

MÉMOIRE

Déposé dans
le cadre du projet de Plan
stratégique de développement
du transport collectif de
l'Autorité régionale de transport
métropolitain

17 novembre 2020

TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS
DE LA **COURONNE-SUD**





Table des matières

PRÉSENTATION DE LA TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE-SUD	4
Contexte des municipalités de la Couronne-Sud	4
COMMENTAIRES SUR LE PROJET DE PLAN STRATÉGIQUE	6
Sur les objectifs et les cibles	6
Ampleur des investissements et capacité de payer des municipalités	10
Intégration des secteurs périmétropolitains dans l'analyse et la planification..	12
L'accès au transport collectif : un défi pour les couronnes	15
Le réseau de transport collectif structurant	21
Urgence de planifier et d'implanter des voies réservées et autres mesures préférentielles pour autobus	26
Positionner le réseau de train de banlieue	29
Se préparer activement aux importantes perturbations du marché de la mobilité	31
Accélérer le développement de projets	33
SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS	34

PRÉSENTATION DE LA TABLE DES PRÉFETS ET ÉLUS DE LA COURONNE-SUD

La Couronne-Sud est l'un des cinq secteurs formant la Communauté métropolitaine de Montréal. La Table des préfets et élus de la Couronne-Sud (ci-après la « Table ») représente 40 municipalités réparties dans six municipalités régionales de comté. La Table prend position notamment sur les enjeux de mobilité, de transport, de développement économique, d'aménagement du territoire, d'environnement et de gestion des matières résiduelles. Par l'entremise de ses représentantes et de ses représentants, la Table défend et fait connaître les consensus et positions stratégiques dont elle se dote auprès des diverses instances, tant sur l'échiquier métropolitain qu'auprès des gouvernements du Québec et du Canada.

Contexte des municipalités de la Couronne-Sud

Croissance démographique et augmentation constante du parc automobile

Depuis une dizaine d'années, la couronne Sud a connu la plus forte croissance démographique aux côtés de la couronne Nord. De plus, la taille des ménages baisse d'année en année et le vieillissement de la population progresse de façon importante. Les besoins de mobilité pour ces clientèles sont bien différents du reste de la population et devront être davantage pris en considération, par exemple en déployant plus d'options de déplacements pour des services de proximité ou plus de déplacements à l'extérieur des heures de pointe.

L'augmentation du parc automobile est également supérieure à celle de la population en général. Cette croissance est évidemment alimentée par la croissance des ménages, mais également par la motorisation des ménages qui progresse. Conséquemment, le phénomène de la congestion routière prend de

l'ampleur, résultant en des pertes importantes de productivité pour les citoyennes, les citoyens et les entreprises. Considérant la présence limitée de voies réservées à part entière sur le territoire, cette congestion nuit à l'efficacité des services de transport collectif déployés sur le territoire.

Déplacements réalisés majoritairement en voiture

Après la couronne Nord, la couronne Sud se retrouve avec la plus faible part (8%) de sa population utilisant le transport collectif pour se déplacer dans toute la région métropolitaine. Comme le réseau de transport collectif est conçu en grande partie pour alimenter le centre-ville de Montréal, ce sont pour les déplacements vers ce secteur où le transport collectif est le plus utilisé.

Les enquêtes statistiques démontrent aussi qu'en heure de pointe du matin, environ les deux tiers des résidents de la Couronne-Sud se déplacent à l'intérieur même de leur municipalité ou des secteurs environnants et que ces déplacements sont effectués pour l'immense majorité en automobile. Avec la dispersion de l'emploi et la croissance des pôles économiques en divers secteurs de la région métropolitaine, les défis et les besoins en transport collectif sont immenses et seront assurément appelés à s'accroître.

COMMENTAIRES SUR LE PROJET DE PLAN STRATÉGIQUE

Sur les objectifs et les cibles

D'entrée de jeu, la vision, l'objectif stratégique et les principes identifiés dans le projet de Plan stratégique de développement de l'ARTM représentent des balises relativement larges et favorables pour répondre aux différents enjeux de mobilité propres à la Couronne-Sud.

Le projet de PSD vise l'atteinte en 2050 d'une part modale des déplacements en transport collectif et actif égale ou supérieure à 50 %. Le Plan souhaite aussi répondre aux objectifs fixés dans la Politique québécoise de mobilité durable ainsi qu'à l'objectif du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), qui est d'augmenter la part modale des transports collectifs en heure de pointe du matin à 35 % en 2031. Pour y arriver, le PSD s'appuie sur cinq mesures ambitieuses, dont notamment l'accroissement de l'offre de service de 60% d'ici 2031 à 2035 et la mobilisation de tous les partenaires pour le développement d'infrastructures et d'incitatifs à l'utilisation des modes actifs visant une conversion de 15% des déplacements solo de moins de 5 km vers les modes actifs.

Considérant que la progression de la proportion de déplacements effectués en transport en commun par rapport à l'ensemble des déplacements motorisés a été très lente dans les dernières décennies, et considérant que la part modale combinée des transports collectifs et actifs étaient de 30 % en 2018 (en retard de 20 points sur l'objectif stratégique), la Couronne-Sud demeure assez perplexe quant au réalisme et à la capacité de la région métropolitaine à remplir ces objectifs. Nous nous questionnons encore plus particulièrement sur la stratégie envisagée par l'Autorité pour faire basculer des déplacements en auto solo vers les modes actifs. Considérant le caractère suburbain et rural de plusieurs

collectivités de la couronne Sud, nous nous attendons à ce que l'Autorité prévoit une aide considérable et substantielle pour tous ces milieux moins denses, qui ont accès à deux fois moins d'options de transport durable que les environnements plus denses, voire aucune alternative efficace à l'automobile, bref, qui ont définitivement besoin d'un rattrapage important.

Il est aussi prévu que le Plan stratégique de développement du transport collectif soit adopté au courant de l'année 2021 et ce, alors que la pandémie de COVID-19 et ses effets sur les services de transport collectif seront probablement loin d'être terminés. L'Autorité mentionne à juste titre que la mise en œuvre des moyens sera évaluée et adaptée pour tenir compte du contexte particulier de l'après-pandémie et de ses effets potentiels sur les habitudes de déplacement. Toutefois, le projet de PSD nous apparaît plutôt évasif quant aux moyens qui seront déployés pour apporter les ajustements et les révisions nécessaires, ce dernier se limitant à mentionner qu'il sera ajusté annuellement puis révisé de façon quinquennale, sans préciser qu'elle sera la portée de l'ajustement par rapport au processus de révision complet. Nous avons peu d'indications sur la manière d'évaluer l'atteinte des cibles sur une base annuelle. Il est essentiel que le PSD prévoit la mise en œuvre d'un bilan annuel afin de suivre l'évolution des indicateurs et de mettre en place des plans d'actions correctrices lorsque requis. Alors que l'un de six principes directeurs énoncés dans le projet de PSD est d'avoir des politiques et des actions « orientées vers les résultats », il serait aussi nécessaire d'avoir une mesure des résultats des projets réalisés quant à leurs contributions aux cibles a priori et a posteriori.

