



NOTE DE SERVICE **AMENDÉE**

DESTINATAIRES :	M. Jacques Ladouceur, président. Mmes, MM. les membres de la Table
DATE :	23 mars 2021
OBJET :	Projet de PSD Nature des modifications prévues par l'ARTM en suivi de la consultation publique
POUR DÉCISION	

1. OBJECTIFS

Présenter les ajustements apportés sur le Plan stratégique de développement (PSD) du transport collectif PSD de l'ARTM en suivi de la consultation publique, et formuler une recommandation en préparation à l'adoption du document par le Conseil de l'ARTM.

2. DÉVELOPPEMENTS RÉCENTS

- La consultation publique sur le projet de PSD s'est conclue en janvier 2021 ;
- Le 8 mars dernier, l'ARTM a transmis aux 5 secteurs copie du projet de PSD intégrant des propositions de modifications ;
- Le 16 mars, l'ARTM rencontrait les représentants des 5 secteurs et des OPTC en comité de coordination pour discuter des modifications apportées au projet de PSD. **L'équipe de la Table transmet ses commentaires à l'ARTM ;**
- **Le jeudi 18 mars, l'ARTM transmettait une version amendée du projet de PSD, en réponse aux commentaires de la Table ;**
- L'ARTM prévoit déposer pour adoption la version amendée du PSD à son Conseil d'administration le jeudi 25 mars, en plus du rapport officiel de consultation publique produit par l'Institut du Nouveau monde.

3. LES GRANDES LIGNES DU DOCUMENT DE PSD

- Selon la Loi sur l'ARTM, cette dernière a compétence exclusive pour élaborer un plan stratégique de développement du transport collectif. Le Plan doit prévoir une vision, sur une période d'au moins 10 ans, du développement du transport collectif et de la mobilité des personnes, incluant celles à mobilité réduite.
- Le projet de PSD vise à ce que d'ici 2050, plus de 50 % des déplacements réalisés dans la région métropolitaine soient réalisés en transports collectif ou actifs. Dans l'intervalle, le PSD vise une part modale du TC de 35 % d'ici 2035 (même cible que la CMM). La principale mesure mise de l'avant pour atteindre cette cible est d'augmenter l'offre de service de 60% d'ici 2035.
- Le document de PSD se divise en trois sections principales, soient le « diagnostic et les enjeux », « la vision et les orientations » et la « mise en œuvre ». Une section spéciale est consacrée aux défis en matière de financement.
- La mise en œuvre du PSD repose sur 3 orientations, 6 stratégies et 17 actions. Chaque action se traduit en différents programmes d'interventions. Le document n'est pas accompagné d'un plan d'action comme tel. La feuille de route quant à la réalisation des différents programmes et interventions contenues dans le PSD sera réalisée après son adoption.

- Le projet de PSD intègre à sa planification l'ensemble des études et des projets contenus dans les *Plans des immobilisations* des OPTC, le *Plan québécois des infrastructures*, ainsi que le *Plan des initiatives en transport en commun* (PIDTC) et finalement la *Proposition d'actions prioritaires en transport collectif 2020-2030* élaboré par l'ARTM dans le cadre du plan de relance économique du gouvernement du Québec au sortir de la pandémie.
- L'Autorité évalue les coûts des investissements additionnels découlant de la mise en oeuvre du PSD de l'ordre de 27,9 à 36,1 milliards de dollars pour la période 2021-2030. Les coûts d'exploitation seraient de 4,3 à 5,8 milliards de dollars.

4. PRINCIPAUX AJUSTEMENTS APPORTÉS PAR L'ARTM EN SUIVI DE LA CONSULTATION PUBLIQUE

L'ARTM explique avoir reçu plus de 800 propositions et idées afin de bonifier et modifier le PSD. Ces dernières ont été analysées puis catégorisées selon les 4 catégories suivantes : « à prendre en compte dans le PSD bonifié », « à prendre en compte dans la mise en oeuvre du PSD », « à étudier » et « non-retenu ». La liste complète des ajustements peut être consultée en annexe, de même que le projet de PSD modifié en suivi de la consultation et des récents commentaires de la Table. Parmi les éléments modifiés, mentionnons, par exemple :

- L'ajout de trois interventions prioritaires dans l'action 1.2 portant sur le réseau structurant :
 - Une intervention visant à améliorer le train de banlieue;
 - Une intervention visant la réalisation d'une étude détaillée sur l'amélioration du service de transport collectif dans chacun des secteurs;
 - Une intervention visant le déploiement d'un réseau d'autobus rapides et directs à l'échelle métropolitaine.
- L'ajout d'une intention à l'effet de décliner les objectifs et les cibles métropolitaines par secteur;
- L'ajout des effets anticipés de la COVID-19 et leur intégration dans les sections pertinentes;
- L'ajout de précisions quant aux dispositifs d'évaluation et de suivi, notamment le développement d'un outil d'évaluation des interventions.

