

Orientations stratégiques pour le développement du transport collectif sur la Couronne-Sud

Sommaire exécutif

Le présent document présente les principaux commentaires de la Table des préfets et élus de la Couronne-Sud sur le cadre stratégique de l'ARTM, soit la 1^{re} partie du Projet de Plan stratégique de développement du transport 2020-2050.

À propos du diagnostic

- Compléter le diagnostic afin de couvrir des thématiques importantes comme le transport adapté, les franges plus vulnérables de la population et leurs besoins particuliers, les déplacements entre le Grand Montréal et les MRC péri-métropolitaines, les contraintes opérationnelles au développement du transport collectif, l'évolution des pôles d'emploi et d'études, ainsi que le futur de la mobilité.

À propos de la vision, de l'objectif stratégique et des principes

- Évaluer le niveau actuel des différents indicateurs servant d'objectif stratégique et de cibles, leurs évolutions dans le temps et la contribution des différentes initiatives pour la couronne sud afin de s'assurer de fixer des objectifs réalistes qui respectent la capacité financière des municipalités, mais qui permettent également de récupérer le retard dans la part modale du transport collectif sur la couronne-sud, qui est la plus basse avec la couronne nord.
- Limiter le nombre de cibles à des indicateurs pertinents (telles que la réduction des distances d'accès, l'amélioration de la facilité d'accès, la réduction du temps de déplacement, les kilomètres-passagers du TC à l'abri de la congestion routière, etc.) en lien avec l'objectif stratégique de part modale.
- S'assurer d'une évaluation annuelle de l'objectif stratégique et des cibles afin de mettre des plans d'actions correctrices lorsque requis.



À propos des orientations stratégiques

ARTM | Orientation 1 : Relier les différentes communautés de la région métropolitaine à l'aide de services de transport collectif performants.

1.1 Le PSD doit positionner le réseau de train de banlieue

- Évaluer le potentiel des corridors de desserte actuellement empruntés par les trains de banlieue et planifier une consolidation et/ou le développement des services de ce réseau structurant important, notamment pour faciliter l'accès aux gares et accroître la fréquence et la flexibilité.

1.2 Le PSD doit consolider et développer de nouveaux corridors structurants

- Consolider les corridors d'express métropolitains reliant les stationnements incitatifs au centre-ville et les stations de métro pour accroître leur rapidité et fiabilité, faciliter l'accès à ses services et pérenniser les équipements temporaires.
- Voir à identifier et reconnaître le caractère métropolitain de ces corridors de transport structurants et leurs équipements associés
- Développer des corridors structurants pour mieux desservir les pôles de destination en croissance à l'extérieur du centre-ville de Montréal, notamment pour couvrir les besoins de mobilité dans l'axe est-ouest.

ARTM | Orientation 2 : Déployer des options de mobilité diversifiées, sécuritaires et accessibles offrant une expérience simplifiée et attrayante.

2.1 Le PSD doit planifier la mise en place de voies réservées et autres mesures préférentielles pour autobus (MPB)

- Mettre en place rapidement plusieurs MPB sur la couronne sud, en particulier des voies réservées, compte tenu de leurs présences limitées sur notre territoire, afin de pallier la congestion routière grandissante. Besoin criant en voies réservées à part entière, ouvertes en tout temps, et pas de simples UAB.
- Baliser l'usage des MPB à d'autres modes comme le taxi ou le covoiturage afin de ne pas réduire la performance des autobus et préserver l'avantage concurrentiel du transport collectif en cas de concurrence.

2.2 Le PSD doit permettre d'optimiser les services en place

- Optimiser les réseaux d'autobus suite à la fusion des 10 organismes de transport avec des principes de conception des services cohérents au niveau métropolitain qui respectent les spécificités de la couronne sud et les besoins des différentes clientèles actuelles et potentielles du territoire (navetteurs, horaires atypiques, personnes vulnérables, etc.).
- Mettre en place des accès directs vers les stations du REM et autres modes de transport structurants, et développer les services nécessaires afin de faciliter les connexions rapides au REM et autres modes structurants.
- Aménager les gares, les stations et autres points d'entrée du transport collectif de manière intégrée, de concert avec les besoins du milieu et de la planification, afin de favoriser l'usage des modes actifs et collectifs

2.3 Le PSD doit améliorer l'accès au transport collectif

- Proposer une stratégie pour prioriser et rendre plus attractif les modes durables (modes actifs et collectifs) pour accéder aux différents services de transport collectif tout en réduisant les efforts à ces points d'entrée du transport collectif.
- Privilégier des programmes d'informations simplifiées et personnalisées, notamment en partenariat avec les municipalités pour attirer de nouvelles clientèles dans le transport collectif.
- Favoriser le développement de mesures novatrices et services alternatifs afin de remplacer l'usage de l'auto-solo et desservir des secteurs moins bien desservis ou achalandés.

2.4 Le PSD doit préciser de quelle manière il s'intègre dans le cadre actuel de planification territoriale pour s'assurer de s'intégrer au développement des municipalités

- Préciser de quelle manière la mise en œuvre du PSD sera articulée en regard des outils de planification et d'aménagement existants.
- Contribuer à l'accélération des développements TOD et hors-TOD, notamment en intégrant un programme d'étagement des stationnements (éviter l'élargissement de l'emprise du stationnement incitatif sur le territoire) dans des endroits ciblés et pertinents tout en priorisant les modes d'accès durables.

ARTM | Orientation 3 : Favoriser une utilisation efficiente de l'espace et des ressources

3.1 Le PSD doit préparer activement les différents intervenants aux importantes perturbations du marché de la mobilité

- Définir rapidement les différents scénarios des bouleversements de la mobilité à venir (ex : véhicules autonomes, les services sur demande, la mobilité en tant que service et l'électrification massive des transports), les enjeux sous-jacents et une stratégie proactive mettant à contribution les différentes parties prenantes.
- Déployer une stratégie d'innovations en collaboration avec les municipalités pour se préparer aux changements à venir et partager les apprentissages des projets pilotes.

3.2 Le PSD doit faire évoluer la tarification et le financement

- Simplifier la tarification tout en s'assurant qu'elle permette des initiatives locales et qu'elle appuie les orientations stratégiques du développement du transport collectif, notamment pour les déplacements est-ouest, la desserte des nouveaux pôles de destination et la priorisation des modes d'accès durables vers les principaux points d'entrée du réseau de transport collectif.
- Évaluer de façon proactive le financement requis des initiatives permettant d'atteindre l'objectif stratégique du PSD et s'assurer de développer de nouvelles sources de financement.

4.1 Le PSD doit accélérer le développement et la réalisation efficiente de projets

- Améliorer en continu l'efficience dans la planification et la réalisation des projets entre les différentes parties prenantes en transport collectif pour s'assurer d'atteindre l'objectif stratégique d'ici 30 ans, faire face aux différents changements à venir dans le futur de la mobilité et atténuer rapidement les impacts grandissants de la congestion routière.