

PLANIFICATION DES TRANSPORTS ET MOBILITÉ

# BONIFICATIONS APPORTÉES AU PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF À LA SUITE DE LA CONSULTATION PUBLIQUE

**R00**

5 mars 2021



# TABLE DES MATIÈRES

CONTEXTE.....	1
DÉMARCHE .....	2
MODIFICATIONS APPORTÉES AU PROJET DE PSD.....	3
ÉLÉMENTS GÉNÉRAUX.....	3
1. Rôle ARTM et partenaires.....	3
2. Pratique de la consultation publique .....	3
RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT COLLECTIF.....	3
3. Axes à étudier.....	3
4. Études détaillées sur l'amélioration du service de transport collectif par secteur.....	4
5. Réseau de services rapides et directs .....	4
6. Fiches descriptives par secteur et par mode.....	4
PRÉCISIONS SUR LES INTERVENTIONS RELATIVES À LA QUALITÉ DU SERVICE .....	5
7. Services à la demande et besoins spécifiques .....	5
8. Transport adapté et accessibilité universelle .....	5
9. Centrale de mobilité.....	6
10. Mobilités émergentes .....	6
11. RAM et Vision zéro.....	6
DÉFIS DE FINANCEMENT.....	7
12. Financement et mesure d'écofiscalité .....	7
13. Financement stable et récurrent.....	7
DISPOSITIFS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION .....	7
14. Critères d'évaluation.....	7
15. Bénéfices.....	8
16. Cibles intermédiaires.....	8
17. covid-19.....	9
AUTRES BONIFICATIONS .....	9
18. Approche « réduire transférer améliorer » .....	9
19. Refonte tarifaire .....	9
20. Secteurs péri-métropolitains.....	10
21. Précision ou amélioration de la formulation .....	10

## ACRONYMES ET ABRÉVIATIONS

Objet	Description
○ <b>ARTM</b>	○ Autorité régionale de transport métropolitain
○ <b>EOD</b>	○ Enquête origine-destination
○ <b>GES</b>	○ Gaz à effet de serre
○ <b>INM</b>	○ Institut du nouveau monde
○ <b>OD</b>	○ Origine-destination
○ <b>OPTC</b>	○ Organisme public de transport en commun
○ <b>PMD</b>	○ Politique de mobilité durable
○ <b>PSD</b>	○ Plan stratégique de développement du transport collectif
○ <b>RAM</b>	○ Réseau artériel métropolitain
○ <b>REM</b>	○ Réseau express métropolitain
○ <b>RTCS</b>	○ Réseau de transport collectif structurant
○ <b>SRB</b>	○ Service rapide par bus

## SOMMAIRE EXÉCUTIF

Ce rapport présente les bonifications apportées au projet de PSD à la suite de la consultation publique qui s'est déroulée du mois d'octobre 2020 au mois de janvier 2021. Il s'adresse aux membres du Conseil d'administration de l'ARTM et a pour objectif de faciliter l'examen du projet de PSD bonifié en vue de son adoption.

Le présent rapport rappelle les faits saillants de la consultation publique, présente la démarche retenue pour bonifier le projet de PSD à partir des intrants de la consultation publique et présente le contenu des modifications apportées au projet de PSD.

Quelques 101 documents ont été reçus dans le cadre de cette consultation et 889 commentaires et idées répertoriés par leur analyse. Ces commentaires et idées ont mené aux 21 grands ajustements décrits par le tableau suivant.

