Orientations et attentes de la CMM à l'égard du plan stratégique de développement du transport collectif de l'Autorité régionale de transport métropolitain

Communauté métropolitaine
de Montréal

MAI 2018

Communauté métropolitaine de Montréal

EXTRAIT du procès-verbal de la séance ordinaire du comité exécutif de la Communauté métropolitaine de Montréal tenue le 22 mai 2018 à 9 h 00

SONT PRÉSENTS

Mme Valérie Plante, présidente, mairesse de la Ville de Montréal ;
M. Martin Damphousse, maire de la Ville de Varennes ;
M. Marc Demers, maire de la Ville de Laval ;
Mme Chantal Deschamps, mairesse de la Ville de Repentigny ;
M. Benoit Dorais, président du comité exécutif de la Ville de Montréal ;
M. Sylvain Ouellet, vice-président du comité exécutif de la Ville de Montréal ;
Mme Maja Vodanovic, membre du conseil de la Ville de Montréal.

CE18-113

ORIENTATIONS ET ATTENTES DE LA COMMUNAUTÉ À L'ÉGARD DU DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF DE L'AUTORITÉ RÉGIONALE DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN

Il est résolu

D'adopter le rapport de la commission du transport sur les orientations et attentes de la Communauté à l'égard du plan stratégique de développement du transport collectif de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et le lui transmettre ;

De demander à l'ARTM, dans le cadre de l'élaboration de son plan stratégique de développement du transport collectif :

- De tenir compte des orientations qui seront communiquées ultérieurement par la Communauté sur la modulation de la tarification ou les mesures d'assistance pour les groupes de personnes identifiées ;

- D'inclure dans son plan stratégique de développement un mécanisme de monitorage afin d'en assurer le suivi.

De demander à l'ARTM, dans le cadre de sa politique de financement, de rechercher activement de nouvelles sources de financement du transport collectif et du transport actif avec la collaboration de la Communauté qui s'engage à mettre à jour ses études sur le sujet, à contribuer au chantier de la mobilité du ministère de la Mobilité durable, des Transports et de l'Électrification des transports du Québec et à travailler en étroite collaboration avec l'ARTM à la bonification des sources de financement actuelles ou autres.

Certifié conforme

Secrétaire

TABLE DES MATIÈRES

CONTEXTE 4
Nouveau cadre institutionnel du transport collectif sur le territoire de la CMM 4
Plan stratégique de développement du transport collectif de l'ARTM 6
Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la CMM 7
Portée du document 9
Synthèse des orientations et des attentes de la Communauté 10
1. DES MILIEUX DE VIE DURABLES PAR L'AMÉNAGEMENT DE QUARTIERS QUI S'ARTICULENT AUTOUR DU TRANSPORT COLLECTIF ET ACTIF 11
Les objectifs du PMAD 11
Orientation 12
Attentes 12
2. UN GRAND MONTRÉAL AVEC DES RÉSEAUX DE TRANSPORT PERFORMANTS ET STRUCTURANTS 16
Les objectifs du PMAD 16
Orientation 17
Attentes 17
3. UN ENVIRONNEMENT PROTÉGÉ ET MIS EN VALEUR 26
Les objectifs du PMAD 26
Orientation 28
Attentes 28
ANNEXE 1. ORIENTATIONS, OBJECTIFS ET CRITÈRES DU PMAD 30
ANNEXE 2. CIBLES DE DENSITÉ URBAINE, VILLE D'OTTAWA 33
ANNEXE 3. DENSITÉ D'ACTIVITÉ HUMAINE PAR HECTARE, EN 2011 34
ANNEXE 4 PORTRAIT SOMMAIRE DE LA COMMUNAUTÉ 36
La CMM et ses cinq secteurs géographiques 36
Occupation du territoire 37

Données démographiques 40
Mobilité des personnes 42
Bilan des émissions de gaz à effet de serre 46
Mobilité active 48
Principaux constats et défis 50

CONTEXTE

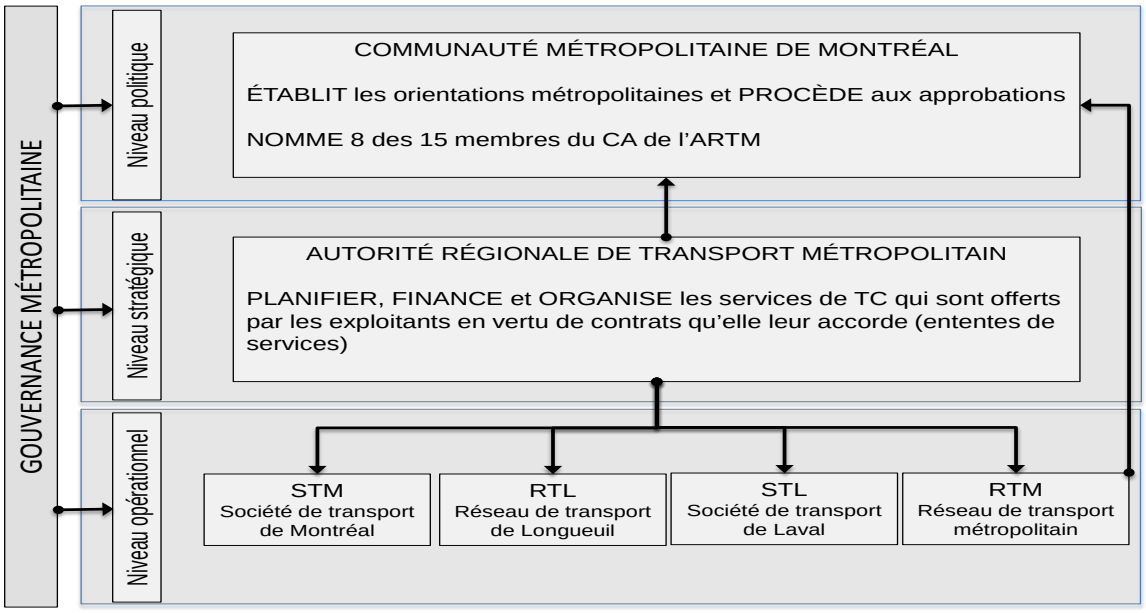
Nouveau cadre institutionnel du transport collectif sur le territoire de la CMM

La *Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal* a été adoptée par l'Assemblée nationale du Québec le 19 mai 2016. La loi institue, par l'édiction de deux nouvelles lois, l'Autorité régionale de transport métropolitain (Loi sur l'ARTM) et le Réseau de transport métropolitain (Loi sur le RTM) et instaure un nouveau modèle de gouvernance à trois paliers :

- La Communauté métropolitaine de Montréal établit les orientations métropolitaines et procède aux approbations de plusieurs décisions prises par l'Autorité régionale de transport métropolitain (niveau politique).

- L'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) est responsable de la planification, de l'organisation et du financement des services de transport collectif (niveau stratégique).

- Quatre organismes publics de transport en commun (OPTC) sont responsables de l'exploitation des transports collectifs dans la région de Montréal : la Société de transport de Montréal (STM), la Société de transport de Laval (STL), le Réseau de transport de Longueuil (RTL) et le Réseau de transport métropolitain (RTM) (niveau opérationnel).



Source : MTMDET

La loi confie à la CMM l'approbation des principaux documents suivants produits par l'ARTM et les organismes publics de transport en commun (RTM, STM, RTL et STL) :

- Le plan stratégique de développement du transport collectif de l'ARTM;
- La politique de financement de l'ARTM;
- Les programmes des immobilisations de l'ARTM et du RTM;
- La partie du programme des immobilisations de la STM spécifique aux immobilisations afférentes au réseau de métro, de même que tout emprunt de plus de cinq ans décrété par la Société pour ce réseau lorsque le terme de remboursement est de plus de cinq ans;
- Les plans stratégiques organisationnels des OPTC (RTM, STM, RTL et STL);
- L'approbation de toutes décisions de l'ARTM concernant le réseau artériel métropolitain (RAM).