5. COMMENTAIRES GÉNÉRAUX DE LA TABLE

D'abord, le document de PSD propose une vision assez large et favorable au développement du transport collectif dans toute la région métropolitaine. Les cibles sont très ambitieuses et c'est à se demander si la région sera en mesure de les atteindre. L'ARTM souhaite néanmoins maintenir le cap afin de s'inscrire en rupture avec le passé. Le PSD précise que l'atteinte de ces objectifs sera tributaire de l'enjeu du financement.

L'équipe de la Table n'a pas reçu de suivis spécifiques de la part de l'ARTM quant aux recommandations contenues dans son mémoire. La Table présente en annexe un suivi exhaustif pour chacune des recommandations contenues dans son mémoire. Certains ajustements apportés dans le PSD ont bien répondu à plusieurs de nos recommandations, mais un suivi spécifique, avant l'adoption du PSD, aurait permis de mieux comprendre les intentions de l'ARTM pour l'ensemble de nos recommandations.

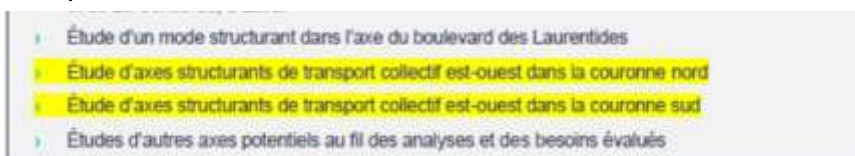
Il est particulier que l'ARTM ait procédé à la modification du PSD, sans avoir attendu le rapport officiel de consultation publique produit par l'Institut du Nouveau Monde. Rappelons que la consultation publique était encadrée par l'INM, en plus d'être présidée par une élue de la région métropolitaine, Mme Chantal Deschamps.

5.1 ENJEUX PRIORITAIRES ET VERSION AMENDÉE DU PSD

➤ **Transport structurant dans un axe est-ouest dans la Couronne-Sud (recommandation 16 du mémoire de la Couronne-Sud)**

Après la présentation du PSD bonifié le 15 mars dernier, la Table a exprimé à l'ARTM son inconfort à l'effet que l'action 1.2 du PSD ne laisse que très peu de place à l'idée d'avoir une desserte structurante en transport collectif dans un axe est-ouest dans la Couronne-Sud. La version amendée du PSD présente une nette amélioration en comparaison avec la version précédente. Les principaux ajouts sont :

a. Ajout d'une intervention prioritaire à la liste en page 89 du PSD : *Étude d'axes structurants de transport collectif est-ouest dans la couronne sud*



b. Le texte du PSD est modifié pour enlever une apparence de parti pris pour certains projets :

« Le PSD propose donc à cet effet de conduire **d'abord** les études des axes et des secteurs de développement du RTCS retenus dans le cadre du Plan québécois des infrastructures (PQI), du Plan des initiatives de développement du transport collectif (PIDTC) et de la Proposition d'actions prioritaires en transport collectif 2020-2023. » (p.86 du PSD)

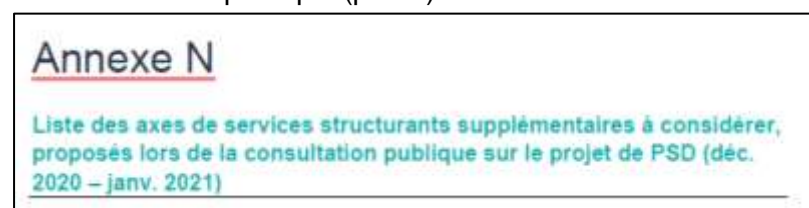
« L'ARTM conduira à cet effet un ensemble d'études sur les axes désignés dans le PSD, en tenant compte **d'abord** des axes désignés par le Plan québécois des infrastructures (PQI), le Plan des initiatives de développement du transport collectif (PIDTC) et la Proposition d'actions prioritaires en transport collectif 2020-2023. » (p.87)

c. Le texte du PSD est modifié pour rehausser la place du projet de mode structurant dans les axes du boulevard Taschereau

« Dans cette perspective, il est proposé, dans un premier temps, de :

- lancer la réalisation du prolongement de la branche ouest de la ligne orange du métro jusqu'à la gare Bois-Franc et ainsi assurer la liaison avec le REM ;
- amorcer l'étude du prolongement de la branche ouest de la ligne orange du métro ou d'un mode structurant vers Laval;
- **étudier un mode structurant de transport collectif dans les axes du boulevard Taschereau et du prolongement de la ligne jaune de métro.** » (p.87)