<b>Ajustement apporté au Projet de plan stratégique de développement</b>	
<b>1</b>	Préciser le rôle de l'Autorité par rapport à celui de ses partenaires, notamment CDPQ Infra
<b>2</b>	Établir une pratique continue de consultation publique
<b>3</b>	Ajuster les intitulés dans la liste des axes à étudier (Action 1.2) et tenir compte des axes suggérés par les municipalités dans le cadre des plans sectoriels de développement du transport collectif
<b>4</b>	Ajouter l'intervention : élaboration de plans sectoriels de développement du transport collectif, et prise en compte des secteurs péri-métropolitains
<b>5</b>	Ajouter l'intervention : implantation d'un réseau de services rapides et directs par autobus à l'échelle métropolitaine
<b>6</b>	Ajouter, en annexe : des fiches descriptives par secteur et par mode
<b>7</b>	Accentuer l'importance de l'accroissement des services à la demande pour répondre à des besoins spécifiques (personnes âgées ou ayant des limitations fonctionnelles) et dans les secteurs à faible densité
<b>8</b>	Accentuer l'importance de l'amélioration du transport adapté et de l'accessibilité universelle en définissant des « normes optimales » basées sur les meilleures pratiques
<b>9</b>	Accentuer l'importance du déploiement de la Centrale de mobilité métropolitaine
<b>10</b>	Accentuer l'importance de l'intégration des mobilités émergentes au système de transport
<b>11</b>	Considérer l'apport de la « vision zéro accident » dans les aménagements du Réseau artériel métropolitain (RAM) et des accès aux équipements de transport collectif
<b>12</b>	Accentuer l'importance à accorder aux mesures de financement à long terme, notamment celles en lien avec l'écofiscalité, qui permettent aussi d'influencer les comportements vers les modes durables
<b>13</b>	Accentuer l'importance et l'urgence de collaborer avec le gouvernement pour élaborer et mettre en place des solutions assurant un financement stable et récurrent du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal et soutenant la mise en œuvre du PSD
<b>14</b>	Apporter des précisions sur les critères et les mécanismes d'évaluation et de priorisation des projets, notamment selon leur contribution à l'atteinte des cibles
<b>15</b>	Détailler davantage la section sur les bénéficiaires
<b>16</b>	Prévoir des cibles intermédiaires et par secteur dans le cadre de la mise en œuvre du plan
<b>17</b>	Intégrer dans le suivi du PSD des éléments sur les conséquences de la pandémie de COVID-19 en matière de comportement de mobilité
<b>18</b>	Faire référence à l'approche Réduire-Transférer-Améliorer de la Politique de mobilité durable (PMD)
<b>19</b>	Mettre à jour les sections traitant de la refonte tarifaire
<b>20</b>	Prendre en compte les enjeux liés aux déplacements en provenance des secteurs péri-métropolitains
<b>21</b>	Apporter des précisions ou des améliorations dans la formulation

## CONTEXTE

Une consultation publique sur le projet de *Plan de développement stratégique du transport collectif* (PSD) de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) s'est déroulée d'octobre 2020 à janvier 2021.

Les contributions du public faites en ligne, les mémoires reçus et les échanges au cours des séances publiques d'audition des mémoires ont apporté des éléments permettant la bonification du projet de PSD, en vue de l'adoption de sa version finale.

### **Principaux faits saillants concernant l'accueil du projet de PSD par le public :**

- Un accueil favorable signifié par plusieurs intervenants quant à la qualité des propositions du PSD ;
- Un appui significatif à la mission de planification du réseau métropolitain de transport collectif de l'ARTM ;
- Les recommandations des mémoires ont principalement porté sur des ajustements et des ajouts d'axes de transport collectif au réseau structurant qui devraient être étudiés ;
- La question des critères et des mécanismes de priorisation des projets a été abordée ;
- L'importance de trouver de nouvelles sources de financement a été soulignée, notamment par des mesures d'écofiscalité ;
- Les autres propositions ont surtout insisté sur des mesures proposées par le PSD, mais qu'il faudrait accentuer ou préciser : harmonisation des services, accroissement du service à la demande pour personnes âgées ou handicapées, amélioration du transport adapté, déploiement de la centrale de mobilité, intégration des services et des nouvelles mobilités ;
- Des précisions ou des engagements ont été demandés quant au suivi de la mise en œuvre du PSD et de la reddition de comptes ;
- Un intérêt certain a été exprimé concernant la consultation publique actuelle et future des citoyens en général, de groupes associatifs et des différents segments de la population sur les politiques et projets de transport collectif ;
- Une analyse est souhaitée, en collaboration avec les chercheurs, sur les conséquences de la pandémie de COVID-19 en matière de comportement de mobilité.

Ces contributions ont été analysées et intégrées à la version bonifiée du projet de PSD. Cette version bonifiée sera déposée au Conseil d'administration de l'ARTM pour adoption en mars 2021. La section qui suit décrit la démarche adoptée pour traiter les contributions issues de la consultation publique.

