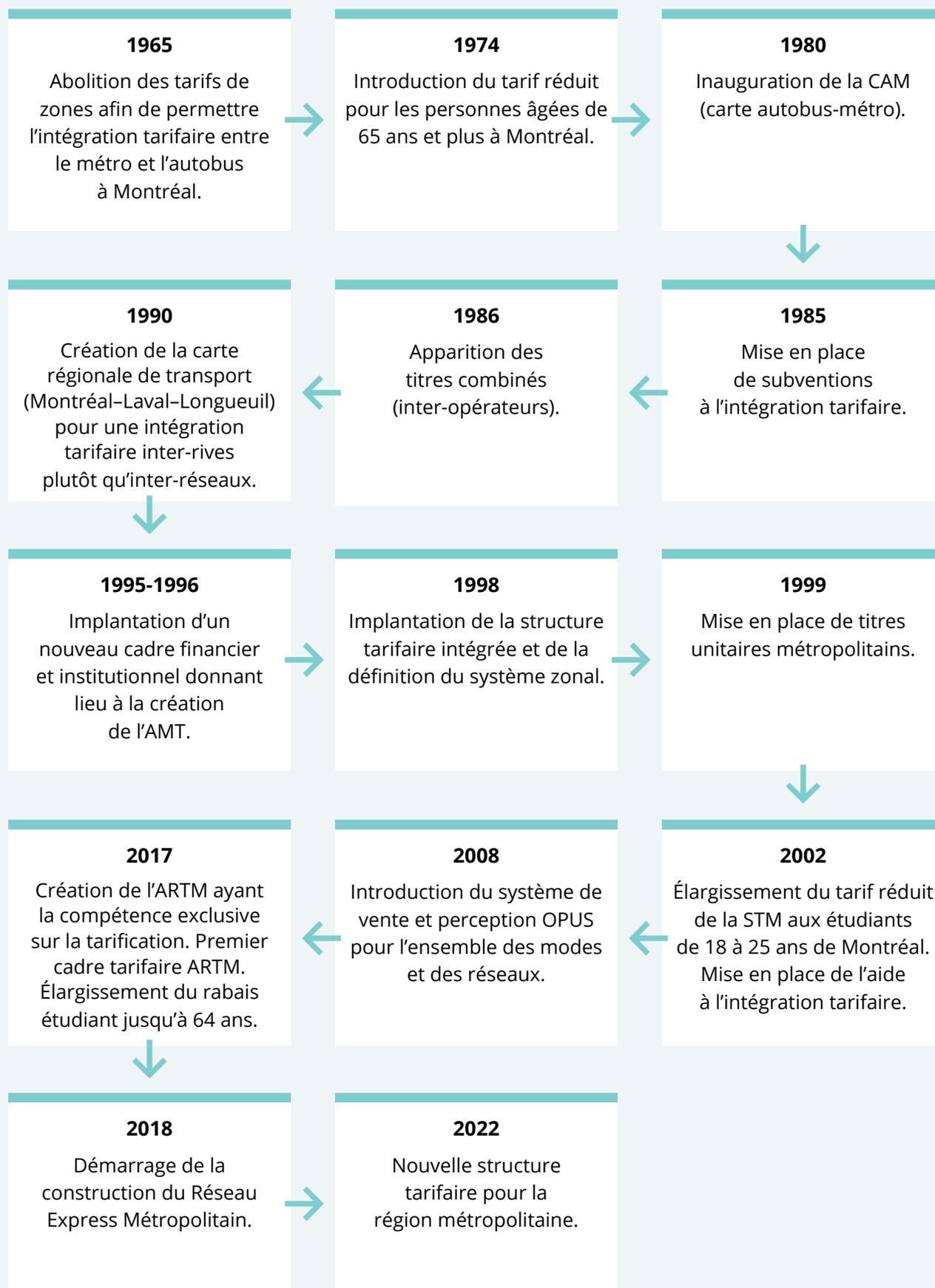
Dès 1965, les instances publiques cherchent à rendre l'expérience de la mobilité plus simple et avantageuse pour les citoyens en réduisant les obstacles liés à la tarification. En 1982, le gouvernement du Québec propose d'établir une structure tarifaire commune à tous les opérateurs de transport de la région métropolitaine au bénéfice des usagers. Une étape importante de cette orientation est franchie en 1998 avec l'adoption de l'intégration tarifaire, qui permet de créer des titres de transport métropolitains communs à tous les opérateurs.

En 2008, l'harmonisation des pratiques tarifaires débute avec la mise en place du système de vente et de perception **OPUS**, qui intègre, sous une même carte à puce, la majorité des titres de transport de la région métropolitaine. La création de ce système représente un tournant dans la modernisation en facilitant l'accès aux titres de transport grâce à ses nombreuses distributrices automatiques, en permettant aux usagers de recharger leur carte à distance et de l'enregistrer volontairement pour recevoir un remboursement en cas de perte, et en instaurant une série d'autres mécanismes qui personnalisent la relation avec les clients. Plus récemment, l'intégration d'un titre annuel a marqué une étape supplémentaire vers la fidélisation des clients les plus assidus et l'établissement d'une relation privilégiée avec ceux-ci, à l'image de la transformation réalisée il y a plus de 30 ans avec la création des titres mensuels.



Deux femmes qui font l'achat de titres de transport dans une Distributrice automatique de titres (DAT) de la Gare Centrale.

Faits saillants de l'évolution tarifaire dans la région métropolitaine



5

Financement du transport

Le transport collectif est un service public financé par une tarification aux usagers et par les taxes et les impôts.

Pour l'année 2018, les coûts du transport collectif de la région s'élevaient à plus de 2,9 milliards de dollars. Ceux-ci comprennent des charges d'exploitation et des dépenses d'investissement afférentes au maintien des infrastructures et au développement des services.

Ces dépenses sont financées par différentes sources, comme le définit la **Politique de financement** adoptée en septembre 2017 par l'ARTM, puis approuvée par la Communauté métropolitaine de Montréal. Cette politique établit une cible de financement de 31 % des coûts en transport collectif provenant des recettes tarifaires; la part restante est quant à elle financée par les contributions municipales et gouvernementales.

Des besoins toujours grandissants

En raison de la croissance démographique et du dynamisme économique de la région, les besoins de mobilité des résidents sont toujours grandissants. L'augmentation importante des investissements en transport collectif des dernières années se poursuivra au cours des cinq prochaines années, entraînant une pression accrue sur les différentes sources de financement, notamment sur les contributions provenant des municipalités. Dans un contexte de ressources financières limitées, la recherche de nouveaux mécanismes de financement est un enjeu incontournable pour assurer le maintien et le développement du transport collectif dans la région pour les prochaines décennies.

Des investissements importants déjà prévus pour la région

Plusieurs projets majeurs de transport collectif seront mis en œuvre dans les prochaines années, tels que le Réseau express métropolitain, le prolongement de la ligne bleue du métro et le Service rapide par bus sur le boulevard Pie-IX. D'autres projets, en cours de planification ou de déploiement, permettront de développer davantage de services pour la population.

L'augmentation importante des investissements s'accompagnera d'une hausse des coûts d'exploitation lors de la mise en service de ces projets.

En plus de ces nouveaux projets, de nombreux travaux de maintien des actifs et de mise à niveau des équipements sont réalisés, comme la construction de garages de métro et d'autobus, les travaux d'accessibilité universelle du réseau, etc.

? 5_1

Le développement de nouveaux services de transport collectif ne doit pas se faire au détriment de l'opération et du maintien du réseau existant. Tous s'accordent pour souligner l'importance de consolider les acquis en réalisant le maintien des actifs dans les délais prévus et en finançant adéquatement l'opération des services afin qu'ils soient fiables, sécuritaires et pérennes.



Piétons à la place Charles-Lemoyne, à Longueuil.

Revoir le modèle de financement

Pour assurer l'entretien de nos infrastructures de transport collectif tout en développant de nouveaux projets qui répondent aux besoins grandissants de mobilité dans la région, une réflexion sur le financement du transport collectif doit être amorcée parallèlement à l'élaboration du plan stratégique de développement. Cette réflexion doit avoir notamment pour objectif de :

- ▶ proposer des sources de financement adaptées au contexte de la région métropolitaine;
- ▶ assurer la pérennité du financement des services existants et le développement de nouveaux services;
- ▶ viser la prévisibilité et la stabilité des sources de financement pour la période du plan stratégique de développement.

