



Communauté métropolitaine
de Montréal

Recommandations de la Communauté métropolitaine de Montréal

**Dans le cadre de la consultation du gouvernement du Québec
sur la Politique québécoise de mobilité durable**

2 août 2017

TABLE DES MATIÈRES

1. UNE POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE ATTENDUE	3
2. UN GRAND MONTRÉAL QUI PERFORME BIEN EN MATIÈRE DE MOBILITÉ DURABLE MAIS QUI FAIT FACE À DE NOMBREUX DÉFIS	3
3. UN SECTEUR DU TRANSPORT QUI DOIT RÉDUIRE SES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE	5
4. UNE POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE QUI DOIT APPUYER LA MISE EN ŒUVRE DU PMAD	6
5. RECOMMANDATIONS DE LA COMMUNAUTÉ	7

1. UNE POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE ATTENDUE

La prochaine Politique québécoise de mobilité durable, qui est attendue avec grand intérêt, sera rendue publique en 2018. Le 9 juin 2017, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a participé à une journée de réflexion organisée par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) qui portait sur l'élaboration de cette politique. Dans le cadre de ce processus d'élaboration, le MTMDET invite les personnes et les groupes intéressés à lui faire part de leurs réflexions et à transmettre un mémoire au plus tard le 15 août 2017.

Cette future politique visera à planifier les transports autrement et à s'assurer que les interventions en matière de mobilité durable tiennent compte, entre autres, des orientations gouvernementales, d'une vision multimodale des transports et des besoins des partenaires et du milieu municipal. La politique doit couvrir tous les modes de transport, l'ensemble des déplacements des personnes et des marchandises, et ce, pour toutes les régions du Québec. Elle abordera les transports collectif et actif, maritime, aérien et ferroviaire, ainsi que les interventions sur le réseau routier, dans une perspective intégrée.

La journée de réflexion à laquelle la Communauté a participé, le 9 juin 2017, a permis de discuter des enjeux suivants :

- la réduction de la consommation de pétrole et des émissions de GES;
- le développement économique et la performance du système de transport;
- la sécurité et la santé publique;
- l'amélioration de la qualité de vie et la mobilité au service des citoyens.

Les cinq axes d'intervention de la future politique ont également fait l'objet d'échanges, soit :

- le transport des personnes (collectif, actif et routier);
- le transport des marchandises (routier, ferroviaire, aérien, maritime et intermodalité);
- l'aménagement intégré et le développement durable des territoires du Québec;
- l'innovation, soit le transport intelligent, les véhicules autonomes et l'autopartage;
- le financement et l'écofiscalité.

À la suite de cette journée de réflexion, la Communauté transmet donc au ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports les recommandations précisées à la section 5 de ce document.

2. UN GRAND MONTRÉAL QUI PERFORME BIEN EN MATIÈRE DE MOBILITÉ DURABLE, MAIS QUI FAIT FACE À DE NOMBREUX DÉFIS

En matière de transport durable, le Grand Montréal se positionne avantageusement parmi les 33 plus importantes régions métropolitaines d'Amérique du Nord. La convergence des grands axes de transport fait de Montréal la plaque tournante des échanges commerciaux du Québec. Ainsi, le Grand Montréal se positionne au :

- 3^e rang pour la proportion de navetteurs utilisant le transport en commun pour se rendre au travail;
- 4^e rang pour la desserte en transport en commun, tant au niveau de la ville-centre que des villes de banlieue;

- 4^e rang pour la proportion de navetteurs utilisant le transport actif pour se rendre au travail;
- 11^e rang en matière d'accessibilité piétonnière;
- 2^e rang des métropoles cyclables d'Amérique du Nord;
- 6^e rang pour la part modale du vélo pour les déplacements domicile-travail;
- 2^e rang pour l'importance de son port dans le nord-est de l'Amérique du Nord;
- 4^e rang des échanges transfrontaliers de la Porte continentale transitant par le poste de Lacolle.

Si le Grand Montréal se positionne avantageusement à plusieurs égards, il fait aussi face à de nombreux défis.