## DÉMARCHE

La consultation publique s'est déroulée en deux volets. D'abord la plateforme *Repensons la mobilité* a permis d'informer le grand public et de recueillir les réactions et les propositions des citoyens à l'égard du projet de PSD. Un appel de mémoires a ensuite été réalisé et a permis de recueillir 101 mémoires, dont 44 ont été présentés lors de séances d'audiences publiques.

L'Institut du nouveau monde (INM) a produit pour le compte de l'ARTM un rapport de consultation rendant compte de l'ensemble des propositions transmises dans le cadre de la consultation publique.

L'ARTM a également procédé à la lecture et à l'analyse de l'ensemble des mémoires transmis et le cas échéant, des précisions apportées lors des séances d'audition des mémoires. Afin d'assurer un traitement complet des propositions issues de la consultation publique, un processus de travail en trois étapes a été élaboré :

Ce processus devait répondre aux exigences suivantes :

- **Exhaustivité** : conserver toutes les idées transmises lors de la consultation publique
- **Traçabilité** : faire en sorte que l'on puisse conserver la trace des propositions issues de la consultation publique dans les bonifications apportées au projet de PSD
- **Proportionnalité** : s'assurer que les modifications au projet de PSD retranscrivent les préoccupations et attentes en fonction de leur récurrence lors de la consultation publique
- **Pertinence** : s'assurer que toutes les propositions pertinentes avancées au cours de la consultation publique soit considérées, quelle que soit leur récurrence

### Résumé de la démarche

<b>1. Recensement des idées des mémoires</b>
Chaque mémoire (101) a été lu. Les idées (889) ont été relevées et rattachées à une <i>section du projet de PSD</i> .
<b>2. Agrégation et organisation des idées en fonction du projet de PSD</b>
Les idées ont toutes été compilées dans une seule base de données, puis réorganisées en fonction des sections du projet de PSD auxquelles elles se réfèrent.
<b>3. Exploitation des idées en vue de la bonification du PSD</b>
Pour chaque section du projet de PSD, les idées exprimées au cours de la consultation publique ont été analysées et reformulées. Les idées récurrentes ont été regroupées en une même proposition et le nombre d'occurrences de cette idée dans l'ensemble des mémoires a été indiqué. Les idées ont ensuite été catégorisées selon la manière dont ils devaient être pris en compte dans la révision du projet de PSD selon les 4 catégories suivantes : « à prendre en compte dans le PSD bonifié », « à prendre en compte dans la mise en œuvre du PSD », « à étudier », « non-retenu ».

La section qui suit présente le contenu des modifications apportées au projet de PSD.



# MODIFICATIONS APPORTÉES AU PROJET DE PSD

## ÉLÉMENTS GÉNÉRAUX

### 1. RÔLE ARTM ET PARTENAIRES

Les rôles, missions et compétences réglementaires respectives de l'ARTM, des OPTC, de CDPQ-infra, des municipalités et autres organisations concernées, ont fait l'objet de plusieurs remarques parmi les contributions écrites et orales à la consultation publique sur le PSD.

Afin de clarifier ces éléments pour les lecteurs du PSD, plusieurs ajouts ont été faits, notamment dans les stratégies 1, 2 et 5 qui impliquent des démarches de collaboration entre partenaires. La conformité aux règles d'urbanisme a également été rappelée à plusieurs reprises.

### 2. PRATIQUE DE LA CONSULTATION PUBLIQUE

Les citoyens et les acteurs de la société civile ont manifesté un vif intérêt à s'exprimer sur l'avenir du transport collectif dans la région métropolitaine dans le cadre de la consultation publique sur le Plan stratégique de développement. La poursuite de ce type de démarche dans le suivi et la mise en œuvre du PSD s'impose comme une nouvelle attente du public à laquelle le PSD souhaite répondre.

La poursuite de la pratique de la consultation publique est donc citée dans le préambule du PSD, de même que dans l'intervention « *Proposer une démarche de planification concertée transport-aménagement* » dans laquelle elle prend tout son sens.