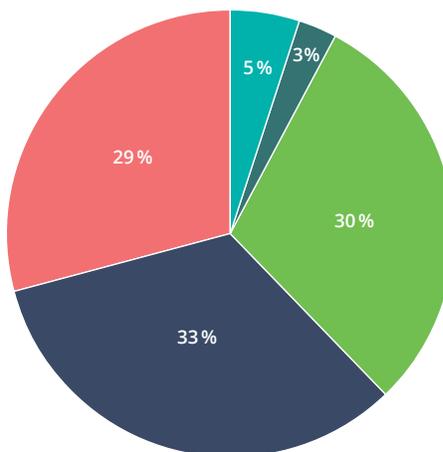
Il est essentiel d'assurer un financement suffisant pour répondre aux besoins qui seront identifiés par le plan stratégique de développement, les plans de maintien des actifs et les niveaux d'offre de services à proposer aux citoyens. L'équilibre établi entre les différents contributeurs au financement du transport collectif doit respecter leur capacité financière.

De plus, le financement du transport collectif doit demeurer :

- ▶ simple et cohérent;
- ▶ partagé à l'échelle de la région pour assurer une équité entre les municipalités;
- ▶ basé sur le principe d'utilisateur-payeur dans la recherche de l'équilibre entre les contributeurs.

Les sources de financement déjà en place dans la région métropolitaine pour l'année 2018 (Budget 2018)

| |
|----------------------------|
| Automobilistes: 158 M\$ 5% |
| Autre: 77 M\$ 3% |
| Usagers: 862 M\$ 30% |
| Gouvernements: 949 M\$ 33% |
| Municipalités: 834 M\$ 29% |



Recettes tarifaires : 30 % du budget du transport collectif est financé par ses usagers.

Les recettes liées à la vente des titres de transport contribuent au financement des transports collectifs de la région. Ces titres généreront 862 M \$ de recettes tarifaires en 2018.

Contributions municipales : 29 % du budget du transport collectif est financé par les municipalités selon un principe d'utilisateur-payeur.

La Loi prévoit une contribution municipale aux services de transport collectif basée sur le principe d'utilisateur-payeur, et la Politique de financement en détermine les modalités d'application. La Politique stipule que la part globale des contributions municipales ne doit pas excéder 30 % de l'ensemble des dépenses de la région. Les municipalités du territoire cotisent au financement des transports collectifs par l'entremise de deux contributions distinctes :

- ▶ Contribution de base établie à un cent (0,01 \$) par 100 \$ de richesse foncière uniformisée (contribution RFU). En 2018, la contribution de base est de 53 M \$;
- ▶ Contribution au déficit résiduel des services de la région. Celle-ci est établie à 781 M \$ pour 2018.

Ainsi, les contributions municipales prévues pour 2018 sont évaluées à 834 M \$, soit le montant établi dans la Politique de financement adoptée par la CMM le 28 septembre 2017.

Subventions gouvernementales : 33 % du budget du transport collectif est financé par différentes sources gouvernementales.

- ▶ Exploitation : Pour l'année 2018, un peu plus de 239 M \$ de subventions à l'exploitation résultant des programmes et des mesures d'atténuation mis de l'avant par le gouvernement du Québec sont prévus. En effet, le gouvernement du Québec soutient les dépenses d'exploitation des transports collectifs par le biais de trois programmes, soit le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP), le Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC) et le Programme de subvention au transport adapté (PSTA). Finalement, par l'intermédiaire de Mobilité Montréal, le gouvernement finance des mesures d'atténuation à la congestion liée aux grands chantiers routiers.
- ▶ Immobilisations : Les subventions aux immobilisations prévues pour l'année 2018 atteindront près de 875 M \$ auxquels s'ajoutent 74 M \$ en soutien à l'ARTM, pour un total de 949 M \$. Certains projets d'investissement de l'ARTM et des quatre OPTC sont admissibles à des programmes de soutien aux immobilisations : le PAGTCP du ministère des Transports du Québec (MTQ) et le Programme d'aide financière du Fonds pour l'infrastructure de transport en commun (PAFFITC) du gouvernement fédéral et du MTQ. Chaque programme possède ses propres critères d'admissibilité, ses propres taux de subvention et son propre type de remboursement.

Contribution des automobilistes : 5 % du budget du transport collectif est financé par des taxes sur l'usage de l'automobile.

Pour assurer une partie du financement de ses activités, l'ARTM reçoit une portion de la contribution des automobilistes aux transports collectifs par le biais des droits sur l'immatriculation et de la taxe sur les carburants.

- ▶ **Droits d'immatriculation :** Pour chaque véhicule de promenade de moins de 3 000 kg immatriculé sur son territoire, l'Autorité reçoit des droits sur l'immatriculation de 30 \$. Ces revenus, estimés à 61 M \$ en 2018, suivent les demandes d'immatriculation, et ce, principalement selon la croissance de la population.
- ▶ **Taxe sur les carburants :** Pour chaque litre d'essence vendu sur son territoire, l'ARTM reçoit du gouvernement du Québec les revenus d'une portion des taxes, d'une valeur de 0,03 \$. Cette source de financement est en déclin en raison de l'efficacité énergétique grandissante des véhicules. Malgré une croissance du nombre de véhicules immatriculés en 2018, l'Autorité percevra un montant de 97 M \$, ce qui est légèrement inférieur à la somme de 97,7 M \$ perçue en 2017.

Autres revenus : 3 % du budget du transport collectif est financé par les revenus autonomes, les revenus des services hors territoire et les redevances de développement.

Revenus autonomes : Les autres revenus de l'Autorité proviennent entre autres d'activités connexes aux services réguliers de transport collectif et représentent une somme de près de 57 M \$ pour l'année 2018. Parmi les activités connexes générant des revenus, on compte notamment :

- ▶ les services nolisés;
- ▶ la publicité dans le métro, les trains, les autobus et les abribus;
- ▶ la location d'espaces commerciaux associés aux services et aux équipements de transport collectif;
- ▶ les activités de formation et de consultation.

Services hors territoire : Afin d'assurer la continuité des services de transport collectif pour les territoires situés à l'extérieur de celui de l'Autorité, des ententes ont été conclues avec ces municipalités qui seront desservies par exo. Les revenus de ces ententes généreront près de 9 M \$ pour l'année 2018.

Redevance de transport : Le projet de loi 137, sanctionné le 27 septembre 2017, ajoute « l'articulation de l'urbanisation et des services de transport collectif » à la mission de l'Autorité et lui accorde le pouvoir de percevoir une redevance à des fins de transports collectifs, une nouvelle source de financement qui doit être réservée à la réalisation d'un projet de transport collectif en particulier. Cette redevance prend la forme d'une contribution versée lors de l'acquisition d'un permis de construction auprès d'une municipalité. Le projet de loi prévoit que ce nouveau pouvoir sera, dans un premier temps, utilisé pour financer le REM de la Caisse de dépôt et placement du Québec, jusqu'à concurrence de 600 M \$ ou pendant une période de 50 ans au plus.

Que font les autres?

Dans un contexte de besoins grandissants et de ressources financières limitées, une réflexion a été entamée sur les sources de financement existantes dans d'autres pays qui pourraient servir de modèle à la région métropolitaine. Une analyse du potentiel et des impacts possibles de ces dernières sera réalisée afin de proposer de nouvelles solutions adaptées au contexte particulier du Grand Montréal.

Exemples de sources de financement utilisées dans d'autres villes du monde :

| | Atlanta | New York | Washington | Portland | Seattle | Sans Francisco | Londres | Paris | Dublin |
|--|---------|----------|------------|----------|---------|----------------|---------|-------|--------|
| Redevances de développement | | X | X | | | | X | | X |
| Développement conjoint | | | X | X | X | X | | | X |
| Taxe sur les stationnements | | | | X | | | | | |
| Péage urbain | | | | | | | X | | |
| Contribution selon les contraventions routières | | | | | | | | X | |
| Contribution selon les taxes de vente | X | | | | X | X | | | |
| Contribution selon la masse salariale | | | | X | | | | X | |

? 5.2

- ▶ Redevances de développement : Mécanisme qui implique une contribution financière de la part des promoteurs immobiliers dont les projets bénéficient de la proximité avec un service de transport collectif. Source de financement utilisée par New York, Washington, Londres, Dublin.
- ▶ Développement conjoint : Mécanisme qui implique une collaboration entre les secteurs privé et public pour le développement des actifs à proximité ou au-dessus des équipements de transport collectif. Par exemple, une société peut vendre ou louer les droits aériens au-dessus d'une station de métro à une entreprise privée. Source de financement utilisée par Portland, Washington, Seattle, San Francisco, Dublin.
- ▶ Taxe sur les stationnements : Mécanisme de financement qui implique d'affecter une partie des recettes des stationnements payants au transport collectif. Source de financement utilisée par Portland.
- ▶ Péage urbain : Mécanisme de financement qui implique une contribution financière de la part des utilisateurs du réseau routier, dans une zone restreinte ou pour un segment de route. Source de financement utilisée par Londres.
- ▶ Contribution selon les contraventions routières : Mécanisme qui implique d'affecter une partie des montants des contraventions routières au transport collectif. Source de financement utilisée par Paris.
- ▶ Taxe de vente : Mécanisme qui implique d'affecter une partie des recettes de taxes de vente au financement du transport collectif. Source de financement utilisée par Seattle, San Francisco.
- ▶ Contribution selon la masse salariale : Mécanisme qui implique une contribution financière de la part des entreprises comprises dans le territoire desservi par le transport collectif, en fonction du nombre d'employés.