Plan stratégique de développement du transport collectif de l'ARTM

La *Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain* (ARTM) confie à la nouvelle autorité la compétence exclusive en matière de planification des services de transport collectif sur l'ensemble de son territoire. L'article 15 de la *Loi sur l'ARTM* indique que « *L'Autorité a compétence exclusive pour établir un plan stratégique de développement du transport collectif sur son territoire (…).* »

La compétence en matière de planification s'exerce avec la collaboration du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports et de la Communauté métropolitaine de Montréal. Tel que mentionné à l'article 5 de la *Loi sur l'ARTM*, « *L'Autorité collabore étroitement avec le ministre et la Communauté métropolitaine de Montréal dans l'établissement d'une vision complète et intégrée de la mobilité sur son territoire pour, entre autres, identifier les besoins en matière de transport collectif.* » L'ARTM élabore son plan stratégique de développement du transport collectif *« en tenant compte du plan métropolitain d'aménagement et de développement de la Communauté métropolitaine de Montréal et du schéma d'aménagement et de développement de la Municipalité régionale de comté de la Rivière-du-Nord à l'égard du territoire de la Ville de Saint-Jérôme* », favorisant ainsi un arrimage essentiel avec le PMAD et une approche intégrée aménagement-transport.

En vertu de l'article 15 de la *Loi sur l'ARTM*, ce document définira les orientations de développement du transport collectif pour la région métropolitaine de Montréal. Le plan stratégique doit contenir une vision, sur une période d'au moins 10 ans, du développement du transport collectif et, plus généralement, de la mobilité des personnes, incluant celles à mobilité réduite, en indiquant les équipements, les infrastructures et les services de transport collectif requis.

Plus précisément, le plan stratégique doit identifier les priorités, l'échéancier de réalisation des interventions et les modalités de financement des dépenses d'exploitation et d'immobilisation qui sont requises pour réaliser les interventions proposées. Le plan stratégique doit également comprendre :

- Le contexte dans lequel évolue l'ARTM et les principaux enjeux.
- Les objectifs et les orientations stratégiques de l'ARTM.
- Les résultats attendus au terme de la période couverte par le plan et les interventions nécessaires pour les atteindre, par domaine de compétences.
- Les mécanismes de suivi et les indicateurs de performance utilisés pour mesurer l'atteinte des résultats.

Mentionnons également que les plans stratégiques organisationnels des OPTC (RTM, STM, STL et RTL) viendront préciser les ressources nécessaires des OPTC à la réalisation des engagements stratégiques définis au plan stratégique de l'ARTM. Chacun des OPTC devra traduire les orientations ou les objectifs du plan stratégique de l'ARTM en actions annuelles, tout en considérant que certaines activités peuvent s'échelonner sur une période plus longue.

À cet effet, le comité exécutif de la Communauté, par sa résolution CE18-068, a confié à la commission du transport le mandat de lui formuler des recommandations quant au contenu des

plans stratégiques et des programmes des immobilisations de l'Autorité régionale de transport métropolitain et des organismes publics de transport en commun de la région métropolitaine. Pour les programmes des immobilisations, la commission doit évaluer si le document soumis pour approbation appuie les orientations, les objectifs, les priorités et les résultats attendus du Plan stratégique de développement du transport collectif de l'ARTM.

Plan métropolitain d'aménagement et de développement de la CMM

Adopté le 8 décembre 2011 par le conseil de la CMM, le premier Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) du Grand Montréal est entré en vigueur le 12 mars 2012, à la suite de l'avis favorable du gouvernement du Québec. Son adoption a fait suite à une importante consultation publique réalisée à l'automne 2011 auprès de la population, des groupes communautaires, des organismes, des municipalités locales et des municipalités régionales de comté (MRC) du Grand Montréal.

Le PMAD fait le pari d'agir sur les éléments qui permettent de structurer l'urbanisation de la région métropolitaine afin de la rendre plus attractive et plus compétitive dans une perspective de développement durable. Il affirme notamment l'importance d'une saine gestion de l'urbanisation, mise sur une planification intégrée de l'aménagement et du transport et met de l'avant la protection et la mise en valeur des milieux naturels pour assurer l'attractivité et la compétitivité de la région.

Le PMAD, dans une perspective de développement durable, définit des orientations, des objectifs et des critères aux fins d'assurer la compétitivité et l'attractivité du territoire de la communauté métropolitaine. Les objets sur lesquels portent les orientations, les objectifs et les critères sont les suivants[1] :

1. La planification du transport terrestre.
2. La protection et la mise en valeur du milieu naturel et bâti ainsi que des paysages.
3. L'identification de toute partie de territoire de la Communauté qui doit faire l'objet d'une planification intégrée de l'aménagement et du transport.
4. La définition des seuils minimaux de densité selon les caractéristiques du milieu.
5. La mise en valeur des activités agricoles.
6. La définition des territoires voués à l'urbanisation optimale de l'espace.
7. L'identification de toute partie de territoire de la Communauté qui, chevauchant le territoire de plusieurs municipalités régionales de comté, est soumise à des contraintes majeures pour des raisons de sécurité publique, de santé publique ou de bien-être général.
8. L'identification de toute installation qui présente un intérêt métropolitain et la détermination, pour toute nouvelle installation, du lieu de son implantation, de sa vocation et de sa capacité.

Le plan délimite, en appui aux orientations, aux objectifs et aux critères définis conformément au premier alinéa, et qui portent sur un objet visé au paragraphe 6 du deuxième alinéa, tout périmètre métropolitain.

[1] Article 2.24 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme.*

Il peut également, en appui aux orientations, aux objectifs et aux critères définis conformément au premier alinéa et qui portent sur un objet visé aux paragraphes 1 à 5, 7 ou 8 du deuxième alinéa, délimiter toute partie de territoire et déterminer toute localisation.

Le PMAD met de l'avant trois grandes orientations, fixe 15 objectifs et définit 33 critères pour atteindre ces objectifs[2]. Ainsi, le PMAD vise un Grand Montréal avec:

1. Des milieux de vie durables, notamment par l'aménagement de quartiers qui s'articulent autour du transport collectif et actif (aires TOD : Transit-Oriented Development).
2. Des réseaux et des équipements de transport performants et structurants, notamment par l'identification d'un réseau de transport en commun métropolitain structurant qui sert d'armature au développement urbain de type TOD.
3. Un environnement protégé et mis en valeur, notamment par la protection des milieux naturels.

En matière d'aménagement, le PMAD établit l'orientation que le Grand Montréal ait des milieux de vie durables. Pour ce faire, le PMAD propose d'orienter au moins 40 % de l'urbanisation projetée dans un rayon de un kilomètre autour des stations, actuelles et projetées, de métro, de trains de banlieue, de services légers sur rail (SLR) et de services rapides par autobus afin de développer des quartiers de type TOD. Par ailleurs, une densification du cadre bâti est favorisée sur les terrains vacants ou à redévelopper situés à l'extérieur des aires TOD.

D'autres objectifs visent la délimitation du périmètre métropolitain, la localisation des installations métropolitaines actuelles et projetées, l'occupation optimale du territoire agricole et les contraintes géomorphologiques et anthropiques du territoire.