## RÉSEAU STRUCTURANT DE TRANSPORT COLLECTIF

### 3. AXES À ÉTUDIER

Plusieurs intervenants ont souligné en consultation publique l'importance de planifier le réseau structurant dans une perspective métropolitaine. À cet effet, le texte de l'action *1.2 Renforcer et développer le réseau de transport collectif structurant* a été modifié afin d'exprimer plus clairement la volonté de l'ARTM de procéder à une planification à l'échelle métropolitaine.

L'ordre du texte a été revu afin d'indiquer que « Le renforcement et le développement du RTCS s'appuiera sur une évaluation à l'échelle métropolitaine des besoins et de la possibilité de développement de modes structurants (métro, trains de banlieue, REM, tramways, SRB, ou autres) ». Cette modification permet de clarifier que les études d'axes qui seront réalisées se feront dans une perspective de planification métropolitaine.

Plusieurs projets de développement du transport collectif ont également été proposés lors de la consultation publique. L'ensemble de ces propositions ont été répertoriées et seront considérées par l'ARTM dans le cadre de ses travaux de planification annoncés aux actions *1.2 Renforcer et*

développer le réseau de transport collectif structurant et 1.3 Mettre en place des voies réservées à travers la région métropolitaine.

Par ailleurs, le texte du PSD a été modifié afin d'indiquer clairement que les propositions de nouveaux axes de transport collectif et de voies réservées soumises lors de la consultation publique seront considérées.

#### **4. ÉTUDES DÉTAILLÉES SUR L'AMÉLIORATION DU SERVICE DE TRANSPORT COLLECTIF PAR SECTEUR**

La consultation publique a permis de relever des enjeux de mobilité spécifiques à certains secteurs géographiques. Par exemple, plusieurs demandes ont porté sur la hausse de l'offre de service de transport collectif, l'amélioration des liaisons est-ouest en couronne et sur l'ajout de services polycentriques pour mieux desservir les déplacements effectués au sein des secteurs. Afin de répondre à ces enjeux spécifiques, le PSD a été modifié afin d'ajouter une intervention dédiée à l' « *Élaboration d'une étude détaillée sur l'amélioration du service de transport collectif dans chacun des secteurs de la région métropolitaine* ». Ces études détaillées permettront, pour chaque secteur, d'assurer un arrimage entre la planification du RTCS et celle des services locaux de transport collectif, des modes actifs et des autres services de mobilité.

#### **5. RÉSEAU DE SERVICES RAPIDES ET DIRECTS**

En réponse aux demandes évoquées précédemment pour améliorer les liaisons est-ouest en couronne et l'ajout de services polycentriques, l'intervention « *Déployer un réseau d'autobus rapides et directs à l'échelle métropolitaine* » a été ajoutée au PSD. Les projets d'ajouts de services d'autobus à haut niveau de service proposés dans le cadre de la consultation publique seront considérés dans le cadre de cette intervention.

De plus, une nouvelle intervention, intitulée « *Améliorer le réseau de train de banlieue* » a été ajoutée au PSD afin de tenir compte des propositions relatives aux services de train de banlieue et aux gares.

#### **6. FICHES DESCRIPTIVES PAR SECTEUR ET PAR MODE**

À plusieurs reprises au cours de l'élaboration du projet de PSD, nos partenaires ont signifié leur intérêt pour qu'un document complémentaire soit émis en parallèle du PSD afin de répondre à deux objectifs :

- › Apporter une vision plus précise de la mobilité sur chacun des différents secteurs de la région métropolitaine;
- › Apporter un éclairage plus spécifique pour chacun des modes de transport collectif présent dans la région métropolitaine.

Pour répondre à ces demandes, l'ARTM a produit des fiches descriptives par secteur et par mode. Celles-ci accompagneront le PSD et pourront faire l'objet d'une mise à jour plus régulière.

Les fiches descriptives par secteur sont basées sur les huit secteurs et les données de l'enquête OD 2018. Elles permettent de rendre compte du polycentrisme de la région métropolitaine, de la hausse des déplacements internes dans chaque secteur ainsi que de l'importance associée à la desserte des pôles générateurs de déplacement en croissance.

Les fiches descriptives par mode comportent quant à elles une première partie de type didactique, présentant les principales caractéristiques d'un système de transport collectif, et une deuxième partie présentant chacun des modes : métro, train de banlieue, système léger sur rail, système rapide par bus, autobus, ainsi qu'une fiche spécifique dédiée au service de transport adapté.