Afin d'évaluer les progrès réalisés dans la région, le projet de PSD propose six indicateurs principaux, dont cinq semblent reposer essentiellement sur l'enquête origine-destination. Cette méthode scientifique de collecte de données sur les déplacements demeure très pertinente, mais elle n'est réalisée qu'aux cinq ans et nécessite la mobilisation d'importantes ressources. Compte tenu du contexte de pandémie et des bouleversements actuels et à venir, est-ce que nous disposons des outils de recherche, d'analyse et de collecte de données

nécessaires pour s'assurer d'une juste lecture de la situation et opérer des changements rapidement?

Recommandation

1. Nous demandons à l'Autorité d'intégrer au projet de PSD une mesure d'évaluation annuelle de l'atteinte de l'objectif stratégique et des cibles, une mesure de suivi annuel des changements dans les habitudes de déplacement, ainsi qu'une mesure des résultats des projets réalisés, afin de mettre des plans d'action correcteurs lorsque requis.

De plus, malgré la proposition d'un objectif stratégique et des cinq cibles afférentes à l'échelle métropolitaine, il nous apparaît difficile de pouvoir déterminer le niveau de contribution qui sera attendu dans chacun des secteurs afin de les atteindre. Prenant pour exemple la cible ambitieuse de conversion d'automobilistes vers les transports actifs, cette dernière devrait être déclinée entre les secteurs afin d'évaluer de façon plus réaliste les efforts à déployer sur le territoire. Elle permettrait aussi de tenir compte de la capacité de payer des municipalités et des différences territoriales telles que le niveau densité de population dans un rayon de 5 kilomètres aux alentours des points d'accès au transport collectif. Considérant aussi le retard important qu'accusent certains secteurs de la région métropolitaine par rapport à d'autres en termes de part modale, le PSD devrait être en mesure d'évaluer la contribution des 18 actions et programmes afférents dans chacun d'eux. Il serait approprié de mesurer le niveau de chacun des six principaux indicateurs de suivi par secteur, et non seulement à l'échelle métropolitaine.

Recommandation

2. Nous demandons à l'Autorité de décliner les objectifs et les cibles par secteur, et prévoir en conséquence un mécanisme de mesure de l'atteinte de l'objectif stratégique et des cibles pour chaque secteur et non seulement à l'échelle métropolitaine.

En ce qui touche la mise en œuvre et la feuille de route du PSD, nous déplorons qu'il n'y ait pas eu à ce jour de travaux techniques ou de démonstrations auprès des partenaires afin de valider, de tester la mécanique d'attribution des enveloppes budgétaires qui seront affectées entre les différents programmes d'interventions répartis dans les 18 actions du plan stratégique. Le projet de PSD identifie une série de critères d'évaluation qui seront utilisés pour guider l'évaluation et la priorisation des programmes et de chacune de leurs interventions, mais ces derniers auront-ils été validés avant que le PSD ne soit adopté et qu'il soit déployé à travers la gestion métropolitaine de portefeuille de projet? Ce chantier nous apparaît critique considérant les défis et les enjeux de financement du transport collectif, et le fardeau financier assumé par les municipalités pour combler les déficits d'exploitation des services.

Recommandation

3. Nous demandons à l'Autorité d'engager des travaux avec ses partenaires afin d'évaluer la mécanique d'attribution du financement selon les critères d'évaluation proposés et ce, avant l'adoption du PSD.

Ampleur des investissements et capacité de payer des municipalités

L'Autorité mentionne que des investissements considérables et largement supérieurs à leur niveau actuel devront être réalisés dans les prochaines années si la région métropolitaine souhaite donner un électrochoc au développement du transport durable afin d'atteindre les cibles fixées dans le projet de PSD. Ce dernier indique aussi, à juste titre, que le cadre financier actuel ne permet pas de répondre adéquatement aux besoins grandissants en transport collectif de la région. Puisqu'il en va de la réussite du Plan, la Couronne-Sud souhaite exprimer quelques réserves et formuler des recommandations par rapport à cette réalité plutôt critique. Notre propos s'appuie entre autres sur l'attente officielle exprimée par la Communauté métropolitaine de Montréal à l'endroit de l'ARTM afin d'identifier dans le PSD le cadre financier et l'échéancier de réalisation des interventions proposées.

D'abord, nous nous inquiétons du fait que la région métropolitaine s'apprête à donner son feu vert pour la réalisation d'un Plan qui affirme d'emblée ne pas disposer des moyens financiers qui lui permettront d'atteindre ses objectifs. De plus, alors que le projet de PSD indique vouloir tenir compte des enjeux budgétaires et de la capacité financière de ses partenaires, en particulier les municipalités, nous ne disposons pas non plus des prévisions des contributions municipales pour les 5 à 10 prochaines années. Certes, le projet de PSD contient une estimation des coûts globaux d'investissement et d'exploitation pour la période 2021-2030, qui tient compte de la hausse de 60% de l'offre de service en transport collectif, de la réalisation éventuelle des projets d'infrastructures et de la mise en place des autres programmes, mais nous ne disposons toujours d'aucune évaluation des répercussions sur les contributions municipales.

Recommandation

4. Nous demandons à l'Autorité d'intégrer une évaluation des contributions municipales par rapport à l'estimation des coûts d'investissement et d'exploitation 2021-2030.

Le gouvernement du Québec a récemment annoncé une enveloppe de 2,3 G\$ qui sera mise à la disposition des municipalités et des organismes de transport collectif pour pallier les pertes de revenus et les dépenses occasionnées par la COVID-19. Ainsi, les organismes de transport collectif du Québec se partageront une aide financière totale de 1,2 G\$, qui inclut les 400 millions de dollars déjà annoncés en juin 2020. La Couronne-Sud accueille avec soulagement cette aide ponctuelle, mais rappelle qu'elle ne règlera en rien le problème de fond, c'est-à-dire un financement stable, récurrent et suffisant qui permet de répondre aux objectifs fixés dans la Politique québécoise de mobilité durable, le PMAD et le PSD.

Recommandation

5. Nous demandons à l'Autorité de déterminer rapidement, conjointement avec le gouvernement du Québec et ses partenaires, incluant les municipalités, de nouvelles sources pour le financement des transports collectifs et actifs.

En parallèle aux travaux du chantier gouvernemental sur le financement de la Politique de mobilité durable (PMD), l'Autorité pourrait mener des chantiers avec les municipalités afin d'accélérer la recherche de nouvelles options et ainsi diversifier les sources de financement du transport collectif. Le projet de PSD en mentionne quelques-uns, notamment la « tarification modulée des stationnements ».