6

Pourquoi et comment
se déplace-t-on
dans la région ?

État de la situation pour l'ensemble des déplacements dans la région métropolitaine de Montréal

La **mobilité** fait partie intégrante de notre quotidien et notre capacité à nous déplacer facilement a des répercussions considérables sur notre qualité de vie. Les bouchons de circulation, les longs trajets ou le fait d'avoir peu d'options alternatives à la voiture sont autant de défis à relever pour améliorer la mobilité sur le territoire.

? 6.1

Nos besoins en matière de mobilité varient selon notre situation professionnelle, personnelle et familiale et selon notre mode de vie. Les modes de transport qui sont mis à notre disposition sont quant à eux pensés en fonction de notre lieu de résidence et de travail, et selon la localisation des commerces et des services que nous fréquentons. Ainsi, l'environnement urbain dans lequel nous évoluons influence grandement nos habitudes de déplacement. Malgré des objectifs gouvernementaux de réduction de la congestion routière ou de la pollution atmosphérique, les taux d'utilisation des différents modes de transport démontrent une grande stabilité à l'échelle globale depuis plus de dix ans. La voiture, avec une ou plusieurs personnes à bord, demeure le mode de transport le plus utilisé dans la région métropolitaine. Bien que la part des déplacements effectués en **auto solo** soit inférieure à celle effectuée en modes de transport durables dans la région, son utilisation est tout de même en croissance. Cette part — au cours d'une seule journée — est passée de 41 à 43 % entre 2003 et 2013, ce qui représente 600 000 déplacements de plus. L'amélioration de l'attractivité des services de transport collectif et de l'ensemble des modes durables, tels que la marche, le vélo, de même que le **covoiturage** et autres types de transports partagés ou en libre-service (**taxis**, vélos ou voitures), doit être au cœur de nos préoccupations et des efforts qui sont mis de l'avant sur le territoire.

Afin d'être en mesure d'offrir à la population de la région des options de mobilité durable intéressantes, il est essentiel d'identifier et de considérer l'ensemble des besoins de mobilité des résidents et des travailleurs qui y gravitent. La section qui suit dresse un portrait des éléments dont il faut tenir compte en ce qui a trait aux déplacements dans la région.

Pourquoi se déplace-t-on?

L'ensemble des déplacements que nous effectuons dans une journée ne constitue pas une fin en soi. Ces déplacements nous permettent de répondre à des besoins tels que celui de travailler, d'étudier, de magasiner, de se divertir et de visiter ses proches. Les systèmes de transport représentent donc des moyens qui sont mis au service de nos besoins de déplacement.

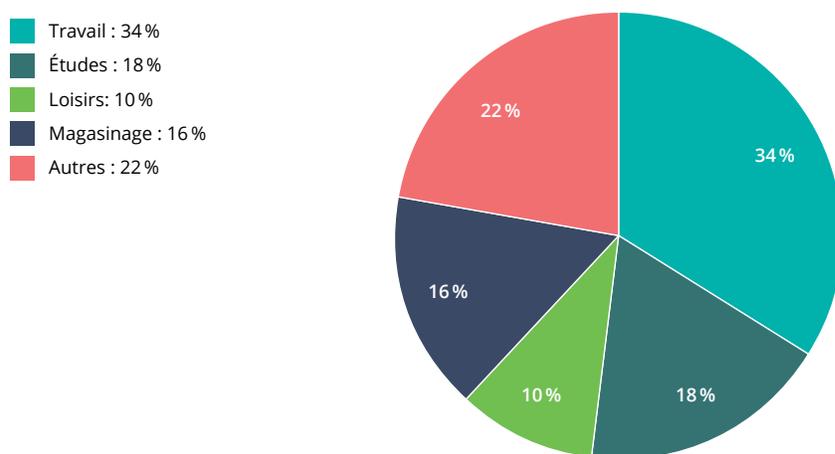
On retrouve de grandes catégories d'activités directement liées à notre situation personnelle et familiale, notamment le travail, les visites médicales ou le fait de conduire nos enfants à l'école. Naturellement, certaines de ces activités sont plus contraignantes en termes d'horaire ou de régularité de déplacement; pensons notamment au travail et aux études qui exigent des déplacements respectant un horaire précis, jour après jour.



Individus qui se promènent dans un terminus d'autobus.

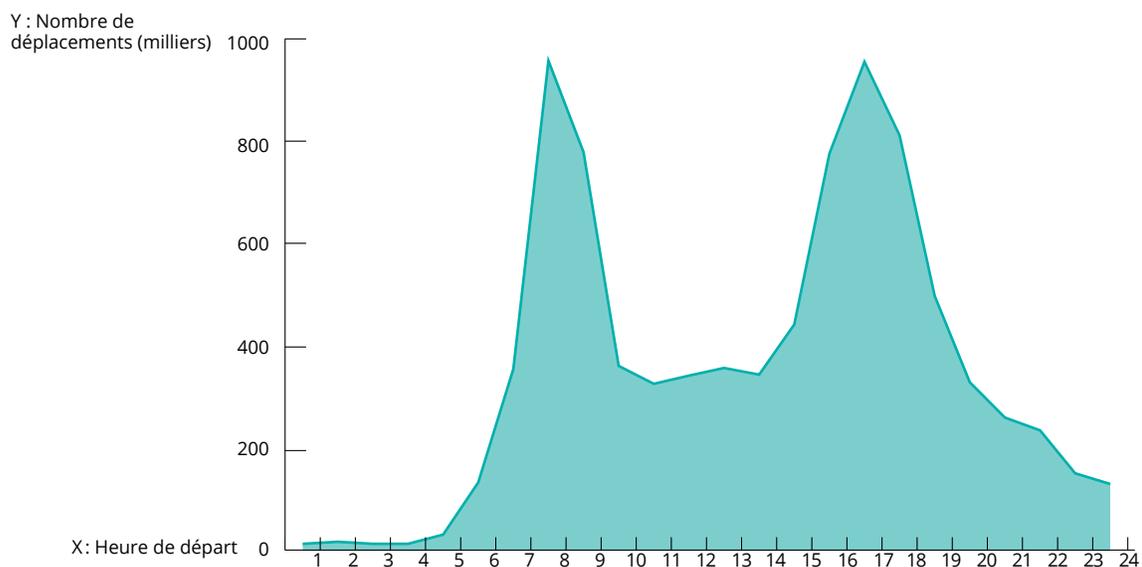
Une grande majorité des travailleurs et des étudiants de la région métropolitaine ont donc pour habitude de se déplacer de manière stable, régulière et prévisible tous les jours de la semaine. Ces déplacements quotidiens, appelés **navettage**, sont structurants pour les systèmes de transport. Le navettage génère la période de pointe matinale et la congestion qui l'accompagne, tant sur les routes que dans le réseau de transport collectif. Pendant les heures de pointe du matin, c'est près d'un million de déplacements simultanés — dont un grand nombre en direction du centre de la région — qui sont assurés le plus efficacement possible par les systèmes de transport routier et collectif de la région.

Pourquoi se déplace-t-on ?



Ces déplacements se déroulent sur 24 h et sont faits par des individus qui résident dans le périmètre du territoire ARTM.
Source : enquête OD 2013.

À quelle heure se déplace-t-on ?



Ces déplacements se déroulent sur 24 h et sont faits par des individus qui résident dans le périmètre du territoire ARTM.
Source : enquête OD 2013.

Comment se déplace-t-on ?

Chaque jour de la semaine, nous réalisons collectivement 8,3 millions de déplacements dans la région métropolitaine, dont environ 1,5 million en transport collectif. À l'exception du centre-ville de Montréal où la marche arrive en tête comme mode de déplacement, la voiture est le mode de transport le plus utilisé dans l'ensemble des secteurs du territoire. Alors que les résidents des secteurs plus denses utilisent différents modes de transport pour se déplacer, ceux qui habitent dans les environnements moins denses et diversifiés utilisent la voiture trois fois sur quatre.