## PRÉCISIONS SUR LES INTERVENTIONS RELATIVES À LA QUALITÉ DU SERVICE

### 7. SERVICES À LA DEMANDE ET BESOINS SPÉCIFIQUES

La consultation publique a permis de faire ressortir l'importance des services à la demande afin de répondre aux besoins spécifiques de déplacement de certaines clientèles plus vulnérables ou encore afin de desservir les secteurs à faible densité. Le diagnostic a été ajusté afin de tenir compte de cette réalité. Un paragraphe dédié aux personnes et aux secteurs plus fragiles face aux enjeux de mobilité a été ajouté.

Une intervention « *Développer des services à la demande complémentaires au RTCS, en se basant sur les résultats des projets pilotes en cours* » était déjà proposée dans le projet de PSD. Il a été ajouté, dans l'action 1.3 *Mettre en place des voies réservées à travers la région métropolitaine* une mention sur le rôle que peut jouer le transport à la demande dans le rabattement vers les services structurants de transport collectif et la desserte du premier et dernier kilomètre, notamment dans les zones moins denses.

### 8. TRANSPORT ADAPTÉ ET ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Lors de la consultation publique, des inquiétudes ont été soulevées par les représentants du milieu associatif quant à l'établissement de normes minimales permettant de guider l'harmonisation et le développement des services de transport adapté ainsi que la mise en accessibilité universelle des réseaux de transport collectif régulier. Afin de répondre à ces inquiétudes, l'ARTM a apporté des précisions aux textes : les normes s'inspireront des meilleures pratiques et seront établies en accord avec les partenaires afin de mieux encadrer, protéger et développer les services existants sur le territoire.

Des ajustements ont également été faits au texte afin de rassurer le milieu associatif quant à l'élaboration et au déploiement de programmes d'apprentissage à l'utilisation du réseau de

transport collectif régulier par la clientèle ayant des limitations fonctionnelles. L'objectif visé par ce type de programme a été précisé, soit celui d'offrir des options supplémentaires de déplacement.

Des précisions ont été apportées à l'action 3.2 *Accélérer et harmoniser la mise en accessibilité universelle des réseaux* afin que l'on comprenne plus facilement qu'elle s'adresse à l'ensemble de la clientèle, dont notamment les aînés, les personnes en situation de handicap, les familles et les enfants plutôt que spécifiquement à la clientèle ayant des limitations fonctionnelles.

Enfin, le titre de l'action 3.3 *Améliorer les services de transport adapté* a été modifié afin de tenir compte de l'amélioration des services de transport adapté, mais également des options supplémentaires de déplacements qui seront offertes aux usagers du transport adapté : *Améliorer la mobilité des usagers du transport adapté.*

## 9. CENTRALE DE MOBILITÉ

Lors de la consultation publique, il a été mis de l'avant l'intérêt de la centralisation de plusieurs éléments ayant trait à la mobilité au sein d'un même outil numérique :

- › La planification de son déplacement dans son intégralité, de son point de départ à sa destination finale,
- › La possibilité de planifier, choisir, payer ou réserver son déplacement
- › L'intégration de tous les services de mobilité, qu'ils soient publics ou privés

Ces éléments ont servi à préciser l'intervention de l'action 4.1 sur *Le déploiement de la centrale de mobilité.*

## 10. MOBILITÉS ÉMERGENTES

Lors de la consultation publique, plusieurs propositions ont porté sur l'intégration des mobilités émergentes aux systèmes, aux équipements et aux services de mobilité existants et en développement.

Ont également été évoqué, l'importance de la veille stratégique et de l'adaptation du cadre réglementaire et normatif pour favoriser la réalisation et l'intégration des projets de mobilités émergentes.

Des ajustements ont été faits dans le PSD pour tenir compte ces demandes.

## 11. RAM ET VISION ZÉRO

Lors de la consultation publique, il a été demandé à l'ARTM de considérer l'apport de la « vision zéro accident » dans les aménagements du Réseau artériel métropolitain (RAM) et des accès aux équipements de transport collectif. À cet égard, le PSD précise maintenant que les enjeux de sécurité des piétons et des cyclistes seront pris en compte en s'inspirant notamment de la

démarche initiée par la Ville de Montréal en 2018, *Vision zéro décès et blessés graves*. Un encadré explicatif a été ajouté à l'action 5.1 *Développer des réseaux de modes actifs intégrés au système de transport collectif*.