En matière de transport, le PMAD établit l'orientation que le Grand Montréal ait des réseaux et des équipements de transport performants et structurants. Pour ce faire, le PMAD propose de développer le réseau de transport en commun métropolitain structurant afin de hausser la part modale du transport en commun à 30 % de l'achalandage en période de pointe du matin d'ici 2021 et à 35 % d'ici 2031. Le développement de ce réseau est essentiel pour augmenter la mobilité durable et favoriser la réduction des émissions de gaz à effet de serre dont une grande partie est émise par les véhicules routiers.

Le PMAD propose également le parachèvement de certains tronçons du réseau routier afin d'assurer, plus particulièrement, la mobilité des marchandises et la desserte des principaux pôles d'emplois métropolitains. Il propose également de définir un réseau artériel métropolitain ainsi qu'un Réseau vélo métropolitain qui permettra d'augmenter le transport actif.

En matière d'environnement, le PMAD établit l'orientation que le Grand Montréal ait un environnement protégé et mis en valeur. Pour ce faire, le PMAD propose d'assurer la protection et la mise en valeur des bois d'intérêt métropolitain, des corridors forestiers et des milieux

[2] Se référer à l'annexe 1 pour l'ensemble des orientations, des objectifs et des critères du PMAD.

humides. Il propose également certaines mesures afin d'assurer la protection des rives, du littoral, des milieux humides, des paysages et du patrimoine bâti d'intérêt métropolitain.

Pour assurer la mise en valeur de ces éléments, le PMAD propose la mise en place d'un réseau récréotouristique métropolitain, structuré autour d'une Trame verte et bleue, qui permettrait à la population de profiter pleinement de ces lieux de détente, de culture et de récréation.

Portée du document

La Communauté considère que les orientations, les objectifs et les critères contenus au PMAD sont toujours pertinents. Ainsi, toutes les orientations, tous les objectifs et tous les critères du PMAD s'appliquent à l'égard de la planification des transports collectifs en territoire métropolitain.

Afin de tenir compte de la redéfinition du partage des compétences en transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal et de s'assurer que le plan stratégique reflète la partie d'aménagement de la CMM, la Communauté se dote par ailleurs d'orientations et d'attentes spécifiques à l'égard du Plan stratégique de développement du transport collectif.

Ces orientations et ces attentes, avec le PMAD, constitueront le cadre de référence pour l'ensemble des approbations de la Communauté en regard du Plan stratégique de développement du transport en commun de l'ARTM et des plans stratégiques organisationnels (PSO) des OPTC (STM, STL, RTL et RTM) de façon à assurer la cohérence de leurs interventions à l'échelle du territoire métropolitain.

Ces orientations et ces attentes de la Communauté s'inscrivent également dans un contexte de recherche d'une mobilité plus sobre et plus durable, car si la mobilité est un facteur évident de compétitivité et d'attractivité du territoire, elle se doit d'être plus économe au plan énergétique et environnemental, au plan spatial et foncier et sur le plan strictement financier.

Synthèse des orientations et des attentes de la Communauté

Orientations		Attentes	
1	Soutenir l'objectif d'orienter 60 % de la croissance démographique projetée d'ici 2031 autour des points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant	1.1	Prioriser l'amélioration de la qualité des services et l'augmentation de l'offre de service sur le réseau de transport en commun métropolitain structurant afin d'assurer l'atteinte des orientations et des objectifs du PMAD en matière d'aménagement et de transport collectif.
		1.2	Assurer une implantation et une intégration du réseau et de ses points d'accès qui respectent les principes énoncés au critère 1.1.3 du PMAD relatif à l'aménagement des aires TOD.
		1.3	Respecter le périmètre métropolitain tel qu'établi au critère 1.6.1 du PMAD de la CMM.
2	Atteindre l'objectif de hausser à 35 % la part modale du transport collectif en 2031 en planifiant et poursuivant le développement du réseau de transport en commun métropolitain structurant et des modes actifs selon une approche de planification intégrée du transport et de l'aménagement	2.1	Planifier et prioriser le développement du réseau de transport en commun métropolitain structurant notamment en fonction des densités d'activité humaine (population + emploi / hectare).
		2.2	Soutenir la consolidation des grands pôles économiques par l'amélioration et le développement des réseaux de transport collectifs structurants.
		2.3	Mettre en place, à court terme, des mesures préférentielles pour autobus, de type SRB ou voie réservée, selon les axes identifiés au réseau de transport en commun métropolitain structurant et les axes de rabattement identifiés au tableau 28 du PMAD.
		2.4	Améliorer l'expérience client des transports collectifs notamment grâce à l'utilisation des TI et à une tarification simplifiée, efficace et adaptée aux besoins de la clientèle.
		2.5	Accroître la mobilité active et contribuer à la mise en place, à l'horizon 2031, des voies cyclables utilitaires identifiées au Plan directeur du Réseau vélo métropolitain de la CMM.
		2.6	Soutenir le déploiement et la mise en œuvre d'une mobilité intégrée
		2.7	Identifier le cadre financier et l'échéancier de réalisation des interventions proposées au plan stratégique de développement du transport collectif.
		2.8	Faciliter la collaboration et la cohésion entre les différents intervenants en matière de transport collectif et les municipalités.
		2.9	Viser l'accessibilité universelle dans l'ensemble du réseau métropolitain de transport collectif.
3	Viser la réduction des GES grâce au développement des réseaux et des équipements de transport collectif et adaptés nos équipements de transport collectif aux changements climatiques	3.1	Favoriser l'électrification du parc d'autobus du transport collectif.
		3.2	Minimiser l'impact des grands stationnements incitatifs et aménager ces espaces en fonction de l'adaptation aux changements climatiques.
		3.3	Mettre en place un plan d'évaluation des vulnérabilités et d'adaptation aux changements climatiques.

1. DES MILIEUX DE VIE DURABLES PAR L'AMÉNAGEMENT DE QUARTIERS QUI S'ARTICULENT AUTOUR DU TRANSPORT COLLECTIF ET ACTIF

Les objectifs du PMAD

L'aménagement d'un territoire selon les principes du développement durable implique, au premier chef, une utilisation plus rationnelle de l'espace aux fins du développement. L'une des grandes contributions du PMAD à la création de milieux de vie durables est le renforcement de la planification intégrée de l'aménagement et du transport en commun.

L'identification du réseau de transport en commun métropolitain structurant constitue l'armature de la planification intégrée de l'aménagement et du transport visée par la Communauté (objectif 2.1 du PMAD).

Le PMAD a comme cible d'orienter 40 % de la croissance démographique projetée d'ici 2031 autour de stations de métro, de trains de banlieue, de services légers sur rail (SLR) et de services rapides par autobus, notamment par le développement de quartiers de type TOD (Transit-Oriented Development). Cet objectif pourrait augmenter à 60 % si l'offre de transport en commun est au rendez-vous. Cette concentration des ménages dans les quartiers TOD correspond à une mesure concrète visant un transfert modal et une réduction des émissions de GES.

En fixant cet objectif d'orientation de la croissance aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant, le PMAD entend assurer une plus grande cohérence des interventions en aménagement et en transport pour en renforcer les bénéfices mutuels. Le résultat recherché est celui d'optimiser les effets de synergie entre les projets en transport et le développement urbain et de permettre aux citoyens d'avoir accès à plusieurs modes de déplacement, dont le transport collectif dans une perspective métropolitaine.

La carte 15 du PMAD illustre le réseau de transport en commun métropolitain structurant actuel et les corridors à l'étude tels qu'identifiés au critère 2.2.2 (identification du réseau de transport en commun métropolitain structurant). De même, la carte 7 du PMAD identifie les aires TOD comme aires à densifier et à urbaniser suivant l'approche de planification intégrée aménagement/transport. En ce qui a trait aux portions du réseau de transport en commun métropolitain structurant qui sont à l'étude ainsi que pour les axes de rabattement, le PMAD identifie des corridors de transport comme aires potentielles d'urbanisation et de densification en tenant compte du niveau de service actuel et projeté.