? 6.2

Facteurs qui influencent le choix d'un mode de transport

Les options de transport mises à notre disposition

Elles diffèrent en fonction des secteurs dans la région métropolitaine. Le réseau routier se retrouve partout, contrairement aux services de métro, de train ou d'autobus à haute fréquence. De plus, l'aménagement de trottoirs et de pistes cyclables n'est pas toujours priorisé — et les options de transport partagées ou en libre-service (taxis, vélos ou voitures) le sont encore moins.

L'accessibilité de nos lieux de destination

Elle dépend de notre milieu de vie et du milieu dans lequel les lieux sont implantés. La densité des lieux de résidence et la concentration des emplois, des commerces et des services permettent de réduire les distances de déplacement. Un système de transport collectif bien développé favorise la connexion des lieux entre eux, et ce, par l'intermédiaire de plusieurs modes de déplacement.

Les caractéristiques individuelles et familiales

Elles influencent largement le choix d'un mode de déplacement. L'âge, l'état de santé, la présence ou non d'enfants dans le ménage figurent parmi ces caractéristiques.

Les valeurs personnelles et l'aspect symbolique d'un mode de transport

Bien que sous-estimés, ils jouent un rôle important dans cette décision. La voiture peut représenter un symbole de liberté pour certains, tandis que le vélo peut renvoyer une image de santé pour d'autres.

Les conditions climatiques

Elles font aussi partie de l'équation. Les utilisateurs des modes actifs y sont particulièrement sensibles, tout comme les motocyclistes.

La part modale du transport collectif

En période de pointe, le transport collectif est indispensable à l'efficacité des déplacements dans la région. Afin d'augmenter l'utilisation de ce système pendant les heures de pointe, le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la CMM s'est fixé des objectifs régionaux précis. D'ici 2031, il vise à atteindre une part modale du transport collectif de 35 % — qui s'élevait à 25 % en 2013 — par rapport aux modes motorisés en période de pointe matinale. L'atteinte de cette cible représenterait 290 000 usagers de plus en transport collectif sur une base quotidienne, soit l'équivalent de 290 rames de métro.

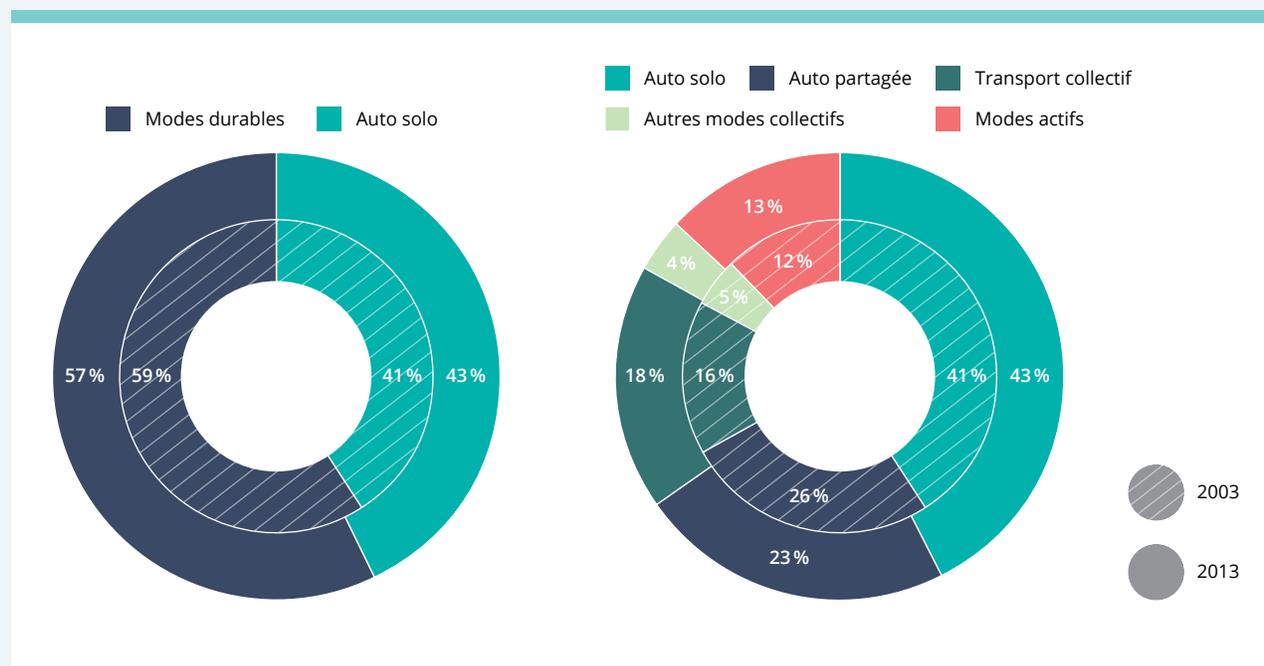


Support à vélos BIXI, dans le quartier Saint-Henri à Montréal.

La part modale des moyens de transport durables

La contribution de l'ARTM à l'atteinte de la cible de la CMM constituera un défi de taille dans la mise en œuvre du plan stratégique de développement. Il apparaît toutefois important d'aborder de manière plus large et intégrée la mobilité des personnes sous toutes ses formes. Ainsi, on doit considérer l'ensemble des modes durables afin de miser sur la complémentarité de la marche, du vélo, du transport collectif, du covoiturage et du taxi en vue d'atteindre l'objectif commun de réduction des déplacements en auto solo. L'utilisation de ce type de moyens de transport par rapport à la totalité des déplacements réalisés dans une journée témoigne d'une vision intégrée de la mobilité durable. Selon cette vision, chaque option alternative à l'auto solo fait partie de la solution. En 2013, 57 % de l'ensemble des déplacements dans la région au cours d'une même journée étaient effectués par l'entremise d'un mode autre que l'auto solo, dont 18 % en transport collectif.

Part modale des déplacements réalisés dans une journée type



La part modale présentée dans ces graphiques est calculée par rapport au nombre total de déplacements réalisés dans une journée.
Source : enquête OD 2013.

Une région aux réalités et aux mobilités multiples

Une analyse sociodémographique révèle des différences marquées entre les divers secteurs que regroupe la région métropolitaine. Bien que plusieurs types de ménages s'établissent dans les environnements urbains de la région, on y dénote certaines tendances. Notamment, les secteurs urbains denses attirent davantage de personnes seules, actives ou retraitées.

La proximité des emplois, des commerces et des services ainsi que l'accès à une meilleure desserte en transport collectif permettent à ces ménages de se déplacer aisément, et ce, sans qu'ils aient besoin de posséder une voiture. Le nombre de voitures par ménage y est donc plus faible (moins d'une voiture par ménage).

« La proximité du transport collectif a été déterminante quand est venu le temps de s'établir en banlieue.

- Wallid, La Prairie



Les couples avec ou sans enfants privilégient quant à eux la vie dans les secteurs moins denses ou suburbains. La perspective d'avoir des enfants détermine souvent l'établissement d'un ménage dans les secteurs moins denses. De plus, le prix de l'immobilier, qui y est généralement plus accessible, facilite l'accès à de plus grands logements.

Enfin, l'éloignement d'un lieu de résidence par rapport au centre de la région métropolitaine influence fortement les choix de destinations et de modes de transport. Plus on s'éloigne du centre de Montréal, moins cette destination est privilégiée et plus l'usage de l'auto solo est indispensable, même en considérant les déplacements de navette.

Déplacements en direction de la partie centrale de Montréal

| Secteur | % |
|--|--------|
| 1 Agglomération de Montréal : Centre-ville | 82,3 % |
| 2 Agglomération de Montréal : Centre | 80,6 % |
| 3 Agglomération de Montréal : Est | 32,7 % |
| 4 Agglomération de Montréal : Ouest | 27,8 % |
| 5 Agglomération de Longueuil | 18,6 % |
| 6 Laval | 19,7 % |
| 7 Couronne Nord | 10,7 % |
| 8 Couronne Sud | 11,8 % |

Source : enquête OD 2013.

Proportion des différents types de ménage par secteur

| Secteur | Personne seule active | Couple sans enfant | Couple avec enfants | Personne seule retraitée | Autres (ex : coloc) |
|--|-----------------------|--------------------|---------------------|--------------------------|---------------------|
| 1 Agglomération de Montréal : Centre-ville | 38 % | 24 % | 12 % | 21 % | 5 % |
| 2 Agglomération de Montréal : Centre | 25 % | 23 % | 29 % | 18 % | 5 % |
| 3 Agglomération de Montréal : Est | 14 % | 25 % | 37 % | 18 % | 5 % |
| 4 Agglomération de Montréal : Ouest | 12 % | 25 % | 41 % | 17 % | 5 % |
| 5 Agglomération de Longueuil | 15 % | 29 % | 36 % | 16 % | 4 % |
| 6 Laval | 11 % | 28 % | 42 % | 15 % | 4 % |
| 7 Couronne Nord | 12 % | 30 % | 43 % | 12 % | 3 % |
| 8 Couronne Sud | 11 % | 30 % | 45 % | 10 % | 3 % |

Secteurs urbains denses et diversifiés : au cœur de la mobilité durable

La grande majorité des résidents qui habitent dans les secteurs les plus denses de la région y travaillent ou y étudient également. Dans ce type de secteurs, les déplacements sont plus courts et plus rapides que dans le reste du territoire. Les jeunes adultes sont moins nombreux à détenir un permis de conduire et les ménages font un usage restreint des véhicules motorisés.