Là où le contexte urbain s'y prête, et en collaboration avec les municipalités, l'aménagement de certains axes du RAM pourra également s'inspirer de la démarche de *la rue conviviale*. Un encadré explicatif a été ajouté à l'action 5.2 *Établir un réseau artériel métropolitain efficace et une vision commune sur l'offre de stationnement* à cet effet.

En plus d'avoir un impact important sur la sécurité et la convivialité des aménagements et équipements, ces deux approches s'inscrivent dans la perspective de la cible secondaire du PSD visant à convertir 15 % des déplacements en auto solo de moins de 5 km vers les modes actifs.

## DÉFIS DE FINANCEMENT

### 12. FINANCEMENT ET MESURE D'ÉCOFISCALITÉ

Les mesures d'écofiscalité, notamment la tarification kilométrique et la tarification modulée du stationnement commercial, ont été mises de l'avant par un grand nombre d'organisations, d'experts et de citoyens dans le cadre de la consultation publique sur le PSD. Ces dispositifs associent l'impératif de trouver de nouvelles sources de financement pour le transport collectif, à la perspective de mieux refléter les coûts sociaux associés à l'utilisation de l'automobile, et ainsi inciter certains automobilistes à opter pour des modes durables.

Le PSD y fait désormais référence de manière plus explicite dans la section du document portant sur les défis du financement.

### 13. FINANCEMENT STABLE ET RÉCURRENT

Plusieurs participants à la consultation publique ont signifié l'importance et l'urgence de collaborer avec le gouvernement pour assurer un financement stable et récurrent du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal et soutenir la mise en œuvre du PSD. À cet égard, des précisions dans ce sens ont été apportées : dans la stratégie 6 concernant les ressources nécessaires à l'électrification du matériel roulant, ainsi que dans la section sur les *Défis du financement du transport collectif* concernant les travaux du chantier gouvernemental sur le financement de la Politique de mobilité durable (PMD).

## DISPOSITIFS D'ÉVALUATION ET DE SUIVI

### 14. CRITÈRES D'ÉVALUATION

Nombreux intervenants ont demandé à l'ARTM de renforcer la section sur l'évaluation des interventions et de se doter d'un outil d'évaluation pour prioriser les interventions proposées dans le PSD. Aussi, des ajustements ont été apportés dans la section sur les dispositifs d'évaluation et

un paragraphe annonçant le développement d'un outil d'évaluation des interventions et présentant son but a été ajouté dans le PSD.

En outre, la consultation publique a souligné l'importance d'évaluer les émissions de gaz à effet de serre (GES) sur l'ensemble du cycle de vie d'une intervention. Un paragraphe dédié expliquant le critère d'évaluation des émissions de GES a été ajouté.

## 15. BÉNÉFICES

La section sur les bénéfices a été enrichie afin de répondre aux demandes formulées lors de la consultation publique qui portaient notamment sur les aspects économiques et environnementaux. Ainsi les bénéfices économiques, environnementaux et sociaux qui sont générés par l'atteinte de la cible de 35% de la part modale du transport collectif sont présentés dans cette section, soit :

- › La réduction du temps de déplacement des automobilistes et le gain socio-économique associé ;
- › La réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et le gain socio-économique associé ;
- › L'amélioration de la qualité de l'air et le gain socio-économique associé ;
- › L'amélioration de la sécurité routière et le gain socio-économique associé ;
- › Le total des gains socio-économiques cumulés sur 15 ans liés à la réduction du temps de déplacement des automobilistes et des émissions de GES, la diminution du bruit, l'amélioration de la qualité de l'air et la sécurité routière.

De plus, les retombées économiques des interventions du PSD, telles que la valeur ajoutée et les emplois directs et indirects générés ont été présentés dans la section sur les bénéfices pour répondre à ces attentes.