Ainsi, le portrait de la mobilité des personnes, issu de la dernière Enquête Origine-Destination 2013 fait état de 9,3 millions de déplacements sur une base quotidienne (24 h) tous modes, tous motifs confondus dont 12 % (1,1 M) sont non motorisés. Entre 2008 et 2013, le territoire de la Communauté a enregistré une croissance de 12 % des déplacements motorisés, comparativement à une croissance de 5 % de sa population. En 2013, le nombre de déplacements motorisés des personnes a atteint 8,2 millions durant 24 heures; plus de 2 millions de déplacements sont réalisés en période de pointe du matin et, également, en période de pointe du soir. Globalement, plus de 50 % des déplacements journaliers sont réalisés lors des deux périodes de pointe.

Par ailleurs, le parc automobile a connu une croissance de 2 % annuellement par rapport à 2008, lequel augmente plus rapidement que le nombre de personnes qui lui, a grimpé de 1 % pour la même période. Selon la dernière Enquête Origine-Destination, le parc de véhicules à la disposition des ménages est estimé à 2 458 000, tandis qu'en 2008 il était de 1 590 000 ménages pour un parc de 2 005 000 représentant une augmentation de 11 % entre 2008 et 2013, comparativement à une augmentation de 5 % de la population.

Au chapitre de la mobilité des marchandises, les échanges commerciaux du Québec à l'échelle internationale ont connu une forte augmentation au cours des 20 dernières années et ont conduit à une croissance rapide du flux de marchandises, ce qui a favorisé en parallèle l'éclosion du transport intermodal et de l'industrie de la logistique¹. En effet, le transport routier des marchandises assure les déplacements de près de la moitié du tonnage et de plus des deux tiers de la valeur des marchandises consommées ou fabriquées au Québec. En 2007, le transport routier soutenait 57 % de la valeur totale des échanges commerciaux canadiens passant par la Porte continentale comparativement à 16 % pour le transport aérien, à 15 % pour le transport ferroviaire et à 12 % pour le transport maritime. Près de 58 % des importations canadiennes entrant par la Porte continentale passaient par la route, alors que ce taux s'élevait à 56 % pour les exportations.² À lui seul, le camionnage pour compte d'autrui a généré des revenus de près de 8 milliards de dollars en 2010³.

Cette situation engendre une pression importante sur l'utilisation des infrastructures de transport dans la région métropolitaine aux heures les plus achalandées de la journée. D'autant plus que ce portrait de l'Enquête Origine-Destination 2013 ne prend pas en considération les déplacements des marchandises qui sont effectués en grande majorité aux mêmes heures. Les grands axes routiers de la région ne répondent plus à la demande et sont congestionnés. À cette situation s'ajoutent les travaux majeurs de réfection sur le réseau routier du Grand Montréal qui amplifient les problèmes de congestion.

¹ Source : <https://strategiemaritime.gouv.qc.ca/app/uploads/2015/11/strategie-maritime-plan-action-2015-2020-web.pdf>

² Source : https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/acces-information-renseignements-personnels/documents-reglement-diffusion/Documents/plan-strategique/Plan-Strategique_2013-2015.pdf

³ Source : http://www.cargo-montreal.ca/wp-content/uploads/pdf/Portrait_QC_portecontinentale.pdf

La congestion routière sur le réseau routier du Grand Montréal qui impose des coûts annuels de 1,85 G\$ par années (2008), nuit à la compétitivité économique du Grand Montréal et à la qualité de vie des citoyens. Les impacts annuels de la congestion routière se comptent par millions d'heures perdues par les citoyens coincés dans la congestion et par une surconsommation de 112 millions de litres de carburant.

L'entretien adéquat des infrastructures est essentiel à la performance et la fiabilité des services. Or, un déficit d'investissement dans les infrastructures de transport collectif métropolitaines s'est accumulé au fil des dernières décennies. La croissance des investissements nécessaires pour réduire ce déficit exercera une pression importante sur les coûts du transport collectif à la charge des municipalités et des clients.

Dans ce contexte, et sachant que les transports sont une pierre angulaire du développement social et économique du Québec, le gouvernement doit se doter d'un cadre permettant à la fois de veiller à l'intégrité des réseaux de transport et à leur accessibilité en tout temps en y garantissant la fluidité. La future Politique de mobilité durable devra offrir à la région métropolitaine les ressources nécessaires pour s'attaquer à ce défi et s'assurer que nos systèmes de transport reposent sur des fondations solides et durables.