Intégration des secteurs péri-métropolitains dans l'analyse et la planification

La Table des préfets et élus de la Couronne-Sud recommande aussi fortement à l'Autorité régionale de transport métropolitain d'approfondir, dans le projet de PSD, la question des échanges et déplacements entre la région métropolitaine et ses secteurs périphériques, cette dimension étant peu présente dans le document. Pourtant, le PSD doit offrir « une vision intégrée, cohérente et dynamique du développement du transport collectif et de la mobilité des personnes ». La diversification des pôles d'emploi et d'activités sur le territoire métropolitain de même que la croissance soutenue de la population et des besoins dans les couronnes renforcent la nécessité d'intégrer cette dimension. De plus, comme le démontrent les travaux de la CMM portant sur le sujet, la tendance est à l'augmentation constante des déplacements en partance du péri-métropolitain et à destination du territoire de l'ARTM, ces derniers étant effectués en majeure partie en automobile. Pour la Couronne-Sud, ces déplacements entre la région métropolitaine et l'extérieur du territoire soulèvent des enjeux, à savoir :

- L'utilisation du réseau de transport collectif chapeauté par l'ARTM par un nombre grandissant de client(e)s dont la municipalité d'origine ne contribue pas au financement des services (enjeu d'équité);
- L'accroissement des déplacements qui aggrave la congestion sur les grands axes routiers, ou qui pose des enjeux de circulation locale à proximité des points d'accès au transport collectif tels que les gares, terminus et stationnements incitatifs (enjeu de desserte en transport collectif).

Avec l'implantation de la station Brossard du REM, à l'angle des autoroutes 10 et 30, disposant d'un stationnement incitatif et d'une entrée privilégiée à partir de l'autoroute 10 en direction ouest, tout porte à croire que les déplacements à

destination du Grand Montréal et en partance des secteurs «hors-territoire de l'ARTM» devraient augmenter, et ajouter à la pression financière assumée par les différents contributeurs au transport collectif, à commencer par les municipalités couvertes par les modalités de la Politique de financement.

La planification de la mobilité des personnes ne peut se limiter à l'intérieur des frontières géographiques et administratives de l'Autorité. Les déplacements en périphérie du Grand Montréal sont là pour rester et cette dynamique pourrait même s'accroître en raison de la pandémie de COVID-19. Le projet de PSD devrait mieux décrire cette réalité et les enjeux que cela soulève dans la section « Diagnostic et enjeux ». L'Autorité et ses partenaires devraient également s'assurer qu'elle soit bien documentée, en visant l'amélioration des procédés et des outils de collecte de données qui nous aident à mieux capter l'évolution de la mobilité entre le Grand Montréal et sa périphérie. Cette proposition s'inscrit d'ailleurs en droite ligne avec la recommandation 1 et nos inquiétudes quant aux limitations de l'enquête origine-destination et notre capacité à mesurer correctement les effets des programmes et des interventions inscrites au PSD, a fortiori et a posteriori.

Recommandation

6. Nous demandons à l'Autorité de détailler davantage dans le projet de PSD la dimension des déplacements en partance des secteurs périurbains et leurs enjeux, en plus de voir à ce qu'elle soit documentée et mesurée au fil du temps.

En terminant sur cette section, il est aussi conseillé à l'Autorité régionale de transport métropolitain de porter une attention particulière aux besoins en matière de transport collectif propre à chaque dynamique régionale et sous-régionale. Certaines d'entre elles pourraient nous apparaître plus difficiles à intégrer dans la planification, notamment parce qu'elles dépassent et chevauchent les limites territoriales et administratives de chacune des organisations concernées, et

qu'elles portent sur des besoins spécifiques autres que le navettage habituel des travailleurs et étudiants en heure de pointe.

Prenons par exemple le cas de la desserte en transport collectif permettant d'accéder aux équipements et pôles de santé. Dans le cadre du projet d'implantation d'un nouvel hôpital à Vaudreuil-Soulanges, la mise en place de services de transport collectif sera à prévoir afin de couvrir les besoins en rendez-vous exprimés par la population. Des patient-e-s pourront avoir à se déplacer entre les différents équipements situés sur le territoire du Centre intégré de santé et de services sociaux (CISSS) de la Montérégie-Ouest. Ce territoire chevauche celui de cinq MRC situées en totalité ou en partie, à l'intérieur ou à l'extérieur du territoire de l'ARTM. Dans certaines parties situées à l'extérieur des limites juridiques de l'ARTM, des services de transport collectif sont par ailleurs offerts sur la base d'ententes spécifiques conclues avec l'Autorité dans le but d'offrir une desserte aux citoyennes et aux citoyens. Il sera important pour l'Autorité et ses partenaires de tenir compte de ce type de dynamique sous régionale dans la planification des réseaux, afin d'être en mesure de planifier correctement des services de transport collectif qui répondent aux besoins exprimés sur le territoire.

L'accès au transport collectif : un défi pour les couronnes

Du point de vue de l'expérience des citoyen-nes et des client(e)s, l'accès au transport collectif représente probablement l'un des moments de vérité qui détermine le plus l'adhésion à des modes de transport durable. Pour renverser une part des déplacements réalisés en automobile au profit des transports collectifs et actifs, les couronnes auront besoin d'un soutien considérable de l'ARTM et de ses partenaires afin d'éliminer les irritants et de limiter le plus possible les efforts dans le parcours. Pensons par exemple au fait que plusieurs équipements et actifs de la couronne Sud, tels que des stationnements incitatifs, sont encore aujourd'hui qualifiés de « services temporaires ». C'est par exemple le cas du stationnement incitatif Georges-Gagné ou encore de plusieurs des gares de la ligne de train exo 4 Candiac. Des stationnements sont par exemple aménagés sur des terrains en gravier, propices à l'accumulation d'eau lors d'intempéries, ce qui ne contribue en rien au confort et au maintien de parcours et d'expériences agréables. Il est difficile de s'expliquer cet état des lieux alors que plusieurs de ces équipements sont largement utilisés par les client(e)s, voire même saturés en heure de pointe. Ils méritent d'être réaménagés de façon permanente. Nous saluons l'ARTM d'avoir intégré cette dimension dans la liste des interventions à prioriser dans le contexte de la relance économique post-Covid-19 (annexe K du projet de PSD, partie IV) et espérons voir des avancées concrètes dans un avenir rapproché.

Le difficile arrimage aménagement-transport

Outre la question de la qualité des aménagements dans les pôles d'accès au transport collectif, il sera difficile d'effectuer des gains d'achalandage et de part modale si aucune autre option que celle de l'automobile ne permet de s'y rendre efficacement. La Couronne-Sud se préoccupe plus particulièrement du sort réservé à l'ensemble des secteurs situés à l'extérieur des corridors structurants de transport. À l'heure actuelle, un large bassin de population se retrouve à l'extérieur des aires TOD telles qu'identifiées dans le Plan métropolitain d'aménagement et

de développement, et ce dernier dispose de peu, voire d'aucune alternative à l'automobile pour se déplacer efficacement d'un point A à un point B. Pour ces secteurs, l'Autorité devra accentuer son soutien. Il nous faut une stratégie permettant de prioriser et de rendre plus attractifs les modes durables, notamment pour accéder aux services de transport collectif, et de réduire considérablement les efforts aux différents points d'entrée. Plusieurs des moyens proposés dans le PSD s'attaquent à cette dimension, à commencer par la stratégie 2 du PSD, qui affiche une volonté bien sentie de mieux planifier le développement des municipalités afin d'augmenter l'utilisation des modes de transport durables. Parmi les interventions prioritaires identifiées à l'action 2.1 figurent, notamment :

- Le lancement d'une démarche de désignation des secteurs et corridors de mobilité en lien avec l'aménagement du territoire;
- La proposition d'une démarche de planification concertée transport-aménagement;
- La production, avec la CMM, d'un guide d'aménagement des corridors de transport collectif.