Au total 155 aires TOD sont identifiées, dont l'étendue est définie selon le type de desserte, soit 1 km du point d'accès d'un métro, train de banlieue et SLR et 500 mètres pour les autobus. Ces aires TOD ne doivent pas empiéter en territoire agricole.

Par ailleurs, mentionnons que le projet de Réseau express métropolitain (REM), piloté par la CDPQ Infra, prévoit 26 stations sur le territoire métropolitain, dont 18 étaient déjà identifiées au PMAD comme stations existantes ou projetées. Sept nouvelles stations s'ajouteront, principalement localisées dans l'ouest de l'île de Montréal. Le tracé du REM ainsi que les nouvelles aires TOD associées seront intégrés éventuellement au PMAD pour faire partie intégrante de la planification métropolitaine.[3]

Orientation

Orientation 1. ***Soutenir l'objectif d'orienter 60 % de la croissance démographique projetée d'ici 2031 autour des points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant***

Attentes

Attente 1.1. ***Prioriser l'amélioration de la qualité des services et l'augmentation de l'offre de service sur le réseau de transport en commun métropolitain structurant afin d'assurer l'atteinte des orientations et des objectifs du PMAD en matière d'aménagement et de transport collectif***

L'amélioration de la qualité des services offerts et l'augmentation de l'offre de service du réseau de transport en commun métropolitain structurant constituent un axe d'intervention prioritaire à l'atteinte des objectifs énoncés au PMAD.

La carte 15 du PMAD[4] illustre le réseau de transport en commun métropolitain structurant actuel et les corridors à l'étude. Le niveau de desserte actuel diffère fortement selon le contexte, passant de quelques départs offerts aux heures de pointe à des fréquences de passages soutenus quotidiennement, les jours de semaine et du week-end. Cette disparité de l'offre limite les possibilités d'une articulation forte de l'urbanisation et du transport en commun dans certains secteurs identifiés comme aire TOD. Un niveau de service élevé tant en période de pointe qu'en période hors pointe est visé sur ce réseau afin notamment de soutenir l'émergence de quartiers TOD et de contribuer à l'atteinte de l'objectif de canalisation de la croissance aux points d'accès du réseau de transport en commun métropolitain structurant.

[3] Notez que le 8 février 2018, la CDPQ Infra a annoncé la réalisation du projet dont l'appellation a été modifiée pour devenir le Réseau express métropolitain (REM). Le projet reste le même à l'exception de l'optimisation du tracé dans le secteur de l'entrée du centre-ville et dans le secteur de l'autoroute 13. De même, la station A-13 a été retirée du projet.

[4] http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/pmad2012/documentation/20120530_PMAD.pdf

Les grands axes qui constituent le réseau structurant jouent un rôle stratégique puisqu'ils desservent les principaux centres d'activités et les milieux de vie les plus peuplés. Ces grands axes ont pourtant besoin des circuits d'autobus qui les alimentent. Des services de transport collectif doivent également être offerts dans les milieux moins denses (ex. : minibus, taxibus, covoiturage) et pour inciter d'autres citoyens à utiliser le transport collectif.

L'ARTM devra s'assurer que les projets les plus porteurs et structurants soient priorisés, selon les objectifs du PMAD et en soutien à l'approche de planification détaillée des aires TOD, tout en considérant une amélioration généralisée du service, et qui tiendrait compte également des besoins actuels et projetés en déplacements pour déterminer les normes de service à atteindre. L'ARTM devra identifier un objectif et une cible d'augmentation des services de transport collectif d'ici 2030, tant à l'échelle métropolitaine qu'à l'échelle des cinq secteurs de la Communauté.

Attente 1.2. Assurer une implantation et une intégration du réseau et de ses points d'accès qui respectent les principes énoncés au critère 1.1.3 du PMAD relatif à l'aménagement des aires TOD

Le PMAD prévoit que les aires identifiées à la carte 7 doivent faire l'objet d'un aménagement de type TOD (critère 1.1.3 du PMAD[5] concernant l'aménagement des aires TOD). Il est demandé que cet aménagement soit intégré dans une démarche de planification détaillée aménagement/transport. La Communauté s'est d'ailleurs dotée d'un guide d'aménagement pour encadrer la planification des aires TOD [6]. Cet exercice de planification permettra d'adapter l'aménagement des espaces selon les caractéristiques et les potentiels spécifiques à chacun des milieux et d'assurer une cohérence de l'ensemble des interventions.

Dans ce contexte, l'aménagement des points d'accès au réseau de transport en commun est un maillon important de l'intégration physique et fonctionnelle au milieu environnant des modes de transport. Les pôles d'échanges, les gares, les stations de métro, les futures gares du REM et les stationnements incitatifs sont à la fois des portes d'entrée sur les réseaux de transports publics collectifs urbains, mais aussi des points de correspondances au cours d'un trajet à l'intérieur des réseaux.

Ces infrastructures de transport prendront différentes formes selon leur localisation sur le territoire, les modes en présence et le contexte urbain immédiat. Elles peuvent être de taille modeste, un simple arrêt d'autobus par exemple, ou de grande envergure comme les pôles d'échange. Peu importe son ampleur, l'aménagement des points d'accès au réseau de transport en commun

[5] http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/pmad2012/documentation/20120530_PMAD.pdf
[6] http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/pmad2011/documentation/20111004_guideAiresTOD.pdf

doit permettre d'atténuer la perception négative de la correspondance pour l'usager, proposer un environnement favorable pour les piétons et les autres modes actifs, et développer un système d'information multimodale qui consiste à réunir, au sein d'une même plateforme, les informations relatives aux différents modes de transport. De plus, une attention particulière devra être portée à l'accessibilité universelle, soit des aménagements permettant à toute personne, quelles que soient ses capacités, d'utiliser de façon identique ou similaire, autonome et simultanée des services offerts à l'ensemble de la population.

Plus spécifiquement, et tel que précisé au critère 1.1.3 du PMAD, l'aménagement des points d'accès au réseau de transport collectif métropolitain structurant doit viser à :

- Améliorer l'intégration de l'infrastructure de transport collectif (station de métro, gare de train ou métro léger, terminus d'autobus, stationnement incitatif) au milieu environnant en encourageant sa visibilité et son accessibilité (Interfaces des points d'accès au transport en commun).

- Faciliter l'accès à l'infrastructure de transport collectif en accordant une priorité aux déplacements actifs (Réseau de rues et accessibilité).

- Assurer une gestion du stationnement hors rue qui vise à limiter le nombre de places de stationnement en favorisant d'autres formes de stationnements - souterrains ou en structure - et qui priorise le transport collectif et actif (Gestion de l'offre en stationnement).

- Favoriser un aménagement distinctif qui met en valeur l'identité du lieu (Design urbain, sécurité, qualité des aménagements et identité du lieu).

- Encourager des aménagements durables afin d'améliorer la qualité de vie de ces espaces, notamment par la construction de bâtiments à haute performance énergétique, l'aménagement paysager adapté au milieu, la protection des milieux naturels et des secteurs à caractère historique, patrimonial et culturel, la récupération et la rétention des eaux pluviales (Aménagement durable).

Les mesures à prendre pour faciliter l'accès aux diverses infrastructures de transport collectif seront réalisées en partie par l'ARTM ou les OPTC et en partie par les municipalités pour ce qui est des rues, trottoirs et voies cyclables donnant accès à ces infrastructures. L'harmonisation de ces mesures suppose qu'il y ait collaboration entre les partenaires interpellés (ARTM, OPTC, municipalité et CMM) lors de la planification de l'aire TOD et lors de sa réalisation.