Dans ces secteurs, la voiture reste malgré tout le mode de déplacement le plus utilisé avec une part modale de 45 %, bien que cette dernière régresse sensiblement — elle s'élevait à 49 % en 2003. Cette baisse se fait au profit des modes actifs qui représentent désormais près du quart des déplacements. Le transport collectif présente quant à lui une part modale intéressante, soit de 29 %, mais celle-ci progresse faiblement puisqu'elle se situait à 28 % en 2003. L'utilisation du vélo est en augmentation, notamment pour se rendre au travail. Depuis 2003, la part des déplacements effectués en vélo par les résidents de ces secteurs est passée de 2 à 4 %, et le quart des 100 000 déplacements réalisés en vélo à l'automne 2013 était effectué pour se rendre au travail.

Secteurs urbains en transition : à la croisée des chemins

Ces secteurs sont dotés de pôles d'emplois importants, mais une bonne part du navettage est tout de même mobilisée vers le centre de la région. Les déplacements sont réalisés sur des distances légèrement plus longues. Le taux de motorisation des ménages est élevé (1,4 automobile par ménage) et il poursuit son ascension. La croissance du parc automobile est 2,5 fois plus rapide que la croissance des ménages et la part modale de la voiture s'élève à 70 %.

La part du transport collectif — qui se situe entre 14 et 22 % selon les secteurs — a légèrement progressé, et ce, particulièrement à Laval à la suite du prolongement de la ligne orange du métro en 2007. La part des modes actifs, qui représente moins de 10 %, était déjà faible avant le déclin qu'elle a connu entre 2003 et 2013.



Un groupe d'étudiant qui traverse à la rue pour se diriger vers un cégep.

Secteurs suburbains en essor: la quête d'un modèle de mobilité durable

L'une des caractéristiques principales des déplacements effectués à l'intérieur des secteurs suburbains est leur étendue. Comparativement au reste de la région, les distances qui y sont parcourues sont 1,5 fois plus grandes en automobile et 2 fois plus grandes en transport en commun. La proportion de personnes travaillant dans un autre secteur de la région métropolitaine y est importante, mais moins de 15 % du navettage s'effectue vers le centre de Montréal. Dans ce contexte, la part modale de la voiture dépasse les 80 %.

Part des modes durables (2013, période de 24 h)

| Secteur | % |
|--|------|
| 1 Agglomération de Montréal : Centre-ville | 84 % |
| 2 Agglomération de Montréal : Centre | 72 % |
| 3 Agglomération de Montréal : Est | 61 % |
| 4 Agglomération de Montréal : Ouest | 55 % |
| 5 Agglomération de Longueuil | 54 % |
| 6 Laval | 51 % |
| 7 Couronne Nord | 45 % |
| 8 Couronne Sud | 46 % |

Source : enquête OD 2013, 2003.

La part modale du transport collectif dépasse légèrement les 6 % et connaît une légère croissance. Cela est sans doute dû au développement de l'offre de service, alors que la part modale des modes actifs, s'élevant à 7 %, a régressé de 1 % depuis 2003.

Quai 2

Quai 2

MJC
Les Abeilles 19G

7:04

7

Une expérience de mobilité
simple, intégrée, fluide
et efficace pour tous

Que veut-on dire quand on parle de mobilité simple ?

Nous avons tous à nous déplacer. Nous pouvons utiliser plusieurs modes de transport, publics ou privés, au cours d'une journée ou d'un même déplacement. Mais comment faire en sorte que cette expérience de mobilité soit réussie ? Le passage d'un mode de transport à l'autre doit être facilité par des interfaces physiques et virtuelles de qualité. Pour être inclusive, l'expérience de mobilité doit également tenir compte des besoins de l'ensemble de la population, et les obstacles à la mobilité que peuvent rencontrer les personnes à mobilité réduite — notamment les personnes handicapées et les personnes âgées — doivent être levés.

Que veut-on dire quand on parle de mobilité simple ?



? 7_1

Le monde évolue rapidement au gré des avancées technologiques et des nouveaux modèles d'affaires, et ce, dans un contexte environnemental en pleine transformation. Il est donc important de se préparer à faire face à ces changements pour assurer une expérience de mobilité qui soit simple, intégrée, fluide, efficace et pérenne.

Un réseau de transport collectif accessible à tous

Des réseaux de transport collectif plus accessibles non seulement bénéficient aux personnes à mobilité réduite, mais représentent aussi un atout pour l'ensemble des usagers du transport collectif. L'accessibilité universelle des services de transport contribue particulièrement à accroître la participation sociale des personnes handicapées en éliminant les obstacles à la mobilité. Elle sert tout autant les personnes qui ont une déficience motrice, intellectuelle, visuelle, auditive ou du langage et de la parole que les personnes âgées, les femmes enceintes et les personnes se déplaçant avec une poussette ou des colis. Ainsi, les citoyens avec un handicap temporaire (fracture, blessure) ou les personnes analphabètes bénéficient aussi de l'accessibilité des services. En fin de compte, c'est toute la société qui tire avantage de l'**accessibilité universelle** des services de transport collectif.

L'installation progressive d'ascenseurs dans les stations de métro et dans les gares de train, l'amélioration et la simplification de la signalétique, le développement des fonctions sonores aux distributeurs automatiques de titres et le renouvellement des parcs d'autobus munis d'une rampe d'accès à l'avant sont autant d'exemples d'actions réalisées par les opérateurs publics de transport collectif (OPTC) de la région métropolitaine pour développer une mobilité inclusive. Ces travaux de réaménagement des gares, des terminus et des stations — en général — et l'installation d'ascenseurs — en particulier —, peuvent prendre de l'ampleur en raison de la complexité inhérente à toute construction effectuée dans un environnement bâti n'ayant pas été conçu à cette fin.

Une vision intégrée de l'accessibilité universelle

La connectivité des différents réseaux de transport collectif demeure un enjeu important dans le développement de l'accessibilité universelle à l'échelle de la région. Le principal obstacle à l'utilisation des réseaux réguliers par les personnes à mobilité réduite réside dans la présence d'équipements et d'infrastructures non adaptés à leurs besoins et à leurs limitations fonctionnelles. À cela s'ajoute la présence d'informations et d'outils de communication qui ne sont pas toujours adaptés à toutes les clientèles.

Aborder l'ensemble des composantes de la chaîne de déplacement permet d'identifier les actions à réaliser pour que les personnes ayant des limitations fonctionnelles (sur le plan de la planification du trajet, du cheminement aux arrêts, de l'achat de titres de transport ou des déplacements entre les différents réseaux et à l'intérieur de chacun d'eux) puissent utiliser pleinement la totalité des services de transport collectif.