Or, alors que l'on compte sur les réseaux de transport collectif du Grand Montréal pour désengorger le réseau routier et pour opérer des changements de comportement, ces derniers sont saturés aux heures de pointe. On se retrouve donc dans une situation où le réseau routier du Grand Montréal est saturé et en profonde réflexion alors que les réseaux de transports collectifs ne peuvent plus répondre à une augmentation de la demande. Il faut s'assurer que les réseaux de transport soient fluides afin de soutenir une mobilité durable sur le territoire métropolitain.

Pour la Communauté, la solution passe par des investissements supplémentaires majeurs dans le maintien des actifs et dans le développement de l'offre de service des réseaux de transports collectifs et une coordination des interventions au sein de la nouvelle gouvernance du transport en commun (ARTM et Mobilité Montréal). À cet égard, il faut souligner les investissements importants qui ont déjà été annoncés par le gouvernement du Québec dans le cadre du budget 2017-2018, notamment ceux qui permettront de soutenir la réalisation prochaine du Réseau électrique métropolitain qui améliorera considérablement la mobilité des déplacements dans la région.

3. UN SECTEUR DU TRANSPORT QUI DOIT RÉDUIRE SES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

La hausse continue des émissions de gaz à effet de serre (GES) et l'influence de ces émissions sur le climat font aujourd'hui l'objet d'un large consensus au sein de la communauté scientifique. Cette augmentation constante des émissions, ainsi que l'occurrence de plus en plus fréquente d'événements climatiques extrêmes qui en découlent, appellent les décideurs de tous les niveaux à multiplier leurs engagements et leurs efforts visant à freiner ce phénomène.

Tant à l'échelle de la CMM que de la province, le transport routier est le secteur où le plus de gains peuvent être faits en matière de réduction d'émissions de GES. Non seulement il s'agit du plus grand émetteur en tonnes d'équivalent CO₂, mais il s'agit également du seul secteur ayant connu une hausse d'émissions prononcée depuis 1990, soit 27 %. À eux seuls, les camions lourds étaient responsables du tiers des émissions de GES du secteur des transports routiers au Québec en 2014 après avoir pratiquement doublé leurs émissions depuis 1990. On peut présumer que ce portrait est représentatif de la réalité sur le territoire de la CMM puisque, en 2014, près de la moitié (46 %) des marchandises

transportées par camions au Québec avaient pour lieu d'origine ou de destination la région métropolitaine de Montréal. Avec 31 % des émissions du transport routier, les camions légers, incluant les minifourgonnettes et VUS utilisés pour le transport des personnes, constituent l'autre grande cause de l'augmentation des GES dans ce secteur, puisque leur nombre explosé depuis 1990 (+202 % depuis 1990, +120 % de GES)⁴.

Parallèlement, le transport collectif permet d'éviter l'émission de 3,9 MT de CO₂, soit l'équivalent de près de 5 % de l'ensemble des émissions de GES du Québec (ou de 14 % des émissions du transport routier). Ces GES évités sont le résultat de la réduction de la circulation automobile (735 KT), de l'atténuation des effets de la congestion routière (836 KT) et de la densification du territoire (2343 KT) que permet le transport collectif dans la grande région métropolitaine.⁵ Il est donc essentiel que la politique de mobilité durable soit axée vers l'atteinte de l'ambitieuse cible de réduction de GES dont s'est doté le gouvernement en proposant des programmes d'efficacité énergétique en transport, en développant les transports collectifs et l'électrification des transports, en misant sur les nouvelles technologies et d'autres initiatives telles que l'appui à l'autopartage, au covoiturage, au vélo ainsi que le développement de nouveaux modèles d'affaires.

4. UNE POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE QUI APPUIE LA MISE EN ŒUVRE DU PMAD ET DU PMDE 2015-2020

Avec la réforme sur l'organisation et la gouvernance des transports collectifs, le gouvernement a mis en place, en partenariat avec la CMM, des structures métropolitaines (ARTM, Mobilité Montréal) adaptées au contexte et aux enjeux de la grande région de Montréal, ainsi que des outils de planification favorisant des actions cohérentes et adéquates qui vont appuyer la stratégie d'aménagement de la CMM.

La Communauté est certes un partenaire clé du gouvernement en matière d'aménagement et de mobilité durable. Avec les objectifs ambitieux qu'elle s'est donnés par l'adoption du PMAD⁶, soit d'orienter au moins 40 % des nouveaux ménages (2011-2031) dans des quartiers de type TOD localisés aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant et d'augmenter la part modale du transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal à 30 % (pointe du matin), en 2021, puis à 35 %, en 2031.