Attente 1.3. Respecter le périmètre métropolitain tel qu'établi au critère 1.6.1 du PMAD de la CMM

Le périmètre métropolitain, basé sur les périmètres d'urbanisation des MRC et des agglomérations lors de l'élaboration du PMAD est un élément central de la consolidation du tissu urbain existant dans la région métropolitaine.

De ce fait, tout point d'accès au réseau de transport en commun métropolitain structurant, de même que ses équipements afférents, doivent être situés à l'intérieur du périmètre métropolitain afin de protéger le territoire et les activités agricoles et de favoriser la création de milieux de vie durables. Une attention particulière devrait également être portée sur la localisation de tout futur point d'accès afin que ceux-ci desservent des secteurs présentant une forte densité d'activité humaine ou offrant des opportunités de densification.

2. UN GRAND MONTRÉAL AVEC DES RÉSEAUX DE TRANSPORT PERFORMANTS ET STRUCTURANTS

Les objectifs du PMAD

Les réseaux de transport collectif et actif constituent un maillon essentiel du fonctionnement du Grand Montréal en assurant les liens entre les différentes parties du territoire et en permettant les échanges avec l'extérieur. Ils contribuent à la vitalité économique, sociale et culturelle de la région et jouent un rôle déterminant sur son urbanisation. L'efficacité de ces réseaux, qui garantissent la mobilité des personnes, représente un facteur de compétitivité et d'attractivité.

Plus les mailles de ce réseau sont serrées et plus la desserte du territoire est fine. On y associe deux notions, la connexité qui caractérise l'offre d'un chemin entre deux points, et la connectivité qui offre plusieurs possibilités de trajets. L'espace public mêle divers réseaux, qu'ils soient des infrastructures (trains, métro, voies réservées, pistes cyclables, etc.) ou non (marche). Le développement de ces réseaux de transport collectif et actif est central à l'atteinte des orientations et des objectifs du PMAD.

Le PMAD vise à favoriser les modes de transport durable comme la marche, le vélo, le transport en commun et les autres modes de transport collectif (covoiturage, autopartage, taxis). Ainsi, les principales cibles du PMAD en termes de mobilité des personnes visent à modifier la distribution des parts modales des différents modes de transport sur le territoire de la CMM.

Le PMAD a pour objectif d'assurer qu'au moins 30 % des déplacements de la période de pointe du matin seront effectués par transport en commun en 2021, soit une hausse de cinq points de pourcentage par rapport à 2008 (objectif 2.1 du PMAD). Selon les évaluations faites en 2011, cet objectif permettrait de porter l'achalandage annuel en transport en commun à 640 millions de déplacements. Pour l'horizon 2031, la Communauté propose de maintenir ce rythme de croissance de l'achalandage pour le porter à 35 % des déplacements de la période de pointe du matin.

Le développement des transports actifs pour des fins récréatives et utilitaires, dont l'utilisation du vélo, est également une composante importante d'une planification intégrée de l'aménagement et du transport (objectif 2.4 du PMAD). Cet objectif consiste à prioriser le transport actif en privilégiant les déplacements non motorisés avec un réseau piétonnier et cyclable misant sur la continuité et la connectivité et procurant une accessibilité jusqu'aux secteurs commerciaux, d'emplois ou résidentiels ainsi qu'aux points d'accès au réseau de transport en commun métropolitain structurant. Le Plan directeur du Réseau vélo métropolitain, adopté par la CMM en novembre 2017, a pour objectif d'augmenter le nombre de déplacements quotidiens en vélo, actuellement estimés à 149 400, à 360 000 déplacements quotidiens, à l'horizon 2031, et d'augmenter la proportion des déplacements domicile-travail réalisés en vélo, en faisant passer la part modale du vélo de 1,8 % en 2011 à 3,8 % en 2031.

Orientation

Orientation 2. ***Atteindre l'objectif de hausser à 35 % la part modale du transport collectif en 2031 en planifiant et poursuivant le développement du réseau de transport en commun métropolitain structurant et des modes actifs selon une approche de planification intégrée du transport et de l'aménagement***

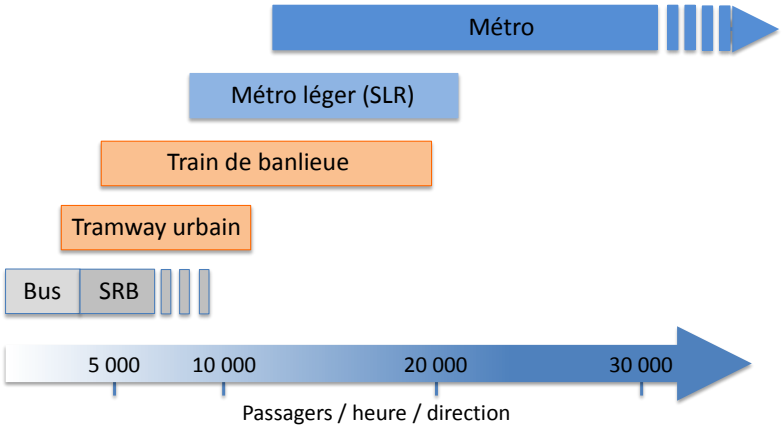
Attentes

Attente 2.1. ***Planifier et prioriser le développement du réseau de transport en commun métropolitain structurant notamment en fonction des densités d'activité humaine (population + emploi / hectare)***

La capacité des divers modes de transport en commun dépend notamment des caractéristiques des véhicules/modes, de la fréquence de passages, des caractéristiques de l'emprise, du nombre d'arrêts et de l'achalandage et des caractéristiques de circulation, le cas échéant. Sur la base des critères définissant un système de transport collectif structurant, chaque mode doit être considéré en regard de ses performances propres, afin de pouvoir déterminer ensuite, à partir du contexte local et des besoins à satisfaire, la solution (infrastructure – mode – exploitation) qui répondra aux besoins tout en offrant le meilleur rapport qualité-prix.

En condition de circulation et modalités d'exploitation identiques, la capacité unitaire du type de véhicule fait la différence. L'impact des infrastructures et de la gestion du système pour atteindre des débits plus élevés est également essentiel (sites propres, interstations, fréquences, gestion et/ou suppression des carrefours, etc.). Le graphique ci-dessous illustre les grandes catégories des modes de transport collectifs actuels ou à l'étude dans la région de Montréal, en fonction de leur capacité de transport. Le graphique est à titre illustratif et permet une catégorisation des modes de transport en fonction de leur capacité de transport exprimée en passagers/heures/directions.

Comparaison des modes de transport selon leur capacité



Sources: TCQSM speed and capacity estimation procedures, TCRP Report 13 (R5), Transportation Planning Handbook (R2), Characteristics of Urban Transportation System (R1). *Autobus et tramway : mythes et réalités* (WSP). *Les modes de transports collectifs intermédiaires, un chaînon manquant du transport collectif de la région de Montréal* (L. Gagnon, R. Benoit. Conférence URBA. 2017). Traitement CMM.