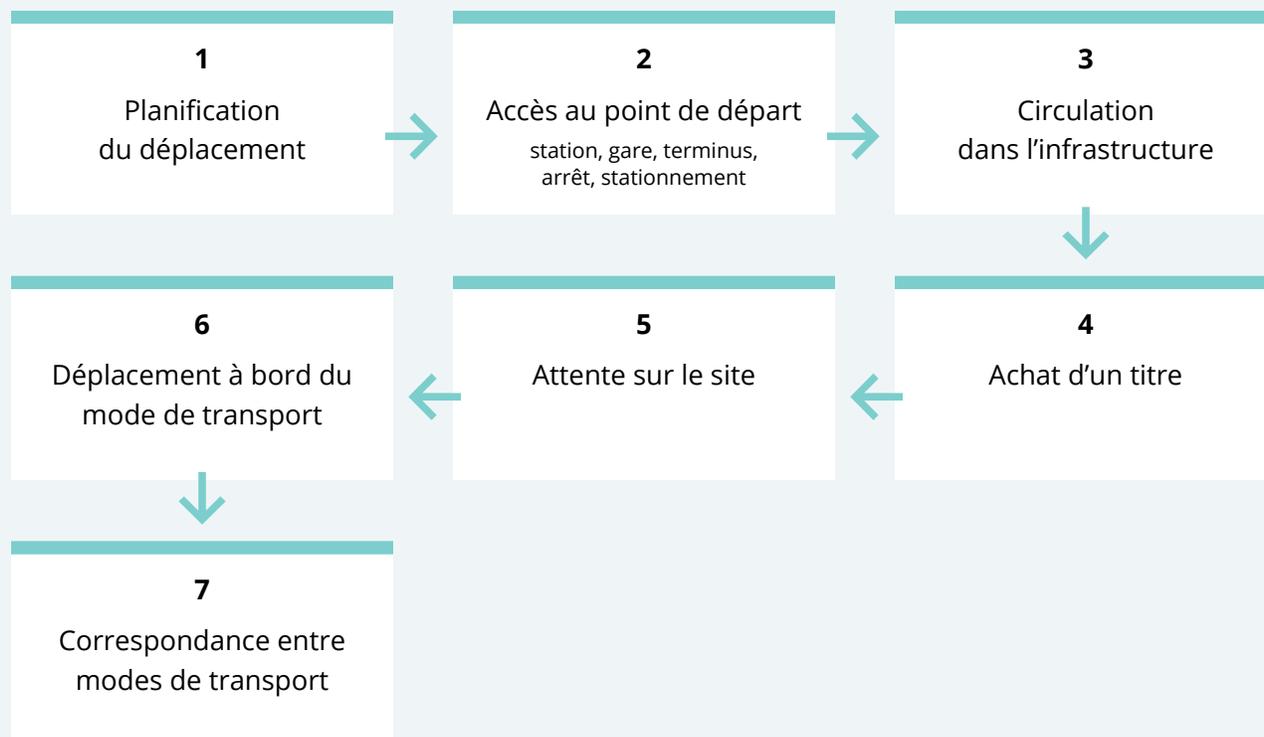
Une personne avec une déficience visuelle et une femme avec une poussette entre dans un ascenseur à la station de métro Berri-UQAM.

Une vision régionale à consolider

La cohérence des interventions constitue un prérequis à la réalisation d'un parcours sans obstacle pour l'utilisateur ayant des limitations fonctionnelles. Cela est d'autant plus réel quand il doit utiliser plus d'un réseau de transport collectif pour ses déplacements, comme cela peut être le cas dans notre région.

Ailleurs dans le monde, les autorités régionales de transport collectif ont mis en place diverses stratégies permettant d'assurer la cohérence des interventions, parmi lesquelles on retrouve le développement d'un système intégré de gestion des réseaux de transport, l'établissement d'une planification stratégique régionale, la mise en place d'instances de coordination des actions entre les exploitants et l'établissement de plateformes d'échange et de consultation avec les milieux associatifs.

Parcours client



De fait, le développement de l'accessibilité universelle sur toute la chaîne de déplacement à l'échelle de la région nécessitera une étroite collaboration de l'ARTM et des partenaires en transport tels que les organismes publics de transport collectif et les municipalités, qui sont responsables des infrastructures de voirie comme les trottoirs. La mobilisation et la concertation des partenaires associatifs sont des facteurs clés d'amélioration du niveau d'accessibilité de l'ensemble du réseau de transport collectif de la région.

Le défi de la mobilité intégrée

La **comodalité** pour une intégration optimale des modes publics et privés

Bien que la multiplication des services de mobilité offre un plus grand choix de modes de déplacement aux personnes, il peut être parfois difficile de s'y retrouver. Chaque opérateur, qu'il soit public (transport collectif ou vélo en libre-service) ou privé (taxi ou voiture en libre-service), agit selon le modèle d'affaires qui lui convient le mieux. Cela implique donc qu'une personne qui désire se déplacer en utilisant plus d'un mode de transport doit s'informer à l'avance des différents tarifs et règles d'utilisation afin d'opter pour le trajet qui lui convient.

Pour mettre en place une expérience de mobilité plus fluide, où il est possible de se retrouver facilement et de passer d'un service et d'un mode à l'autre sans effort, chaque réseau doit être pensé dans un souci de cohérence avec les autres réseaux, notamment en termes de couverture du territoire et de possibilité de connexion intermodale. Cela implique de mettre en place une coordination qui tiendra compte de la pluralité des acteurs responsables de l'offre de services en transport sur le territoire et de proposer des solutions d'intégration des modes de transport.

Harmonisation de l'expérience client

Notre objectif principal est d'offrir aux usagers du transport collectif de la grande région de Montréal un parcours qui soit le plus fluide et uniforme possible sur l'ensemble du territoire. Un guichet intégré d'information et de service après-vente, qui comprendrait, à terme, l'ensemble des services de mobilité offerts, permettrait d'atténuer les irritants entre les points d'entrée et de sortie d'un parcours réalisé par un usager.

Les pôles d'échanges multimodaux

La notion de **pôle d'échange multimodal** prend toute son importance dans le contexte de la diversification des services de mobilité. Ces lieux, où se croisent des modes de transport, comprennent aussi des services et des milieux de vie. L'emplacement des pôles d'échange multimodaux doit être accessible au plus grand nombre d'usagers possible, et ce, dans une diversité de modes. Pour ce faire, deux aspects sont à considérer : la connectivité du site au réseau piétonnier, cyclable et routier, mais également la densité d'activité autour du site qui permet de concentrer la population à proximité des pôles d'échanges. Ils doivent aussi être localisés de manière à refléter la réalité des flux de déplacement des personnes.

Reposant sur un arrimage réussi entre planification du transport et aménagement du territoire, les pôles d'échanges multimodaux permettent d'offrir une mobilité fluide et efficace aux citoyens et favorisent un développement urbain de plus grande densité. En 2017, la ville de Montréal a inauguré un premier pôle de mobilité en soutien d'une mobilité plus active et durable, à proximité de la station de métro Square-Victoria-OACI. Celui-ci a été identifié en tant que lieu stratégique de connexion dans la ville, où se concentrent plusieurs pôles générateurs de déplacement qui offrent une intégration de plusieurs modes de transport autres que l'auto solo.

Les pôles d'échanges multimodaux sont appelés à se multiplier et à devenir des lieux de transit fonctionnels et agréables, mais aussi des haltes pour profiter du milieu urbain environnant.

Vers l'excellence de l'expérience de mobilité

Plusieurs pistes d'intervention s'offrent à nous pour améliorer l'expérience de mobilité sur le territoire.

- ▶ La disponibilité de l'information en temps réel permet de diminuer la perception du temps d'attente. Elle permet aussi aux usagers de choisir le meilleur itinéraire selon les conditions de service réelles. Les usagers ont parfois des options de déplacement offertes par plus d'un exploitant ou, dans certains cas, utilisent plus d'un réseau pour réaliser un déplacement. Il est donc crucial que l'information soit intégrée dans l'ensemble des réseaux de transport collectif.
- ▶ Une signalétique efficace informe, identifie, guide et facilite l'orientation et les déplacements dans l'espace. Le déploiement sur l'ensemble du territoire d'une signalétique moderne, inspirée des meilleures pratiques à l'échelle mondiale et qui répondra aux besoins de tous les usagers, est une action incontournable pour les prochaines années.
- ▶ De nouveaux modes de paiement plus souples, rapides et intuitifs sont en développement. L'introduction de nouveaux supports — pour les titres comme pour le paiement —, tels que le téléphone mobile, est inéluctable. La combinaison de différents abonnements sur un même support ou la création de forfaits multimodaux, par exemple, sont également des développements à venir.



« Le côté humain et personnalisé, c'est important pour moi!

- Liette, Rosemère

Un futur à planifier

Puisque le fait de planifier sur un horizon de trente ans comporte certains risques, l'échéancier doit s'accompagner de mesures d'adaptation et d'un processus de veille assurant sa pertinence et sa résilience au fil du temps. Plusieurs grandes tendances se dessinent et influenceront la mobilité de demain, dont les changements climatiques, les développements technologiques comme l'autonomisation des véhicules et la délocalisation des emplois qui amènera sans doute plus de gens à travailler de la maison ou selon des horaires flexibles.

? 7.3

Les avancées technologiques et les nouveaux modèles d'affaires

Les véhicules autonomes représentent une nouvelle composante de la mobilité dont les avantages et les inconvénients, comme pour toute nouvelle technologie, doivent être pris en considération dans le développement de la mobilité sur le territoire. Ce type de service offre un potentiel intéressant pour les déplacements en rabattement vers un mode plus structurant de transport collectif et pourrait également être utilisé pour desservir des secteurs résidentiels ou industriels de faible densité.

À Candiac, depuis octobre 2018, une navette autonome pouvant accueillir 15 passagers est en service sur une distance de 2 km. Il s'agit d'un projet pilote s'étalant sur un an.

La **mobilité intégrée** ou **MaaS** (*Mobility as a Service*) est 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). Un opérateur MaaS agit en tant qu'interface entre tous les services de mobilité et le client, afin de lui offrir un forfait de mobilité adapté à ses besoins.