Néanmoins, la Table des préfets et élus de la Couronne-Sud se demande jusqu'à quel point ces trois interventions permettront d'entreprendre ce virage tant attendu « aménagement-transport ». À l'exception d'une proposition timide de « contrats de corridors », nous retrouvons peu d'indications quant à la manière dont seront liés les différents intervenants impliqués, que ce soit la CMM, l'Autorité, les MRC et les agglomérations, les municipalités, les exploitants et surtout le Ministère des transports du Québec. Les municipalités, les MRC ainsi que la CMM ont la capacité d'orienter le développement du transport collectif et de la mobilité des personnes, mais elles demeurent constamment confrontées à deux cadres institutionnels : celui de l'aménagement du territoire, où l'ensemble des partenaires sont liés par des obligations telles que la règle de conformité, et un second qui concerne seulement le gouvernement et ses mandataires. Cette fracture limite les moyens et la marge de manœuvre dont disposent les

municipalités pour insérer la mobilité des personnes au cœur du processus de planification en aménagement du territoire.

Recommandation

7. Nous demandons à l'Autorité de préciser les modalités de collaboration qu'elle prévoit mettre en place avec ses partenaires municipaux afin de mieux planifier le développement urbain en fonction de l'usage des transports collectifs et actifs.

Par ailleurs, il nous est difficile de s'expliquer l'absence dans la section « Introduction », d'un passage indiquant noir sur blanc que les interventions réalisées dans le cadre du PSD seront conformes aux outils d'aménagement et plans d'urbanisme. La mention selon laquelle la « conformité des interventions aux diverses dispositions législatives, réglementaires ou normatives sera considérée en amont de tout exercice d'évaluation et de priorisation », ne fait que renforcer notre crainte à l'effet que les municipalités et leur responsabilité en matière de planification du territoire demeurent accessoires au développement du transport durable.

Recommandation

8. Nous demandons à l'Autorité de préciser que les interventions réalisées dans le cadre du PSD devront être conformes aux outils d'aménagement et plans d'urbanisme.

Les services sur demande

Nous accueillons aussi avec grand intérêt la proposition du PSD visant à mettre en œuvre un Programme de développement des services à la demande et des services spéciaux, mais il nous apparaît curieux qu'une mesure aussi prometteuse et bénéfique pour l'ensemble des secteurs ne figure pas à titre d'action à part entière dans le projet de PSD. Ce dernier identifie pourtant le « manque d'options de mobilité pour un grand nombre de citoyennes et de citoyens de la région

métropolitaine » ainsi que le « contexte de ressources financières limitées » comme étant des enjeux majeurs qui se dégagent du portrait-diagnostic métropolitain.

La Table des préfets et élus de la Couronne-Sud recommande fortement à l'Autorité à revoir la place qui revient au développement des services à la demande et des services spéciaux. Ces derniers nous apparaissent comme un levier prometteur afin d'améliorer l'accessibilité aux pôles intermodaux et de contribuer à soulager les problèmes de saturation des stationnements incitatifs et autres équipements. Plusieurs projets pilotes ont fait leurs preuves, notamment à Seattle, ou plus près d'ici, à Longueuil, c'est pourquoi l'Autorité devrait emboîter le pas.

Recommandation

9. Nous demandons à l'Autorité de faire des services sur demande une action ou un programme à part entière.

Le transport actif

Le développement du transport actif, comme le vélo ou la marche, figure parmi les moyens projetés par le projet de PSD afin d'améliorer l'accès au transport collectif. Étant donné l'ampleur des déplacements automobiles que le PSD entend convertir en déplacements actifs, la Couronne Sud demande à voir quelle stratégie sera déployée plus précisément, de même que l'évaluation des investissements qui seront requis pour implanter les infrastructures requises. À titre indicatif, le Plan directeur du réseau vélo métropolitain a pour objectif de faire passer la proportion des déplacements domicile-travail réalisés en vélo de 1,8 % (en 2011) à 3,8 % en 2031. Les investissements requis sont évalués à 700 M\$, mais comme précisé dans le Plan directeur, ce montant ne couvre pas l'ensemble des études qui pourront être requises pour l'implantation du réseau, qu'elles soient géotechniques, environnementales ou liées aux zones inondables ou agricoles, aux sols contaminés ou aux inventaires biologiques, par exemple. De plus, le Plan ne couvre pas les tronçons locaux qui devront être assumés par les MRC et les municipalités pour le raccordement final du Réseau vélo métropolitain jusqu'au

cœur des aires TOD et des pôles d'emploi, cégeps et universités, une étape pourtant cruciale afin d'offrir un parcours alternatif complet en remplacement de l'automobile.

Recommandation

10. Nous demandons à l'Autorité de préciser les sommes requises pour atteindre l'objectif de conversion des déplacements en auto de moins de 5 kilomètres vers les modes actifs.

Recommandation

11. Nous demandons à l'Autorité de modifier le projet de PSD afin de préciser que le soutien offert aux municipalités et MRC pour la réalisation des infrastructures requises en transport actif sera modulé afin de prendre en compte la diversité de milieux, à la fois urbains, suburbains et ruraux.

Des programmes d'informations personnalisées

Pour attirer de nouvelles clientèles dans le transport collectif, l'action 4.3 du projet de PSD pourrait par ailleurs être bonifiée afin de viser le développement de partenariats plus ciblés, notamment avec les municipalités, dans le cadre des changements de lieux d'emplois et de lieux de domiciles des particuliers, qui représentent des moments clés d'ouverture pour les citoyennes et les citoyens à revoir leurs modes de transport. Un programme en partenariat avec les municipalités, l'opérateur de transport collectif, les commerces et les industries pourrait permettre de développer des projets particuliers, ayant pour objectif de convertir de nouvelles clientèles et faciliter le transfert modal. La mise en place de projets ayant une portée plus ciblée pourrait recueillir des résultats probants par rapport au déploiement de campagnes de promotion à plus vaste échelle.

Recommandation

12. Nous demandons à l'Autorité de bonifier l'action 4.3 afin d'y inclure le développement de partenariats ciblés, notamment avec les municipalités,

afin de favoriser le transfert modal et de capter l'attention des clientèles potentielles lors des changements dans leur routine et mode de vie.