Lors de la planification des réseaux de transport, le premier critère concerne la satisfaction des besoins de transport. Il s'agira d'estimer la clientèle potentielle sur la base d'études d'achalandage, tenant compte de plusieurs facteurs résultant de l'attractivité du système. Parmi l'ensemble des facteurs qui doivent être pris en compte lors de l'implantation d'un nouveau mode de transport collectif, les caractéristiques du milieu, notamment la densité résidentielle et la concentration des lieux d'emplois, ont un impact direct sur la demande de transport et sur le choix du mode. Avec l'objectif de soutenir une gestion de l'urbanisation qui mise sur une approche TOD, tel que proposée au PMAD, la densité d'activité humaine permet de cibler les secteurs ayant la plus forte concentration de population et d'emplois. Cet indicateur peut s'avérer particulièrement stratégique et constitue une référence fondamentale, plusieurs études ayant démontré la relation entre la densité d'occupation du territoire, les services de transport collectif et son achalandage. Si la densité ou la structure urbaine n'est pas au rendez-vous, le service en transport collectif n'amènera pas l'achalandage escompté. De même, si le service de transport collectif n'est pas fiable, pas confortable ou pas rapide, on risque de briser le cercle vertueux qui favorise son utilisation. Plus les densités d'activité humaine (résidentielle et non résidentielle) seront élevées, plus les milieux de vie seront complets et plus le transport en commun pourra être utile et efficace.

En appui aux objectifs visés au PMAD et à la planification détaillée des aires TOD, et dans le cadre de l'utilisation d'un processus rigoureux d'évaluation et d'analyse des projets de développement, la Communauté invite l'ARTM à tenir compte, parmi l'ensemble des facteurs à considérer, de la densité d'activité humaine (population + emploi / hectare) actuelle ou projetée dans le développement du réseau de transport en commun métropolitain structurant, selon la grille de référence qui suit.

Modes de transport collectif et densité d'activité humaine (DAH), (population + emploi) / hectare

Seuils DAH	Modes de transport			
	Bus	SRB	Train / métro léger	Métro
20 à 40	X			
40 à 80	X	X		
80 à 120		X	X	
120 à 200			X	X
200 et +				X

Note : les seuils sont identifiés selon les densités d'activité humaine observées sur le territoire de la Communauté (voir carte à l'annexe 3), la capacité des modes de transport, ainsi que les cibles de densité urbaine de la Ville d'Ottawa (voir annexe 2).

L'application d'un processus rigoureux de planification intégrée du transport et de l'aménagement permettrait de déterminer dans quelle mesure les projets répondent aux buts poursuivis ainsi que d'établir une liste de priorités dans la réalisation des projets. La mise en priorité pourrait être établie par catégorie de projets puisque l'expansion des réseaux, l'amélioration des services ou encore le maintien en bon état des équipements doivent être évalués selon des critères différents.

Attente 2.2. ***Soutenir la consolidation des grands pôles économiques par l'amélioration et le développement des réseaux de transport collectifs structurants***

Dans le PMAD, la Communauté invite ses partenaires régionaux et municipaux à favoriser, lorsque le contexte le permet, la localisation des entreprises en emploi à proximité des services de transport en commun de manière à contribuer à l'objectif de hausser à 30 % la part modale des déplacements en transport en commun d'ici 2021, et à 35 % d'ici 2031.

La planification des réseaux de transport en commun devrait donc prendre en compte les pôles économiques ainsi que les générateurs de déplacement afin de connecter autant que possible les secteurs résidentiels et économiques.

Attente 2.3. ***Mettre en place, à court terme, des mesures préférentielles pour autobus, de type SRB ou voie réservée, selon les axes identifiés au réseau de transport en commun métropolitain structurant et les axes de rabattement identifiés au tableau 28 du PMAD***

Le réseau de transport par autobus est une composante essentielle de la mobilité du Grand Montréal. Il supporte le plus grand nombre de déplacements en transport collectif de la région métropolitaine et assure un service de proximité à la grande majorité de la population du Grand Montréal.

De plus en plus de personnes se déplacent sur le territoire de la Communauté. Les résultats de la dernière enquête Origine-Destination le démontrent. Entre 2008 et 2013, la Communauté a enregistré une croissance de 12 % des déplacements effectués sur son territoire. En 2013, le nombre de déplacements des personnes a atteint 8,2 millions sur 24 heures. Plus de 2 millions de déplacements sont réalisés en période de pointe du matin, entre 6 h et 9 h le matin. Le même constat s'applique pour les déplacements réalisés en période de pointe du soir, entre 15 h 30 et 18 h 30. Globalement, ce sont plus de 50 % des déplacements journaliers qui sont réalisés lors des deux périodes de pointe.

Cette situation engendre une grande pression sur l'utilisation des infrastructures de transport dans la région métropolitaine aux heures les plus achalandées de la journée. 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. La congestion routière sur le réseau routier du Grand Montréal se traduit par des millions d'heures perdues par les citoyens et par une surconsommation de millions de litres de carburant. La congestion routière est telle qu'elle est de nature à nuire à la compétitivité économique du Grand Montréal et aux attentes des citoyens. Pour les réseaux d'autobus, ce phénomène en croissance représente aussi un enjeu majeur, les services de bus risquant d'être de plus en plus affectés par la congestion routière. Aussi, des efforts importants doivent être consentis dans la mise en place de voies réservées pour rendre le transport collectif plus efficace et plus attrayant.

Pour améliorer la performance des réseaux de surface à court et moyen terme, le plan stratégique doit appuyer le déploiement d'un vaste réseau de voies réservées, connectées les unes aux autres et, idéalement, réalisées dans des sites propres. L'aménagement de voies réservées ou de SRB peuvent avoir un impact important sur la qualité et la fiabilité des services d'autobus et offrent un grand potentiel de croissance de l'achalandage.

L'ensemble des voies autoroutières et du réseau artériel métropolitain doit être mis à contribution. De manière non limitative, les corridors privilégiés par la CMM sont identifiés à la carte 15 du PMAD (réseau de transport en commun métropolitain structurant) et au tableau 28 du PMAD. Là où les contraintes physiques empêchent l'implantation de voies réservées continues, prévoir l'implantation de mesures préférentielles facilitant le passage des autobus aux points de congestion, comme l'allongement du feu vert, une phase prioritaire de départ ou l'allongement des zones d'arrêt.

Attente 2.4. Améliorer l'expérience client des transports collectifs notamment grâce à l'utilisation des TI et à une tarification simplifiée, efficace et adaptée aux besoins de la clientèle

Pour fidéliser la clientèle, augmenter l'usage du transport collectif et accroître l'attrait de la mobilité durable, le plan stratégique doit miser sur l'amélioration de l'expérience client comme approche générale à mettre en œuvre par les exploitants (OPTC). Ce principe doit guider les décisions et les interventions dans toutes les dimensions du service et à toutes les étapes du parcours client. Il exige de connaître les attentes et le degré de satisfaction des usagers, incluant ceux dont la mobilité est réduite, pour ensuite identifier les meilleurs moyens d'améliorer l'expérience des différentes clientèles du transport collectif.

Dans l'objectif de rendre le transport collectif simple et attrayant sur l'ensemble du territoire de la CMM, l'expérience des usagers pourrait être grandement améliorée, notamment grâce à l'utilisation des technologies de l'information. Des informations en temps réel sur la localisation des autobus et leur achalandage, la diffusion d'information sur les autres options de transport dans les environs, la possibilité de configurer différentes notifications relatives au transport sur son téléphone intelligent sont quelques exemples de services qui simplifient l'usage du transport collectif et rendent celui-ci plus convivial et attrayant. De plus, en acquérant des données sur les utilisateurs par le biais de leurs appareils intelligents, il est possible de mieux adapter l'offre afin qu'elle corresponde aux habitudes de déplacements des citoyens. Dans la même lignée, l'acquisition de données sur les horaires de fréquentation de certains lieux pourrait éventuellement permettre d'ajouter de l'offre en périphérie du réseau actuel.