Concourant aux objectifs précédents, la Communauté poursuit des cibles métropolitaines de nature économiques dans l'optique de générer de la prospérité, selon les principes du développement durable en créant de la richesse pour mieux la réinvestir et la partager.

Par le biais de son Plan métropolitain de développement économique (PMDE) 2015-2020⁷, la Communauté propose des actions ciblées pour atteindre cet objectif ambitieux. Concrètement, l'objectif est de hisser le Grand Montréal dans les dix premières régions métropolitaines d'Amérique du Nord en termes de croissance du PIB par habitant, d'ici 20 ans. Axé principalement pour appuyer le développement des grappes métropolitaines, soutenir la consolidation des industries, promouvoir la plaque tournante logistique et stimuler les investissements privés notamment en mettant en œuvre la

⁴ Source : <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/changements/ges/2014/Inventaire1990-2014.pdf>

⁵ Source : http://www.stm.info/sites/default/files/pdf/fr/rapport_quantification_ges_evites.pdf

⁶ Source : http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/pmad2012/documentation/20120530_PMAD.pdf

⁷ Source : http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/documents/20150430_pmde-2015-2020.web.pdf

Stratégie de mise en valeur des espaces industriels⁸ pour ne nommer que ceux-là. Les défis à relever sont importants, mais les enjeux sont d'autant plus fondamentaux. De pair avec des actions cohérentes au transport collectif, les efforts à fournir au transport des marchandises sont indispensables.

La réforme de la gouvernance du transport collectif constitue probablement l'intervention gouvernementale la plus structurante pour la région métropolitaine depuis fort longtemps. Avec l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) qui élaborera au cours des prochaines années, en étroite collaboration avec la CMM, le premier plan stratégique⁹ des transports collectifs pour la région métropolitaine, des décisions importantes seront également à prendre par le gouvernement, la Communauté ainsi que les instances impliquées afin que les modes de transport collectif et actif puissent contribuer à optimiser et à rendre plus durables les systèmes de transport sur le territoire de la CMM, et ce, tant pour les déplacements des personnes que pour le transport des marchandises en complémentarité avec le développement du territoire tel que défini par le PMAD.

La section suivante présente les recommandations de la Communauté quant à la future Politique québécoise de mobilité durable. En formulant ses recommandations, la Communauté poursuit l'objectif général de renforcer la Métropole en la rendant plus compétitive, plus attractive et plus durable dans le peloton de tête des régions métropolitaines.

5. RECOMMANDATIONS DE LA COMMUNAUTÉ

RECOMMANDATION 1

Assurer la coordination de tous les acteurs concernés par la mobilité durable tout en respectant l'autonomie locale

Que la future Politique québécoise de mobilité durable assure la participation de l'ensemble des organisations impliquées dans la planification, la gestion et le financement du transport et qu'elle tire profit de leur expertise et fixe des balises permettant de respecter les compétences de chacun, les échelles d'intervention ainsi que les outils de planification existants.

RECOMMANDATION 2

Tenir compte des orientations, des objectifs et des critères du PMAD

Que la future Politique québécoise de mobilité durable tienne compte des orientations, des objectifs et des critères du PMAD en matière d'aménagement et de mobilité durable puisque ce plan favorise, d'une part, une approche intégrée du transport et de l'aménagement et, d'autre part, le développement durable des collectivités, ce qui inclut le transport durable et notamment l'électrification des transports.

RECOMMANDATION 3

Prendre en compte le rôle et les choix de l'ARTM

Que la future Politique québécoise de mobilité durable prenne en compte le rôle et les choix de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) tel qu'exprimés dans le Plan stratégique des transports collectifs pour la région métropolitaine.

⁸ CMM, *Stratégie de mise en valeur des espaces industriels*, (2013) p.18

⁹ Ce premier plan stratégique permettra d'établir une stratégie de mobilité intégrée pour le Grand Montréal en tenant compte du PMAD et des orientations du gouvernement.

RECOMMANDATION 4

Viser l'augmentation de la fluidité des déplacements des biens et des personnes

Que la future Politique québécoise de mobilité durable fixe des objectifs et des cibles visant l'amélioration de la fluidité des déplacements des biens et des personnes ainsi que le développement intégré des réseaux de transports du Grand Montréal, afin de répondre aux besoins de déplacement actuels et futurs.