## 16. CIBLES INTERMÉDIAIRES

La section sur les cibles à atteindre a fait l'objet de modifications afin de répondre aux demandes émises lors de la consultation publique concernant l'ajout de cibles intermédiaire afin d'assurer un meilleur suivi de notre progression quant à l'atteinte de la cible principale du PSD, soit 35 % de part modale en transport collectif durant la période de pointe du matin en 2035. L'ajout de cibles intermédiaires permettront également à l'ARTM d'être plus réactif si des ajustements s'avéraient nécessaires d'ici 2035 pour atteindre cette cible principale. En ce sens, deux ajustements ont été faits dans le PSD. Le premier concerne l'atteinte, en 2030, d'une cible de 30 % des déplacements motorisés en transport collectif. Le second fait référence à l'élaboration d'études d'amélioration des services dans les secteurs de la région métropolitaine, réalisées en collaboration avec les intervenants municipaux et les OPTC, afin de permettre de décliner la cible principale du PSD à l'échelle des secteurs métropolitains.

## 17. COVID-19

L'encadré décrivant le contexte de la pandémie de COVID-19 a été retiré de la section *Préambule*. Ce dernier avait pour objectif d'expliquer le contexte particulier de l'année 2020 dans le cadre de la consultation publique.

Les effets anticipés de la COVID-19 ont toutefois été pris en considération et intégrés au texte des sections pertinentes, soit les sections : *Préambule, Diagnostic et enjeux, Les cibles à atteindre* et *Les défis du financement du transport collectif*.

## AUTRES BONIFICATIONS

D'autres bonifications importantes du projet de PSD ont été identifiées au cours du travail d'analyse des contributions de la consultation publique et sont précisées dans les quatre sections suivantes :

## 18. APPROCHE « RÉDUIRE TRANSFÉRER AMÉLIORER »

Plusieurs participants à la consultation publique ont suggéré que le PSD s'inscrive dans l'approche « Réduire transférer améliorer » mise de l'avant dans la Politique de Mobilité durable. Cette approche prône une hiérarchisation des actions pour viser, en priorité, une réduction du nombre de déplacements motorisés ou des distances à parcourir, puis un transfert de ces déplacements vers des modes moins énergivores, et enfin une amélioration des déplacements en réduisant leur empreinte carbone et leur coût, et en les rendant plus agréables et sécuritaires. L'approche « Réduire transférer améliorer » a été intégrée dans la section introductive du PSD et dans la section listant les grands enjeux auxquels les orientations du PSD visent à répondre.

## 19. REFONTE TARIFAIRE

Les sections relatives à la refonte tarifaire ont été mises à jour pour tenir compte de l'adoption par l'ARTM du projet de refonte tarifaire en décembre 2020. Ainsi, les faits saillants de la refonte tarifaire sont présentés dans le PSD, soit :

- Le découpage du territoire de l'ARTM en 4 zones, au lieu de 8;
- Une seule grille tarifaire, au lieu de 17 grilles distinctes;
- Une centaine de titres tarifaires, au lieu de 700 ;
- Des titres « tous modes » dont le tarif varie selon le nombre de zones franchies;
- Un titre « bus partout » qui donne accès à tous les réseaux de bus des zones situées sur le territoire de l'ARTM;
- L'harmonisation du rabais de 40 % accordé aux étudiants;
- L'élargissement de la gratuité aux enfants de 6 à 11 ans;
- Le maintien de certaines mesures tarifaires municipales existantes;
- La pleine intégration tarifaire entre les services de transport collectif régulier et adapté;

## **20. SECTEURS PÉRI-MÉTROPOLITAINS**

Un enjeu, soulevé à plusieurs reprises lors de la consultation publique, concerne les déplacements en provenance des secteurs péri-métropolitains de la région et leurs impacts sur les réseaux routiers et sur les services de transport collectif. Le diagnostic du PSD abordait déjà ce phénomène succinctement et a été bonifié afin d'en faire une première quantification basée sur un comparatif des Enquêtes Origine-Destination (OD) 2008 et 2018.

En complément aux données provenant des enquêtes OD, le PSD précise que des analyses sectorielles seront menées afin de mesurer précisément l'impact de ces déplacements péri-métropolitains sur les conditions de circulation et sur l'utilisation des services de transport collectif.

## **21. PRÉCISION OU AMÉLIORATION DE LA FORMULATION**

Certaines idées ont été reformulées afin de les préciser, d'améliorer la fluidité du texte, sans en altérer le contenu.