Un nombre grandissant de métropoles s'intéresse de très près au concept de mobilité intégrée, ce qui facilite l'accès aux services de mobilité. Dans la région, la plateforme Chrono pourrait devenir un outil de partage, de coordination, d'achat et de transaction des services de mobilité offert à tous les citoyens du territoire, peu importe leurs habitudes de déplacement.

L'électrification des transports est une priorité du gouvernement du Québec qui entend, à partir de 2025, financer seulement l'acquisition de véhicules 100 % électriques pour le transport des personnes. Plusieurs OPTC proposent déjà des projets allant dans ce sens. De plus, le développement des modes lourds comme le REM et le prolongement du métro contribueront de façon marquée à l'augmentation du nombre de déplacements en modes de transport utilisant une énergie propre dans la région métropolitaine.

Miser sur l'innovation

La région doit se donner les moyens de saisir toutes les occasions qui tendent à faire de la mobilité une expérience simple, intégrée, fluide et efficace. Afin de stimuler l'innovation, elle peut explorer les pistes suivantes : le suivi des développements technologiques et de l'émergence de nouveaux modèles d'affaires, la création de partenariats stratégiques, une préparation en prévision de l'électrification des transports et une analyse de la somme des données offertes sur la mobilité.

Réduction des GES pour une mobilité à plus faible empreinte carbone

De nombreux efforts ont été déployés au cours des dernières années au Québec pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre ainsi que la consommation de pétrole. Plus récemment, la Politique de mobilité durable adoptée par le gouvernement du Québec confirmait la volonté de tendre vers une mobilité à plus faible empreinte carbone. De manière plus concrète, elle réitérait la cible de réduction de 40 % sous le niveau établi en 2013 pour la consommation de pétrole dans le secteur des transports d'ici 2030. De plus, en concordance avec le Plan d'action sur les changements climatiques 2013-2020, elle inscrivait la cible de réduction de 37,5 % sous le niveau de 1990 des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports.

Les changements climatiques

Malgré les efforts entrepris pour atteindre les cibles québécoises de réduction des émissions de GES, notamment dans le secteur des transports, les risques associés aux changements climatiques — inondations, canicules, défaillance des infrastructures — nécessitent des interventions de la part des pouvoirs publics. Si les municipalités sont des acteurs de premier plan dans l'adaptation à ces phénomènes, l'ARTM et les OPTC doivent s'assurer de la résilience des réseaux et des infrastructures de transport de la région métropolitaine. Afin de nous préparer à réduire la vulnérabilité du système de transport relative aux changements climatiques, un plan d'adaptation sera élaboré.

Une vision régionale de la mobilité



Pourquoi parler de mobilité plutôt que de transport ?

La mobilité est la capacité des individus à se déplacer, peu importe le mode de transport, et quelle que ce soit leurs conditions sociales, économiques, physiques ou cognitives. Elle englobe les déplacements nécessaires à la réalisation des activités quotidiennes comme le fait de se rendre au travail ou à l'école, de faire ses emplettes ou encore de rendre visite à ses proches. La mobilité fait appel à la notion d'accessibilité et tient compte à la fois du système de transport (la façon de se déplacer, l'aménagement du territoire ou les destinations), des conditions sociales et économiques des individus et des lieux qu'ils fréquentent.

La mobilité durable constitue quant à elle la recherche d'une mobilité efficace, équitable et sobre, ayant un impact moins grand sur l'environnement tout en favorisant le développement économique. La perspective que propose la mobilité durable offre plus d'options aux citoyens pour se déplacer, augmente la proximité et l'accessibilité des lieux de destination par rapport aux points de départ, et elle favorise des modes de déplacement à faible empreinte carbone.

L'utilisation du terme « mobilité » permet donc de placer la capacité des individus à se déplacer au centre de chacune de nos interventions, plutôt que de mettre l'accent sur la construction d'infrastructures, l'acquisition de matériel roulant, le système de transport ou la carte du réseau. Ainsi, bien qu'il soit toujours question de transport, c'est d'abord du point de vue des personnes — et des particularités sociales, économiques et géographiques qui les caractérisent — que seront abordées les questions liées au transport collectif dans la démarche d'élaboration de notre plan stratégique de développement. Le tout est évidemment teinté des éléments propres à la mobilité durable selon une approche centrée sur les besoins de mobilité des personnes et sur le respect de l'environnement. Cette approche repose également sur une gestion du territoire qui permet l'établissement d'une mobilité simple, intégrée, fluide et efficace tout en favorisant le développement harmonieux des milieux de vie et la prospérité économique, et ce, dans une perspective métropolitaine.



Une fille regarde par la fenêtre d'un autobus.

? 8.1 Quels sont les principaux objectifs que vise la **mobilité durable** ?

La mobilité durable repose sur un système de transport :

- ▶ qui permet aux individus de satisfaire leurs principaux besoins d'accès d'une manière équitable, sécuritaire et compatible avec la santé;
- ▶ dont le coût est raisonnable, qui fonctionne efficacement, qui offre un choix de moyens de transport et qui appuie une économie dynamique;
- ▶ qui minimise la consommation d'espace et de ressources, qui s'intègre au milieu et qui réduit les émissions de gaz à effet de serre ainsi que les déchets.

(Vivre en Ville, d'après Québec. OQLF, 2011, et le Centre pour un transport durable, 2002)

Les orientations gouvernementales et métropolitaines

Le Plan stratégique de développement du transport collectif contribuera à la concrétisation des orientations métropolitaines et gouvernementales qui ont été fixées dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et dans la Politique de mobilité durable du gouvernement du Québec (PMD).

Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal

En vigueur depuis 2012, le Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal (PMAD) vise à assurer la compétitivité et l'attractivité de la région métropolitaine dans une perspective de développement durable en intervenant sur l'aménagement, le transport et l'environnement.

Il s'articule autour de trois grandes orientations :

- ▶ L'établissement de milieux de vie durables - > Orienter 60 % de la croissance démographique autour des points d'accès du réseau structurant de transport collectif;
- ▶ La mise en place de réseaux et d'équipement de transport performants et structurants - > Hausser à 35 % la part modale du transport collectif en période de pointe matinale;
- ▶ La protection et la mise en valeur de l'environnement - > Réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Dans le cadre du travail de la Commission de transport, la CMM a établi des orientations et des attentes pour l'exercice de planification stratégique du développement du transport collectif réalisé par l'ARTM.

Politique de mobilité durable — 2030

La Politique de mobilité durable — 2030, adoptée au printemps 2018 par le MTQ, trace les grandes orientations en matière de mobilité durable pour le Québec, et ce, jusqu'en 2030. Sa vision de la mobilité est résolument orientée vers les besoins des citoyens et de l'entreprise, puisqu'elle inscrit ceux-ci au centre de la planification des transports, tout en favorisant une mobilité à plus faible empreinte carbone. Parmi les onze cadres d'intervention ciblés, on retrouve le transport collectif urbain et régional, le transport actif, le transport adapté et les nouvelles mobilités.

Les dix cibles de la Politique de mobilité durable – 2030 sont :

- ▶ un accès à au moins quatre services de mobilité durable pour **70 %** de la population québécoise;
- ▶ une réduction de **20 %** du temps de déplacement moyen entre le domicile et le travail;
- ▶ une baisse de **25 %** du nombre d'accidents mortels ou graves par rapport à 2017;
- ▶ une diminution de **20 %** de la part des déplacements en auto solo à l'échelle nationale;
- ▶ une réduction de **40 %** de la consommation de pétrole dans le secteur des transports par rapport à 2013;
- ▶ une baisse de **37,5 %** des émissions de GES dans le secteur des transports par rapport à 1990;
- ▶ des ventes annuelles de **15 milliards de dollars** pour le secteur québécois des équipements de transport terrestre;
- ▶ une augmentation de **25 %** des tonnages de marchandises transbordées dans les ports et les centres intermodaux ferroviaires du Québec;
- ▶ une diminution des coûts associés à la congestion pour les entreprises des régions métropolitaines;
- ▶ une réduction de **20 %** des dépenses brutes des ménages allouées au transport (en dollars constants de 2017).

Dans le cadre de l'élaboration de son plan stratégique de développement, l'ARTM élabore des orientations et des principes en vue de créer une vision cohérente à l'échelle métropolitaine. Ce plan est développé de concert avec les principaux acteurs régionaux qui œuvrent pour l'amélioration de la mobilité.