RECOMMANDATION 5

Contribuer à l'augmentation de la part modale du transport collectif à 35 % d'ici 2031

Que la future Politique québécoise de mobilité durable contribue à l'atteinte de l'objectif d'augmenter la part modale du transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal à 30 % (pointe du matin), en 2021, puis à 35 %, en 2031, conformément au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), qu'elle appuie les projets de transports structurants ainsi que l'implantation de mesures préférentielles telles que des voies réservées pour le transport collectif et qu'elle propose des mesures qui pourront appuyer le futur plan stratégique de l'ARTM, notamment en faisant ressortir la nécessité de rendre ce mode de transport plus attrayant au moyen de mesures telles que :

- des systèmes d'information sur l'état des services disponibles;
- des services harmonisés en termes d'horaires et de lieux de correspondance;
- un système tarifaire intégré, lorsque plus d'un service doit être utilisé afin de faciliter l'utilisation;
- l'aménagement de voies réservées aux autobus afin d'augmenter la vitesse et d'améliorer la fiabilité.

RECOMMANDATION 6

Contribuer à la mise en place de quartiers TOD et à l'aménagement durable du territoire

Que la future Politique québécoise de mobilité durable contribue à l'atteinte de l'objectif d'orienter au moins 40 % des nouveaux ménages (2011-2031) dans les 155 quartiers de type TOD localisés aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant et d'optimiser le développement urbain à l'extérieur des aires TOD ainsi que le long des corridors de transport en commun conformément au Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), et qu'elle appuie financièrement les programmes d'aide à la densification et à la consolidation du territoire de la CMM (incluant le programme TOD) afin que les municipalités se dotent de projets qui correspondent à une planification urbaine qui favorise l'écomobilité.

RECOMMANDATION 7

Favoriser les déplacements écoresponsables

Que la future Politique québécoise de mobilité durable intègre les mesures pour diminuer les déplacements en auto solo, augmenter le nombre de véhicules électriques personnels et de transport en commun et augmenter le nombre de bornes de recharge et qu'elle offre des mesures préférentielles pour favoriser la mobilité des véhicules électriques sans que l'utilisation de voies réservées n'affecte le service de transport en commun.

RECOMMANDATION 8

Appuyer l'augmentation de la part modale du vélo

Que la future Politique québécoise de mobilité durable contribue à l'atteinte de l'objectif d'augmenter la part modale du vélo, notamment en bonifiant les programmes de soutien financier au maintien des réseaux existant et au développement de réseaux cyclables accessibles, continus et connectés qui permettront de favoriser le transport actif (marche et vélo) tel que proposé dans le Plan directeur du Réseau vélo métropolitain

RECOMMANDATION 9

Intégrer les navettes fluviales comme des prolongements des voies cyclables et pédestres

Que la future Politique québécoise de mobilité durable intègre les navettes fluviales comme des prolongements des voies cyclables et pédestres permettant le franchissement des cours d'eau tel que le préconise le Plan directeur du Réseau vélo métropolitain.

RECOMMANDATION 10

Reconnaître le piéton à la base de la mobilité durable

Que la future Politique québécoise de mobilité durable reconnaisse le piéton à la base de la mobilité durable et qu'elle soutienne des initiatives visant à renforcer le caractère piétonnier des quartiers.

RECOMMANDATION 11

Assurer une coordination métropolitaine des chantiers et la mise en place de mesures préférentielles de transport en commun

Que la future Politique québécoise de mobilité durable confirme le rôle du comité directeur sur la mobilité des personnes et des biens (Mobilité Montréal), assure une représentativité des acteurs municipaux au sein du comité et qu'elle définisse son mandat ainsi que la portée des interventions dont il a la responsabilité. Que Mobilité Montréal soit reconnu comme l'intervenant métropolitain responsable de la coordination des chantiers, des mesures de mitigation et des mesures préférentielles de transport en commun et que des programmes de financement gérés par Mobilité Montréal assurent la mise en place de mesures temporaires de transport collectif dans le cadre des grands chantiers d'infrastructures de transport prévus sur le territoire de la CMM pour atténuer l'impact des chantiers de construction et attirer de nouvelles clientèles au transport en commun.

Que le président de l'Autorité régionale de transport métropolitain siège également à Mobilité Montréal.