À l'échelle de la région, l'amélioration de l'expérience client passe aussi par le développement d'un cadre tarifaire simple, efficace et adapté aux besoins et aux réalités de la clientèle[7]. La mise en place d'un guichet unique doit permettre

[7] L'ARTM a compétence exclusive pour établir le cadre tarifaire du transport collectif sur son territoire. Cette compétence vise particulièrement à favoriser l'intégration tarifaire de l'ensemble des services de transport collectif de la région métropolitaine afin d'en simplifier l'accès pour les usagers, incluant ceux à mobilité réduite. L'ARTM a entamé la démarche en vue d'une refonte tarifaire dans la région métropolitaine et d'en compléter la mise en place au plus tard pour 2022, intégrant la mise en service du Réseau express métropolitain (REM).

un accès simplifié pour l'achat de titres de transport et pour obtenir de l'information sur les différents services. L'amélioration de l'expérience client passe également par des solutions billettiques innovantes. Les clients sont nombreux à souhaiter de nouvelles manières d'acquitter les frais de leur passage ou de se procurer un titre de transport. Cette évolution devrait paver la voie à de nouvelles avancées en matière de mobilité intégrée et de ville intelligente.

L'ARTM devra donner aux OPTC, qui sont en contact direct et constant avec les clients, les moyens d'améliorer l'expérience et le parcours du client. Elle devra aussi soutenir les initiatives des OPTC visant à faire la promotion du transport en commun et des différentes alternatives de mobilité durable afin, non seulement de faire connaître les offres de services, mais aussi d'amener les citoyens à y adhérer et à les utiliser.

Attente 2.5. Accroître la mobilité active et contribuer à la mise en place, à l'horizon 2031, des voies cyclables utilitaires identifiées au Plan directeur du Réseau vélo métropolitain de la CMM

L'amélioration des accès cyclables vers les principaux générateurs de déplacement et vers les infrastructures de transport en commun est un des objectifs énoncés au Plan directeur du Réseau vélo métropolitain de la CMM. Un meilleur arrimage des réseaux cyclables aux réseaux de transport collectif et aux principaux générateurs de déplacement maximisera le potentiel d'augmentation des déplacements en vélo à des fins utilitaires sur le territoire de la Communauté.

Le Plan directeur du Réseau vélo métropolitain de la CMM identifie 655 km de voies cyclables à des fins utilitaires, chevauchant des grands axes de transport en commun, vers les principaux pôles d'emplois et d'activités, générateurs importants de déplacements. Les axes visés par ce volet sont identifiés à la carte 5 du Plan directeur du Réseau vélo métropolitain[8]. Le développement, d'ici à l'horizon 2031, des voies cyclables utilitaires du Réseau vélo métropolitain est une priorité d'intervention pour la Communauté afin d'offrir une alternative attrayante aux déplacements motorisés.

Cette attente de la Communauté vise également un meilleur partage des emprises publiques accordées aux moyens de transport actif comme la marche ou le vélo dans le cadre des activités quotidiennes. Le développement d'une infrastructure de transport de qualité et sécuritaire mettant en relation les bassins de population aux atouts et aux activités du territoire, induit de nouveaux comportements. La mise en place, d'ici 2031, d'un réseau cyclable métropolitain complet et de qualité aura comme effet d'augmenter l'utilisation du vélo comme mode de transport partout sur le territoire du Grand Montréal.

[8] http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/documents/20171117_ReseauVelo_planMetropolitain.pdf

Un réseau cyclable métropolitain continu et connecté aux réseaux cyclables municipaux donnera aux résidants de la région un meilleur accès aux atouts du territoire (espaces naturels et patrimoniaux, secteurs commerciaux, de santé, d'éducation et d'emplois, ainsi qu'aux transports collectifs).

Pour la Communauté, une intégration systématique des besoins en mobilité active des gens qui vont parcourir quotidiennement de courts trajets dans les quartiers TOD, à pied ou à vélo, est une priorité. L'amélioration des accès cyclables vers les infrastructures de transport en commun est un des objectifs énoncés au Plan directeur du Réseau vélo métropolitain de la CMM afin d'assurer, qu'à l'horizon 2031, l'ensemble des aires TOD soit raccordé au Réseau vélo métropolitain.

La présence de supports à vélos, répartis dans les stationnements incitatifs, les gares de trains de banlieue et les terminus d'autobus, ainsi qu'aux abords des stations de métro et des gares du futur REM, constitue également une mesure complémentaire incontournable pour développer l'intermodalité entre le vélo et le transport en commun. Enfin, le développement de l'accessibilité des vélos à bord des véhicules de transport collectif permettrait aux cyclistes de franchir de grandes distances et/ou des obstacles comme les cours d'eau et les sections du réseau routier qui leur sont interdits ou peu accueillants, comme les autoroutes, les ponts et les tunnels. Afin de développer l'intermodalité et la complémentarité du vélo avec les transports collectifs, le Plan directeur du Réseau vélo métropolitain énonce l'objectif de tripler le nombre de stationnements pour vélos aux gares intermodales et stations de métro, des gares des trains de banlieue et des terminus d'autobus, de façon à passer de 6 000 à 18 000 places de stationnement, et de prévoir, aux endroits où cela est possible, l'installation de supports à vélos à l'abri du vol et des intempéries. De même, il est proposé d'augmenter le nombre de supports à vélos sur les autobus des quatre organismes publics de transport collectif.

Attente 2.6. Soutenir le déploiement et la mise en œuvre d'une mobilité intégrée

Le plan stratégique doit soutenir le déploiement et la mise en œuvre de la mobilité intégrée. Ceci doit se faire dans une approche de planification intégrée de l'aménagement et du transport. Plus que jamais, les clients s'attendent à pouvoir utiliser et combiner plusieurs solutions de mobilité durable : transport collectif, marche, vélo, covoiturage, taxi, autopartage, etc. Faciliter l'arrimage et la combinaison des différentes alternatives constitue désormais un ingrédient essentiel pour l'amélioration de la mobilité et l'augmentation de la part modale des modes de transport durable. L'expérience client doit être fluide à chaque étape : planification du déplacement, paiement, déplacement, passage d'un mode à l'autre, recherche d'information, etc.

Dans le cadre du plan stratégique, l'ARTM devra développer et mettre en œuvre une stratégie de mobilité intégrée qui soutient les initiatives des OPTC et des municipalités et favorise l'intégration des différents modes. Cette stratégie devra prendre en compte les différents enjeux de la mobilité intégrée, dont la gouvernance, le financement et le choix des solutions technologiques. Dans le développement de sa stratégie, l'ARTM devra inclure en premier lieu les OPTC et les municipalités, de même que l'ensemble des acteurs privés et communautaires, dont les centres de gestion des déplacements aux entreprises.

Attente 2.7. Identifier le cadre financier et l'échéancier de réalisation des interventions proposées au plan stratégique de développement du transport collectif

En plus du maintien et de la modernisation des réseaux existants, le développement de l'offre de transport et des réseaux de transport collectif et actif est nécessaire à l'atteinte des objectifs du PMAD afin de confirmer le Grand Montréal comme l'une des meilleures métropoles durables d'Amérique du Nord. La mise en œuvre de ces projets interpelle en premier lieu l'Autorité régionale de transport métropolitain, responsable de la planification stratégique sur l'ensemble du territoire de la Communauté, mais également l'ensemble des OPTC, lesquels doivent adopter des plans stratégiques organisationnels. Il s'agit d'un chantier majeur qui va permettre de répondre aux nombreux défis posés par l'augmentation prévue de la population et des activités, par le développement et la promotion d'une mobilité plus durable sur le territoire et par la mise en œuvre d'une planification intégrée de l'aménagement et du transport.