Orientations préliminaires

Les orientations stratégiques, initiatives et politiques du PSD permettront de concrétiser trois orientations préliminaires :

- ▶ Offrir une expérience de mobilité simplifiée, confortable, accessible, intelligente et de qualité.
- ▶ Faciliter l'accès aux emplois et lieux d'activités afin de soutenir le développement économique et durable de la région en misant sur des services de transport collectif fiables et efficaces qui s'intègrent aux milieux de vie.
- ▶ Anticiper les grandes transformations démographiques, climatiques et technologiques et en assurer une intégration harmonieuse.

Principes préliminaires

Les objectifs stratégiques, initiatives et politiques du PSD seront élaborées pour répondre aux principes suivants :

- ▶ Respect des orientations du gouvernement et de la CMM en matière d'aménagement du territoire et de mobilité des personnes et contribution à l'atteinte des objectifs et cibles qu'ils y fixent, soit :
 - Soutenir l'objectif d'orienter 60 % de la croissance démographique aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant d'ici 2031.
 - Hausser à 35 % la part modale du TC en période de pointe AM d'ici 2031 en planifiant et poursuivant le développement du réseau de transport en commun métropolitain structurant et des modes actifs selon une approche de planification intégrée du transport et de l'aménagement.
 - Viser la réduction des GES grâce au développement des réseaux et des équipements de transport collectif et adapter nos équipements de transport collectif aux changements climatiques.
- ▶ Orientées vers les résultats : elles contribueront à l'atteinte de ces objectifs pour l'avenir de la région métropolitaine et leurs résultats seront évalués à l'aide de mesures de performance élaborées en fonction des orientations régionales et gouvernementales.
- ▶ Centrées sur les besoins de mobilité des personnes : dans un souci d'équité spatiale et économique et en tenant compte de la diversité des besoins.
- ▶ Cohérentes : elles seront réfléchies comme un tout, miseront sur la complémentarité des modes, s'intégreront aux réseaux existants et contribueront à la vision régionale arrimant la planification des transports et celle de l'aménagement.
- ▶ Financièrement responsables : leur développement et exploitation sera réalisé en respectant les ressources financières disponibles et en contribuant à la recherche et à l'identification de nouvelles sources de financement.
- ▶ Efficaces : elles permettront d'améliorer la mobilité du plus grand nombre de personnes en se fondant sur une utilisation judicieuse des ressources.
- ▶ Résilientes : elles pourront résister ou s'adapter en cas de perturbations ou de changements importants et difficiles à prévoir.

Lexique

Réseau structurant : Un ensemble de parcours offrant un niveau de service suffisant pour influencer l'organisation du territoire – en favorisant par exemple la densification des villes. Ce réseau joue également un rôle déterminant dans l'organisation de l'ensemble des transports collectifs d'une région. Source : Collectivitesviables.org

Densité résidentielle : Nombre d'habitants par kilomètre carré.

Concentration des lieux d'emplois : Nombre d'emplois par kilomètre carré.

Trame de rue : La trame de rue constitue la charpente d'une ville. Elle est constituée de rues qui peuvent être orthogonales ou sinueuses, d'îlots dont la taille et la forme varient et de parcelles sur lesquelles les bâtiments sont construits et dont la taille varie aussi.

Milieus de vie complets : Un milieu de vie complet comprend une diversité d'usages complémentaires situés à distance de marche. Les individus qui y résident ou qui le fréquentent peuvent y effectuer la majorité de leurs activités quotidiennes sans avoir à parcourir de grandes distances, ce qui favorise les déplacements actifs. Source : [Vivre en Ville](#).

TOD : Le concept de Transit-Oriented Development (TOD) favorise l'articulation du développement urbain et des réseaux structurants de transport collectif. Cette approche facilite le changement des comportements de mobilité en faveur du transport collectif. Source : [PMAD](#).

Perméabilité de la trame urbaine : Le degré de perméabilité de la trame urbaine est défini par le nombre de liens existants dans un secteur. Il peut s'agir aussi bien d'intersections de rues (qui définissent la connectivité) que de cheminements piétonniers.

Rues conviviales : Une rue conviviale est une rue qui soutient des déplacements accessibles, sécuritaires et confortables pour tous les modes de déplacement et toutes les conditions personnelles, et ce, en toutes saisons. Source : Ville de Québec.

Voies réservées et autres mesures préférentielles : Interventions sur le réseau routier afin de prioriser le transport collectif, par exemple les voies réservées et voies d'évitement de file d'attente, les feux prioritaires de type feu chandelle ou en temps réel.

Structure tarifaire : Organisation des tarifs selon les catégories socio-économiques des clients (adultes, étudiants, aînés et enfants) et leur utilisation du réseau de transport collectif (services utilisés, moment d'utilisation, distance ou zones parcourues) sur un territoire donné.

Titres : Éventail de titres offerts (espèces, titres unitaires, carnets de billets ainsi que titres journaliers, hebdomadaires, mensuels, annuels et autres).

Tarif : Prix associé à chacun des titres.

OPUS : Depuis 2008, les régions métropolitaines de Montréal et de Québec utilisent un système interopérable de vente et perception (OPUS). La propriété du système OPUS, conçu en 2002, a été transférée à l'ARTM lors de sa création, en 2017. Le système gère actuellement les titres de transport et enregistre l'information sur la carte à puce. Les nouvelles technologies font évoluer le système OPUS et lui permettent de faciliter les déplacements des clients des transports collectifs, notamment en intégrant au sein de la carte OPUS la possibilité d'utiliser d'autres services comme l'autopartage, les vélos en libre-service ou encore les stationnements sécurisés pour vélos. L'ARTM est à l'affût des pratiques tarifaires et des technologies qui les soutiennent afin de créer le système le plus adapté à la région métropolitaine.

Politique de financement : En vertu de l'article 72 de la Loi, l'Autorité doit élaborer et adopter une politique de financement (Politique) qui constitue le cadre régissant l'ensemble du financement des services de transport collectif sur son territoire. La Politique considère l'ensemble des revenus et des charges financières du transport collectif de la région métropolitaine, et décrit les modalités qui régissent l'allocation des sources de revenus aux charges financières. Elle balise la contribution des municipalités et des usagers en fonction des coûts des services du transport collectif et du transport adapté, qui sont respectivement de 30 et 31 %.

Mobilité : Capacité des individus à se déplacer pour participer à des activités telles que se rendre au travail ou à l'école, faire ses emplettes ou encore rendre visite à sa famille et à ses amis.

Auto solo : Une seule personne à bord d'une voiture.

Covoiturage : Le covoiturage consiste en l'utilisation commune d'un véhicule par un conducteur non professionnel et un (ou plusieurs) passager(s) dans le but d'effectuer l'ensemble ou une partie d'un trajet commun.

Taxis : Services privés de transport en commun (taxi et autobus scolaire).

Navettage : Déplacements réguliers et quotidiens entre le domicile et le lieu de travail ou d'études.

Transport collectif : Services publics de transport en commun (autobus, métro et train).

Modes actifs : Marche et vélo, principalement.

Part modale : La part modale est mesurée en divisant le total des déplacements par un mode de transport donné et par le nombre total de déplacements effectués au cours de la même période. Elle donne une mesure globale de l'importance de chaque mode de transport.

Accessibilité universelle : L'accessibilité universelle est une approche inclusive qui tient compte des besoins de l'ensemble de la population. Un service régulier de transport collectif universellement accessible permet à tous de se déplacer et d'utiliser les mêmes services, en même temps et de la même manière.

Comodalité : La comodalité suggère le recours efficace à différents modes de transport, isolément ou en combinaison, dans le but d'obtenir une utilisation optimale et durable des ressources. On ne cherche plus à opposer les modes de transport les uns aux autres.

Pôle d'échange multimodal : Les pôles d'échanges multimodaux peuvent être d'envergure différente : gare centrale, gare d'autocars ou de trains de banlieue, station de métro, terminus de réseaux d'autobus, stationnement incitatif, simple arrêt d'autobus connectant plusieurs lignes achalandées.

MaaS : Le service de MaaS WHIM, développé en Finlande et offert dans plusieurs villes européennes, propose différents forfaits qui permettent à l'utilisateur de se déplacer en taxi, en transport collectif, en vélo ou en auto en libre-service, tout en étant facturé simplement sur la base d'un forfait mensuel.

Mobilité durable :

- ▶ repose sur un système de transport ;
- ▶ qui permet aux individus de satisfaire leurs principaux besoins d'accès d'une manière équitable, sécuritaire et compatible avec la santé ;
- ▶ dont le coût est raisonnable, qui fonctionne efficacement, qui offre un choix de moyens de transport et qui appuie une économie dynamique ;
- ▶ qui minimise la consommation d'espace et de ressources, qui s'intègre au milieu et qui réduit les émissions de gaz à effet de serre ainsi que les déchets.

(Vivre en Ville, d'après Québec. OQLF, 2011, et le Centre pour un transport durable, 2002)