RECOMMANDATION 12

Augmenter l'utilisation du transport en commun pour les déplacements vers les centres d'emplois

Que la future Politique québécoise de mobilité durable appuie financièrement les centres de gestion des déplacements (CGD) afin de soutenir les entreprises et les institutions dans la mise en place de plans de gestion des déplacements pour leurs employés ou leurs clientèles.

RECOMMANDATION 13

Accroître le soutien au maintien d'actif au transport en commun

Que le gouvernement harmonise les programmes et bonifie le financement pour le maintien d'actifs vers un taux de financement uniforme de 90 %, accélère l'approbation des projets par un meilleur arrimage des calendriers d'approbation des crédits avec les programmes d'immobilisations des sociétés, octroie une plus grande flexibilité dans la gestion des dépenses d'investissement, simplifie les programmes de subventions et rende permanent le financement des MPB à 100 %.

RECOMMANDATION 14

Intégrer les mesures de bonification des programmes d'aide au transport en commun

Que la future Politique québécoise de mobilité durable intègre dans son cadre financier les mesures annoncées dans le budget 2017-2018 du gouvernement du Québec, notamment celles bonifiant les programmes d'aide au transport en commun, qu'elle prenne en compte les particularités des territoires et qu'elle engage financièrement à long terme le gouvernement dans l'amélioration de service en transport collectif pour toute la durée de la politique (2030) afin de permettre une croissance constante de l'offre de service.

RECOMMANDATION 15

Plafonner la contribution au transport collectif métropolitain à 30 % des coûts

Que la future Politique québécoise de mobilité durable plafonne la contribution municipale au transport collectif métropolitain à un maximum de 30 % des coûts globaux, tel que prévu au budget 2017-2018 et qu'elle intègre les mesures également annoncées au budget 2017-2018 dans le cadre financier de la politique du gouvernement du Québec pour le transport collectif et le financement de l'ARTM.

RECOMMANDATION 16

Consolider et maintenir la compétitivité de la plaque tournante du transport de marchandises du Grand Montréal au sein des grands corridors de commerce nord-américain

Que la future Politique québécoise de mobilité durable reconnaisse le positionnement concurrentiel de la plaque tournante de transport des marchandises du Grand Montréal en veillant prioritairement à l'intégrité des réseaux, en consolidant les activités de la filière logistique de transport le long des axes autoroutiers à proximité des parcs industriels, dans les pôles destinés à cette vocation et dans les zones industrialo-portuaires (ZIP) et en assurant un accès optimal et une fluidité aux différentes infrastructures et équipements afin de renforcer l'avantage stratégique du système de transport multimodal du Grand Montréal.

RECOMMANDATION 17

Supporter les projets et activités qui assurent la fluidité du transport de marchandises

Que la future Politique québécoise de mobilité durable appuie les activités et les projets de CargoM, la grappe métropolitaine de transport et logistique, qui permettent notamment l'acquisition de données pour mieux planifier les déplacements et améliorer la fluidité de l'ensemble de la plaque tournante logistique du Grand Montréal.

RECOMMANDATION 18

Accélérer la commercialisation et l'intégration des innovations en matière d'électrification des transports et d'intelligence des véhicules

Que la future Politique québécoise de mobilité durable mise sur l'expertise québécoise de recherche de haut calibre en électrification des transports et appuie la commercialisation des innovations, particulièrement celles issues de l'Institut de recherche d'Hydro-Québec (IREQ) et de l'Institut de valorisation des données (IVADO), tout en appuyant les plateformes métropolitaines d'innovations et d'expérimentation que sont le technopôle des transports durables et intelligents (IVÉO) de Longueuil et l'Institut de l'électrification des transports intelligents de Montréal.

Que le gouvernement et la Régie de l'énergie mettent en place une tarification de l'électricité qui encouragera l'électrification des transports collectifs, notamment en rétablissant l'accès des exploitants de transport collectif au tarif L d'Hydro-Québec.

RECOMMANDATION 19

Favoriser l'autonomie des personnes à mobilité réduite

Que la future Politique québécoise de mobilité durable poursuive la mise en œuvre de mesures pour favoriser l'autonomie des personnes à mobilité réduite notamment, en déplaçant le budget du Programme de subvention au transport adapté, par l'accès aux services publics et aux commerces, par le soutien des actions et innovations en accessibilité universelle dans le réseau de transport adapté et par l'adaptation des services réguliers de transport en commun.