La gratuité des services

Le projet de PSD intègre également, à l'action 4.1, le projet de refonte tarifaire et l'enjeu de la tarification en tant que levier pour encourager l'utilisation du transport collectif. Le document précise que la tarification sera simplifiée tout en assurant la possibilité d'intégrer des initiatives tarifaires locales. Nous appuyons cette orientation dans la mesure où elle permettra entre autres le maintien de la gratuité des services offerts dans certains secteurs et circuits de la couronne Sud. Nous comprenons que cette question sera tributaire du chantier relatif à la refonte tarifaire, dans lequel nous espérons avoir des indications claires quant aux modalités qui permettront de maintenir ce type d'initiatives et ce, au bénéfice des citoyennes et des citoyens.

Recommandation

13. Nous demandons à l'Autorité de maintenir la gratuité des services offerts par certains OPTC et pour certains secteurs, et de préciser les modalités qui permettront de maintenir ce type d'initiatives dans le temps.

Le réseau de transport collectif structurant

La Couronne-Sud reconnaît l'intérêt pour la région métropolitaine de planifier les services de transport collectif en se concentrant d'abord sur les caractéristiques du service attendu plutôt que sur le mode utilisé. De cette manière, le projet de PSD distingue et cartographie le réseau en cinq familles de service, dont les deux premières sont considérées comme étant le « Réseau de transport collectif structurant » (RTCS) :

- Les services rapides et fréquents
- Les services directs en période de pointe
- Les services locaux
- Les services à la demande
- Les services spéciaux

Nous souhaitons néanmoins rappeler à l'Autorité l'importance de mettre à jour régulièrement la caractérisation des différents circuits et services offerts par les opérateurs, en particulier exo, qui procède à l'heure actuelle à une refonte de son réseau d'autobus en réponse à la mise en service graduelle des antennes du REM. Nous avons par ailleurs soulevé le cas de figure où plusieurs lignes d'autobus d'exo peuvent se côtoyer dans certains axes routiers. Prises collectivement, ces lignes ayant une fréquence moindre que les services directs en période de pointe pourraient-elles basculer dans le Réseau structurant ? Bref, nous souhaitons que le réseau structurant demeure flexible pour ne pas freiner le développement de corridors émergents qui n'auraient pas été identifiés dans le PSD et pour ne pas figer le réseau de transport collectif. Le projet de PSD ne précise pas vraiment de quelle façon et à quelle fréquence sera faite la mise à jour du RTCS.

Recommandation

14. Nous demandons à l'Autorité de préciser dans le projet de PSD les modalités de mise à jour du réseau de transport collectif structurant afin que ce dernier soit adapté à l'évolution rapide en couronne.

Ce qui nous amène aussi à notre seconde préoccupation. Du point de vue du financement et de l'organisation du service, qu'elles seront les conséquences pour un service de faire partie ou non du Réseau de transport collectif structurant (RTCS)? L'action 1.2, qui vise à renforcer et développer le réseau de transport collectif structurant, se veut la mesure phare du PSD. C'est à travers cette mesure qu'il est prévu d'accroître le service en augmentant la fréquence sur les corridors désignés du RTCS, en plus de mener un ensemble d'études afin de développer de nouveaux axes et établir les prochains grands projets d'investissements. Mais dans quelle mesure les interventions prévues dans cette action devront être priorisées par rapport au reste?

Pour ce faire, nous enjoignons l'Autorité à ne pas perdre de vue quelques constats. D'abord, la desserte en transport collectif des couronnes vers le centre-ville est en très bonne posture et le sera encore plus avec l'arrivée du REM. Le chantier prioritaire auquel il faut s'attaquer rapidement est le développement d'une desserte efficace en transport collectif en réponse à l'accroissement des pôles d'activités situés en d'autres endroits dans la région métropolitaine, notamment dans un axe est-ouest. Nous rappelons à cet effet que les déplacements internes en couronne, vers Longueuil et à destination de l'ouest de Montréal sont réalisés dans une très large proportion en autosolo. Parmi les priorités à mettre de l'avant devrait ainsi figurer le développement rapide des corridors structurants pour mieux desservir les pôles de destination en croissance à l'extérieur du centre-ville de Montréal et pour couvrir les besoins importants de mobilité dans l'axe est-ouest ou encore à l'échelle d'une MRC ou de plusieurs MRC.

Il est aussi essentiel de s'assurer que le développement des services soit mieux arrimé aux horaires atypiques et aux besoins d'une clientèle de plus en plus vieillissante en couronne. Le PSD semble beaucoup cibler le service en pointes alors qu'il pourrait aussi s'attarder au hors-pointe, où de la capacité résiduelle est disponible et d'importants gains peuvent être effectués. Ce dernier se veut

définitivement un axe d'intervention à considérer compte tenu des enjeux soulevés par la clientèle. La flexibilité et la fréquence représentent d'ailleurs l'une des principales sources d'insatisfactions de la clientèle du réseau d'autobus. Rappelons aussi à l'Autorité l'une des priorités des couronnes qui est d'augmenter de façon significative les options pour accéder aux points d'entrée (gares, terminus, etc.) du réseau structurant en transport durable. Cet aspect est abordé plutôt timidement dans l'action 3.1, dans le Programme de développement et d'harmonisation de l'offre de service du transport collectif local, et c'est à se demander dans quelle proportion cette action recevra le soutien nécessaire.

Recommandation

15. Nous demandons à l'Autorité de préciser de quelle manière les choix d'investissements seront départagés entre la consolidation des réseaux structurants, l'amélioration de la desserte pour accéder aux points d'entrée du transport collectif, et le développement d'une desserte dans les pôles et corridors où l'usage de la voiture est dominant.

Les interventions prioritaires 2021-2030

En consultant la liste des interventions prioritaires identifiées pour la période 2021-2030, nous nous demandons pourquoi l'Autorité n'a pas ajouté la réalisation d'un plan d'orientation et de développement pour le réseau de train de banlieue? Nous reviendrons plus loin sur cet aspect.

De plus, le 20 octobre 2020, le gouvernement du Québec annonçait l'octroi d'un mandat d'études à CDPQ Infra dans le but d'identifier la solution optimale pour un projet de mobilité structurant pour la Rive-Sud de Montréal. Dans son communiqué, le gouvernement indique que ce « projet devra s'intégrer aux autres modes de transport et favoriser l'interconnexion avec l'ensemble du réseau, en plus de répondre aux besoins de mobilité dans un axe est-ouest pour les citoyennes et citoyens de Longueuil et, plus largement, de la Rive-Sud ». Cette annonce s'inscrivait par ailleurs en droite ligne avec les intentions de développement inscrites dans le Plan de décongestion endossé par la Coalition

avenir Québec en 2018, qui proposait à la fois le prolongement du REM jusqu'à Chambly et jusqu'à Sainte-Julie.

Conséquemment, la Couronne-Sud estime nécessaire de modifier la liste des interventions prioritaires identifiées dans le Programme d'études des modes structurants de l'action 1.2 du projet de PSD afin qu'elle soit conforme aux orientations du gouvernement. Telle que présentée, l'inscription « Étude d'un mode structurant de transport collectif dans les axes du boulevard Taschereau et du prolongement de la ligne jaune de métro » ne couvre pas clairement les intentions quant à l'étude du prolongement potentiel du REM ou de tout autre mode structurant dans un axe est-ouest afin de desservir le secteur de la Couronne-Sud et ce, en complémentarité avec les études pour Taschereau et le prolongement de la ligne jaune du métro. Nous parlons par exemple des axes de l'autoroute 30 ou encore de la route 132 à Roussillon.