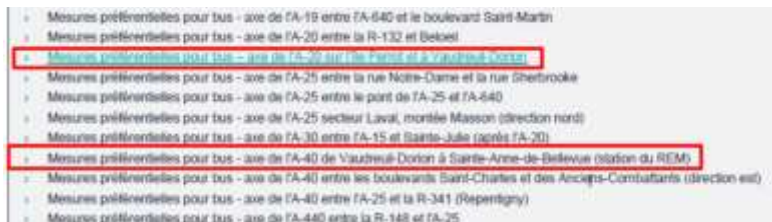
d. Intégration en annexe du PSD de la liste des axes suggérés par les municipalités lors de la consultation publique (p.203)



➤ **Voie réservée sur l'A20 dans Vaudreuil-Dorion et sur l'Île Perrot (recommandation 20 du mémoire de la Couronne-Sud)**

Après la présentation du PSD bonifié le 15 mars dernier, la Table a exprimé à l'équipe de l'ARTM son inconfort à l'effet que l'action 1.3 du PSD ne laisse que très peu de place à cette demande mainte fois exprimée et répétée par la Couronne-Sud. La version amendée du PSD présente une nette amélioration en comparaison avec la version précédente. Les principaux ajouts sont :

- a. Ajout d'une intervention prioritaire à la liste en page 96 du PSD : *Mesures préférentielles pour bus – axe de l'A-20 sur l'île Perrot et à Vaudreuil-Dorion*
- b. La liste en page 96 du PSD est aussi modifiée pour confirmer la proposition de projet d'étude de MPB sur l'axe de l'A40, à partir de Vaudreuil-Dorion, afin d'assurer une liaison efficace vers la future station de Sainte-Anne-de-Bellevue du REM



➤ **Conformité des interventions envers les plans et outils d'aménagement municipaux (recommandation 8 du mémoire de la Couronne-Sud)**

- a. Ajout d'une mention à la stratégie 2 du PSD portant sur l'arrimage aménagement-transport:

« Le PSD propose, en accord avec les orientations gouvernementales en aménagement du territoire (OGAT) et aux orientations, objectifs et critères du PMAD, de soutenir un aménagement urbain favorisant les déplacements en modes durables, soit le transport collectif et actif, dans une perspective de consolidation des secteurs urbanisés au sein du périmètre métropolitain tel que délimité au PMAD en vigueur de la CMM, tout en respectant le territoire agricole et les milieux naturels à préserver **et en conformité avec les outils d'aménagement et d'urbanisme en vigueur.** »(p.99-100)

- b. Ajout d'une mention à l'action 2.1 portant sur le renforcement et le développement de corridors menant aux principaux lieux d'activités

« La collaboration de l'ARTM à toute démarche de planification transport-aménagement assurerait la prise en compte de l'ensemble des enjeux, et la proposition d'interventions répondant le mieux aux objectifs d'achalandage optimal pour chaque nouvelle offre de services déployée, en lien avec l'aménagement du territoire **et en conformité avec les outils d'aménagement et d'urbanisme en vigueur,** dans une perspective de cohérence métropolitaine. » (p.103)

6. RECOMMANDATION

Considérant les plus récentes améliorations apportées sur le document de PSD, nous serions favorables à son adoption advenant que le Conseil décide d'aller de l'avant.

Si les autres secteurs veulent plus de temps pour analyser le PSD, nous pourrions aussi nous accommoder d'un report de l'adoption. D'ici la séance d'avril, nous pourrions demander un suivi plus personnalisé pour certaines recommandations formulées dans notre mémoire, mais qui nous apparaissent moins essentielles/prioritaires.

7. PROCHAINES ÉTAPES

25 mars 2021 : Séance du conseil d'administration de l'ARTM. Dépôt du rapport de consultation publique de l'Institut du Nouveau Monde. Dépôt du projet de PSD amendé pour adoption.

Après l'adoption du PSD, ce dernier sera transmis à la CMM, pour approbation. Il sera aussi transmis au ministre afin d'évaluer sa conformité aux orientations gouvernementales.

8. DOCUMENTS JOINTS

- Projet de PSD bonifié en suivi de la consultation et amendé en suivi des commentaires formulés par la Table (204 pages) *Document confidentiel. Ne pas diffuser à l'externe.*
- Note de l'ARTM sur la nature des ajustements considérés à la suite de la consultation publique (16 pages). *Idem*
- Suivi de la TPECS quant au traitement de chacune des recommandations contenues dans le mémoire Couronne-Sud (6 pages)