Recommandation

16. Nous demandons à l'Autorité d'ajouter, dans la liste des interventions prioritaires identifiées dans le Programme d'études des modes structurants de l'action 1.2 du projet de PSD, l'inscription suivante : *Étude du prolongement du REM et de tout autre mode structurant dans un axe est-ouest sur le territoire de la couronne Sud.*

Le projet de PSD précise par ailleurs que l'implantation d'un mode structurant doit être conséquent avec la densité et les caractéristiques des milieux dans lesquels il s'insère. Le PSD précise aussi que l'analyse du développement du Réseau de transport collectif structurant (RTCS) sera de nature évolutive et permettra d'inclure de nouveaux axes, corridors et secteurs, au fil des besoins évalués.

La figure 20 qui présente les axes à l'étude, bien qu'elle présente l'avantage de donner une vue d'ensemble et simplifiée du développement potentiel du réseau de transport structurant, a pour effet pervers de favoriser malgré elle le choix de

certains tracés par rapport à d'autres et ce, alors que les projets structurants ne sont encore qu'en phase d'études.

Recommandation

17. Nous demandons à l'Autorité de sensibiliser le gouvernement et la CDPQ-Infra à l'importance d'évaluer tous les scénarios possibles de prolongement du REM vers Chambly/Saint-Jean-sur-Richelieu.

La démarche de désignation des services d'express et des équipements métropolitains

Pour conclure cette section, la Couronne-Sud applaudit l'intention de l'Autorité d'engager des démarches afin d'accroître l'intégration des services des différents exploitants sur un même corridor de déplacement. D'un point de vue externe et du simple point de vue de l'économie et de l'efficacité, il est tout simplement insensé que les exploitants ne puissent faire monter à bord que les usagers provenant de leur territoire de desserte. Nonobstant cette réalité, la Couronne-Sud rappelle à l'Autorité le souhait des élus municipaux de voir à identifier et reconnaître rapidement le caractère métropolitain de certains équipements et corridors de transport structurants.

Recommandation

18. Nous demandons à l'Autorité de relancer rapidement les travaux entourant l'identification et la désignation d'équipements et de services express métropolitains.

Urgence de planifier et d'implanter des voies réservées et autres mesures préférentielles pour autobus

Considérant le rôle conféré par la Loi à l'Autorité en tant que responsable de la planification du transport collectif sur le territoire métropolitain, et considérant la présence limitée de mesures préférentielles pour autobus sur le territoire ainsi que l'intensification de la congestion routière, il est impératif que le PSD intègre la planification des mesures préférentielles pour bus à l'aménagement des corridors routiers les plus achalandés. À ce titre, nous saluons le dernier passage à la page 95, selon lequel « la planification des MPB sur les réseaux routier et autoroutier devra être prise en compte, en collaboration avec le MTQ, la CMM et les municipalités régionales et locales, dans les projets de construction, de révision ou de réfection d'un corridor routier ou autoroutier ». La réalisation de mesures préférentielles pour bus sur le réseau routier supérieur étant principalement du ressort du gouvernement du Québec, la Couronne-Sud recommande toutefois à l'Autorité de modifier le libellé afin qu'il recommande clairement l'évaluation systématique des besoins actuels et futurs pour la mise en place d'infrastructures dédiées au transport collectif dans le cadre de tout projet de construction, de révision ou de réfection d'un corridor routier ou autoroutier.

Recommandation

19. Nous demandons à l'Autorité de modifier le dernier paragraphe de l'action 1.3, en page 95 du projet de PSD, en ajoutant « de façon systématique ». Le passage se lirait comme suit : « [...] La planification des MPB sur les réseaux routiers et autoroutiers devra être prise en compte de façon systématique, en collaboration avec [...] »

Détermination des axes pour l'implantation de mesures préférentielles

Pour la Couronne-Sud, il est inconcevable de ne pas retrouver dans le projet de PSD la planification de voies réservées à part entière dans le cadre du projet de parachèvement de l'A-20, dans le tronçon de l'île Perrot et à Vaudreuil-Dorion.

Ce tronçon s'insère dans un corridor économique d'importance pour le transport de personnes et de marchandises qui relie Montréal à Toronto, mais n'a jamais été terminé, ce qui entraîne plusieurs problématiques dans la région de Vaudreuil-Soulanges. La Couronne-Sud demande le soutien et la contribution de l'Autorité sur cet enjeu, considérant la fracture urbaine engendrée par l'A-20 et l'impossibilité d'entreprendre une planification intégrée du territoire sans le parachèvement de l'A-20. Nous craignons par ailleurs que cette situation soit aggravée avec l'arrivée prochaine du projet de réseau express métropolitain, dont l'une des gares identifiées est située à Sainte-Anne-de-Bellevue, et en l'absence de mesures de mitigation efficaces lors des travaux de reconstruction et de réfection du pont de l'Île-aux-Tourtes (A-40). Nous invitons aussi l'Autorité à clarifier, dans la section des interventions prioritaires, la portée de la mesure préférentielle sur l'axe de l'A-40. Tout comme pour la station Brossard et l'autoroute 30, il sera important de s'assurer que les autobus d'exo en partance de Vaudreuil-Soulanges ne rencontrent aucune congestion et ralentissement afin d'assurer le rabattement efficace des client(e)s vers les stations du REM dans l'antenne ouest.

Recommandation

20. Nous demandons à l'Autorité d'ajouter le tronçon de l'autoroute 20 sur l'île Perrot et à Vaudreuil-Dorion pour la mise en place éventuelle d'une voie réservée à part entière pour le transport collectif et ce, pour être conforme avec le schéma d'aménagement et de développement de la MRC de Vaudreuil-Soulanges.

Recommandation

21. Nous demandons à l'Autorité de clarifier, dans les interventions prioritaires de l'action 1.3, la portée de la mesure préférentielle sur l'axe de l'A40 dans Vaudreuil-Soulanges et l'ouest de l'agglomération de Montréal, dans l'optique de l'implantation d'une station du REM à Sainte-Anne-de-Bellevue.

Finalement, le 23 septembre 2020, le gouvernement du Québec présentait le projet de loi 66 - Loi concernant l'accélération de certains projets d'infrastructure. Ce projet de loi identifie plusieurs projets de transport collectif identifiés pour la plupart dans le projet de PSD et/ou dans le PMAD. Ce n'est toutefois pas le cas pour l'aménagement d'une voie réservée à gauche dans la bretelle de l'autoroute 30 ouest vers l'autoroute 40 en direction est, dans la municipalité de Vaudreuil-Dorion. Afin de viser l'arrimage et la cohérence dans la planification des interventions, ce tronçon devrait être intégrée dans la liste des interventions prioritaires 2021-2030 du Programme d'études et de déploiement des MPB sur les réseaux autoroutier, routier et local, dans l'action 1.3.

Recommandation

22. Nous demandons à l'Autorité d'intégrer, dans la liste des interventions prioritaires 2021-2030 du Programme d'études et de déploiement des MPB sur les réseaux autoroutier, routier et local, la mise en place d'une voie réservée à part entière dans la bretelle de l'autoroute 30 ouest vers l'autoroute 40 en direction est.

Positionner le réseau de train de banlieue

La stratégie proposée par l'ARTM afin d'organiser la mobilité autour d'un réseau de transport collectif métropolitain structurant pour les 30 prochaines années est essentielle. Toutefois, nous nous expliquons mal pourquoi le réseau de train de banlieue est quasiment absent de la vision à long terme proposée dans le projet de PSD. Il s'agit pourtant d'un actif métropolitain structurant qui fédère et dessert l'ensemble des cinq secteurs et leur population respective. Le projet de PSD souligne à juste titre les importants défis qui attendent le réseau de trains dans la section « portrait diagnostique ». En toute logique, nous devrions retrouver une quelconque mesure, action ou intervention portant spécifiquement sur cet équipement dans la section « Mise en œuvre ».

La Couronne-Sud insiste pour que l'Autorité se positionne rapidement quant aux différents corridors de desserte actuellement empruntés et potentiels par les trains de banlieue. Nous demandons à l'Autorité d'étudier le potentiel de croissance des différents corridors de desserte actuellement empruntés par les trains de banlieue. Cette étude se veut d'autant plus pertinente advenant des bouleversements majeurs dans l'achalandage du train en suivi de l'ouverture du Réseau express métropolitain (REM). Cette étude permettrait de s'assurer de développer le train de banlieue en complémentarité au REM, notamment pour la ligne de train exo 1 Vaudreuil-Hudson. Un plan spécifique portant sur le train devrait nous aiguiller quant aux actions à prendre afin de réduire des insatisfactions de la clientèle ou des freins à l'utilisation pour de nouveaux client(e)s, notamment en ce qui touche l'accroissement de la fréquence et de la flexibilité.

Pour la Couronne-Sud, il est difficilement concevable qu'un mode lourd et aussi efficace que le train demeure sous-utilisé dans la région métropolitaine. Clairement, le train peut jouer un rôle majeur pour l'atteinte des cibles ambitieuses fixées dans la Politique québécoise de mobilité durable et dans le projet de PSD.

Pour reprendre les termes d'exo dans son mémoire soumis dans le cadre des consultations en vue du Sommet sur le transport ferroviaire organisé par le ministère des Transports du Québec en 2019, « l'équation est simple » : En augmentant l'utilisation du train, nous répondons aux attentes de la population quant à la flexibilité, la fréquence, la convivialité et la ponctualité des services de transport collectif, mais pour ce faire, il faut du financement et une volonté politique. L'élaboration d'un plan d'orientation et de développement sur le train nous apparaît le point de départ pour amorcer des chantiers de longue haleine tels que l'acquisition d'infrastructures ferroviaires.

Le Programme d'accroissement et d'intégration des services des OPTC dans les corridors du RTCS, comme libellé à l'action 1.2 du projet de PSD, propose d'accroître le niveau de service de certains axes existants du réseau, en augmentant la capacité et la fréquence du service et ce, sur la base d'une analyse globale et intégrée du réseau métropolitain de transport collectif. Mais quand et comment sera réalisée cette analyse? Est-ce qu'elle prendra en compte l'ensemble des enjeux rattachés au développement des services de train de banlieue? Ces incertitudes nous confirment l'importance d'isoler le train et de l'insérer parmi les interventions prioritaires à mettre en œuvre dans les prochaines années. Par souci de cohérence et d'efficacité, ce chantier pourrait même s'inscrire dans la foulée des travaux de refonte des services d'autobus en cours de réalisation par exo, afin d'élaborer un réseau qui répond aux besoins de la population et qui s'arrime à l'arrivée du REM.

Recommandation

23. Nous demandons à l'Autorité d'inclure dans les interventions prioritaires à l'action 1.2 la réalisation d'un plan d'orientation et de développement sur le train de banlieue pour le consolider et/ou le développer, en s'appuyant sur l'expertise et la vision d'exo.

Se préparer activement aux importantes perturbations du marché de la mobilité

Compte tenu des nombreux bouleversements à venir (véhicules autonomes, les services sur demande, la mobilité en tant que service, électrification massive des transports, etc.), il nous semble important de passer vers un mode engagé et proactif, afin de se mobiliser et de se préparer aux grandes tendances à venir. Il sera important de définir une vision claire du rôle de chacun et des opportunités à saisir.

Nous saluons l'action 4.4 du projet de PSD visant à maîtriser les avancées technologiques et encadrer l'essor des services de mobilité émergents, mais elle pourrait être modifiée afin d'y inclure un diagnostic exhaustif quant aux différents enjeux, l'identification des différents scénarios et futurs possibles, la définition des rôles des différentes parties prenantes en mobilité et l'établissement de programmes pour accélérer l'atteinte des objectifs fixés.

Ces changements entraîneront inévitablement des ajustements annuels au PSD, voire même une révision plus fréquente qu'aux 5 ans, comme prévu par l'ARTM.

Dans un tel contexte, la mise sur pied d'un programme pour financer et encourager l'innovation dans le domaine de la mobilité nous semble essentielle. Il permettrait au milieu municipal, aux organismes publics en transport, au milieu universitaire et aux autres partenaires d'élaborer des solutions novatrices et efficaces à des enjeux de mobilité et se préparer aux changements à venir dans l'industrie en explorant les nouvelles formes de mobilité. Il serait intéressant d'élaborer un programme qui permettrait de tester différents projets dans les MRC tout en mettant en commun les apprentissages.

Recommandation

24. Nous demandons à l'Autorité d'ajouter, dans les interventions prioritaires identifiées dans l'action 4.4, la définition des différents scénarios des bouleversements de la mobilité à venir, les enjeux sous-jacents et la mise en œuvre d'une stratégie proactive mettant à contribution les différentes parties prenantes.

Accélérer le développement de projets

Il est clair que pour atteindre l'objectif stratégique proposé par l'ARTM, pour faire face aux différents changements à venir dans le futur de la mobilité et atténuer les impacts grandissants de la congestion routière, de nombreux programmes et projets devront être mis en place rapidement. Dans ce contexte, il serait pertinent de mettre en place une initiative pour mesurer et améliorer l'efficacité dans la planification et la réalisation des projets entre les différentes et nombreuses parties prenantes en transport collectif et ce, au bénéfice des citoyens de la région métropolitaine.

Cette initiative permettrait de porter un regard objectif sur le cheminement des projets entre les différents intervenants et non dans l'efficacité de gestion des projets par chacune des parties prenantes individuellement. Il serait ainsi possible de proposer des améliorations en continu afin d'améliorer l'efficacité du processus de développement de projets dans son ensemble. L'objectif n'étant pas de contrôler les processus et façons de faire propres à chaque organisation, mais de voir à améliorer la coordination entre l'ensemble des intervenants impliqués

Recommandation

25. Nous demandons à l'Autorité d'inclure dans le projet de PSD l'intervention prioritaire suivante : Mettre en œuvre une stratégie concertée visant à mesurer et améliorer l'efficacité dans la planification et la réalisation des projets.

SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

Sur les objectifs et les cibles

1. Nous demandons à l'Autorité d'intégrer au projet de PSD une mesure d'évaluation annuelle de l'atteinte de l'objectif stratégique et des cibles, une mesure de suivi annuel des changements dans les habitudes de déplacement, ainsi qu'une mesure des résultats des projets réalisés, afin de mettre des plans d'action correcteurs lorsque requis.
2. Nous demandons à l'Autorité de décliner les objectifs et les cibles par secteur, et prévoir en conséquence un mécanisme de mesure de l'atteinte de l'objectif stratégique et des cibles pour chaque secteur et non seulement à l'échelle métropolitaine.
3. Nous demandons à l'Autorité d'engager des travaux avec ses partenaires afin d'évaluer la mécanique d'attribution du financement selon les critères d'évaluation proposés et ce, avant l'adoption du PSD.

Ampleur des investissements et capacité de payer des municipalités

4. Nous demandons à l'Autorité d'intégrer une évaluation des contributions municipales par rapport à l'estimation des coûts d'investissement et d'exploitation 2021-2030.
5. Nous demandons à l'Autorité de déterminer rapidement, conjointement avec le gouvernement du Québec et ses partenaires, incluant les municipalités, de nouvelles sources pour le financement des transports collectifs et actifs.

Intégration des secteurs périmétropolitains dans l'analyse et la planification

6. Nous demandons à l'Autorité de détailler davantage dans le projet de PSD la dimension des déplacements en partance des secteurs périmétropolitains et leurs enjeux, en plus de voir à ce qu'elle soit documentée et mesurée au fil du temps.

L'accès au transport collectif : un défi pour les couronnes

7. Nous demandons à l'Autorité de préciser les modalités de collaboration qu'elle prévoit mettre en place avec ses partenaires municipaux afin de mieux planifier le développement urbain en fonction de l'usage des transports collectifs et actifs.

8. Nous demandons à l'Autorité de préciser que les interventions réalisées dans le cadre du PSD devront être conformes aux outils d'aménagement et plans d'urbanisme.
9. Nous demandons à l'Autorité de faire des services sur demande une action ou un programme à part entière.
10. Nous demandons à l'Autorité de préciser les sommes requises pour atteindre l'objectif de conversion des déplacements en auto de moins de 5 kilomètres vers les modes actifs.
11. Nous demandons à l'Autorité de modifier le projet de PSD afin de préciser que le soutien offert aux municipalités et MRC pour la réalisation des infrastructures requises en transport actif sera modulé afin de prendre en compte la diversité de milieux, à la fois urbains, suburbains et ruraux.
12. Nous demandons à l'Autorité de bonifier l'action 4.3 afin d'y inclure le développement de partenariats ciblés, notamment avec les municipalités, afin de favoriser le transfert modal et de capter l'attention des clientèles potentielles lors des changements dans leur routine et mode de vie.
13. Nous demandons à l'Autorité de maintenir la gratuité des services offerts par certains OPTC et pour certains secteurs, et de préciser les modalités qui permettront de maintenir ce type d'initiatives dans le temps.

Le réseau de transport collectif structurant

14. Nous demandons à l'Autorité de préciser dans le projet de PSD les modalités de mise à jour du réseau de transport collectif structurant afin que ce dernier soit adapté à l'évolution rapide en couronne.
15. Nous demandons à l'Autorité de préciser de quelle manière les choix d'investissements seront départagés entre la consolidation des réseaux structurants, l'amélioration de la desserte pour accéder aux points d'entrée du transport collectif, et le développement d'une desserte dans les pôles et corridors où l'usage de la voiture est dominant.
16. Nous demandons à l'Autorité d'ajouter, dans la liste des interventions prioritaires identifiées dans le Programme d'études des modes structurants de l'action 1.2 du projet de PSD, l'inscription suivante : Étude du prolongement du REM et de tout autre mode structurant dans un axe est-ouest sur le territoire de la couronne Sud.
17. Nous demandons à l'Autorité de sensibiliser le gouvernement et la CDPQ-Infra à l'importance d'évaluer tous les scénarios possibles de prolongement du REM vers Chambly/Saint-Jean-sur-Richelieu.

18. Nous demandons à l'Autorité de relancer rapidement les travaux entourant l'identification et la désignation d'équipements et de services express métropolitains.

Urgence de planifier et d'implanter des voies réservées et autres mesures préférentielles pour autobus

19. Nous demandons à l'Autorité de modifier le dernier paragraphe de l'action 1.3, en page 95 du projet de PSD, en ajoutant « de façon systématique ». Le passage se lirait comme suit : « [...] La planification des MPB sur les réseaux routiers et autoroutiers devra être prise en compte de façon systématique, en collaboration avec [...] ».

20. Nous demandons à l'Autorité d'ajouter le tronçon de l'autoroute 20 sur l'île Perrot et à Vaudreuil-Dorion pour la mise en place éventuelle d'une voie réservée à part entière pour le transport collectif et ce, pour être conforme avec le schéma d'aménagement et de développement de la MRC de Vaudreuil-Soulanges.

21. Nous demandons à l'Autorité de clarifier, dans les interventions prioritaires de l'action 1.3, la portée de la mesure préférentielle sur l'axe de l'A40 dans Vaudreuil-Soulanges et l'ouest de l'agglomération de Montréal, dans l'optique de l'implantation d'une station du REM à Sainte-Anne-de-Bellevue.

22. Nous demandons à l'Autorité d'ajouter, dans la liste des interventions prioritaires 2021-2030 du Programme d'études et de déploiement des MPB sur les réseaux autoroutier, routier et local, la mise en place d'une voie réservée à part entière dans la bretelle de l'autoroute 30 ouest vers l'autoroute 40 en direction est.

Positionner le réseau de train de banlieue

23. Nous demandons à l'Autorité d'inclure dans les interventions prioritaires à l'action 1.2 la réalisation d'un plan d'orientation et de développement sur le train de banlieue pour le consolider et/ou le développer, en s'appuyant sur l'expertise et la vision d'exo.

Se préparer activement aux importantes perturbations du marché de la mobilité

24. Nous demandons à l'Autorité d'ajouter, dans les interventions prioritaires identifiées dans l'action 4.4, la définition des différents scénarios des bouleversements de la mobilité à venir, les enjeux sous-jacents et la mise en œuvre d'une stratégie proactive mettant à contribution les différentes parties prenantes.

Accélérer le développement de projets

25. Nous demandons à l'Autorité d'inclure dans le projet de PSD l'intervention prioritaire suivante : Mettre en œuvre une stratégie concertée visant à mesurer et améliorer l'efficacité dans la planification et la réalisation des projets.