Considérant les investissements requis sur les réseaux de transport collectif et actif, les investissements en cours ou planifiés, et la capacité de réalisation de la région, il s'avérera nécessaire d'identifier un échéancier de réalisation et un cadre financier détaillé présentant les interventions et les besoins en financement en termes d'immobilisations et d'exploitation. L'ARTM devra dresser un cadre financier respectueux de la capacité de payer des municipalités et de la capacité de réalisation des organismes de transport en commun et identifier les impacts financiers des interventions proposées selon les principes de la politique de financement approuvée par la CMM, ainsi que les impacts sur l'achalandage et la consolidation du territoire dans le but d'atteindre l'augmentation visée de la part modale du transport en commun du PMAD.

Attente 2.8. Faciliter la collaboration et la cohésion entre les différents intervenants en matière de transport collectif et les municipalités

La démarche visant l'adoption et la mise en œuvre du plan stratégique doit être cohérente avec l'objectif de l'article 2 de la *Loi modifiant l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal* :

« *Faciliter la collaboration et la cohésion entre les différents intervenants en matière de transport collectif et les municipalités locales*. ».

L'ARTM ne sera évidemment pas le seul acteur appelé à contribuer à la mise en œuvre du plan stratégique de développement du transport collectif sur le territoire de la Communauté. Les OPTC et les municipalités auront un rôle clé dans la représentation des besoins des diverses clientèles du territoire et dans l'identification et la mise en œuvre des solutions innovantes dans le domaine de la mobilité durable. Cette interdépendance devrait amener l'ARTM à établir des canaux d'information et de concertation avec les municipalités, la Communauté et les OPTC en vue de mieux faire connaître, accepter et bonifier ses décisions. À cette fin, le plan stratégique devra identifier des mécanismes de gouvernance efficaces avec les organismes publics de transport en commun (OPTC), les municipalités, la Communauté métropolitaine de Montréal et les gouvernements ainsi que des mécanismes de coordination avec l'ensemble des acteurs (privés, communautaires, etc.) de la mobilité intégrée.

Enfin, l'ARTM devra aussi identifier et développer, si requis, les indicateurs de performance mesurant l'atteinte des objectifs et cibles du plan stratégique de développement du transport collectif et identifier les mécanismes de reddition de compte annuel requis.

Attente 2.9. Viser l'accessibilité universelle dans l'ensemble du réseau métropolitain de transport collectif

Le plan stratégique de l'ARTM doit viser l'accessibilité universelle dans l'ensemble des modes du réseau de transport collectif. La *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale* oblige les sociétés de transport en commun à faire approuver, par le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, un plan de développement visant à assurer, dans un délai raisonnable, le transport en commun des personnes handicapées sur le territoire qu'elles desservent. Un réseau de transport collectif universellement accessible améliore l'expérience pour toutes les clientèles, y compris celles qui ont des limitations fonctionnelles.

Le plan stratégique doit identifier des objectifs et des cibles d'amélioration de l'accessibilité universelle concernant les infrastructures, les équipements, les véhicules, les services et les communications.

3. UN ENVIRONNEMENT PROTÉGÉ ET MIS EN VALEUR

Les objectifs du PMAD

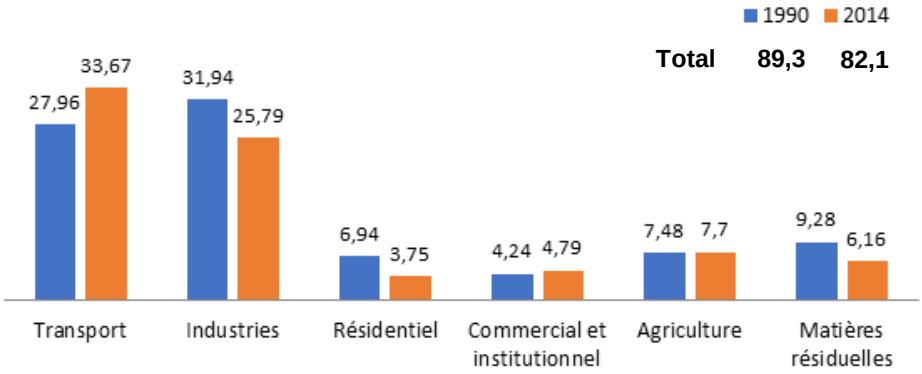
L'influence de la hausse des concentrations de GES dans l'atmosphère sur le climat est aujourd'hui reconnue scientifiquement dans le monde entier. L'Agence américaine océanique et atmosphérique (NOAA) a révélé en début d'année que 2016 a été l'année la plus chaude sur la planète depuis le début des relevés de températures en 1880, marquant ainsi le troisième record annuel consécutif de chaleur. Non seulement des records ont été établis au cours des trois dernières années, mais lorsqu'on observe les données de température annuelle moyenne de la période 1880-2016, on constate que les 12 années les plus chaudes ont eu lieu au cours des deux dernières décennies.

La lutte aux changements climatiques constitue, pour l'ensemble des autorités publiques, un enjeu aussi prioritaire que fondamental pour l'avenir des communautés. Les mesures de lutte aux changements climatiques touchent toutes les sphères de l'activité humaine. À l'échelle du Grand Montréal, le PMAD, dans une perspective d'aménagement et de développement du territoire de manière durable, identifie des mesures associées à la lutte aux changements climatiques, notamment par l'énoncé d'objectifs et de critères visant à influencer directement les comportements des citoyens en matière de mobilité et de milieux de vie, et à orienter la planification du transport et de l'aménagement.

Considérant les données les plus récentes, les émissions totales de GES au Québec en 2014 se chiffraient à 82,1 Mt éq. CO2. Bien que le Québec a enregistré une baisse de ses émissions de GES de 8 % par rapport à 1990, nous sommes encore loin de l'atteinte des cibles de réduction annoncées par le gouvernement du Québec, soit de :

- moins 20 % d'ici 2020 (objectif 71,4 Mt éq. CO2); et,
- moins 37,5 % d'ici 2030 (objectif 55,8 Mt éq. CO2).

Évolution des émissions de GES au Québec entre 1990 et 2014 (Mt éq. CO2)



Source : MDDELCC (2016). Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2014 et leur évolution depuis 1990.

Le secteur qui produisait le plus d'émissions de GES au Québec, en 2014, était celui des transports (routier, aérien, maritime, ferroviaire et hors route), qui générait 33,7 Mt éq. CO2, soit 41 % des émissions. Malgré une baisse graduelle des émissions notée depuis 2011, le secteur des transports est le seul ayant enregistré une forte croissance depuis 1990, comparativement à des baisses importantes dans d'autres secteurs. À lui seul, le transport routier représentait 82 % des émissions du secteur des transports, soit 33,6 % des émissions totales de GES. Selon le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, l'accroissement du parc automobile, l'augmentation de la puissance, du poids et des accessoires des véhicules ainsi que l'augmentation du kilométrage parcouru sont directement responsables de l'importante hausse observée dans le secteur des transports depuis 1990.

Il reste donc encore beaucoup de gains à faire dans le secteur des transports, et l'atteinte des cibles gouvernementales de réduction de GES ne pourra se concrétiser sans des interventions importantes dans le secteur de l'aménagement du territoire et des transports.

Orientation

Orientation 3. Viser la réduction des GES grâce au développement des réseaux et des équipements de transport collectif et adapter nos équipements de transport collectif aux changements climatiques

Attentes

Attente 3.1. Favoriser l'électrification du parc d'autobus du transport collectif

Avec le métro, la ligne de train de Deux-Montagnes et les quelques lignes d'autobus où circulent des autobus électriques ou hybrides, le transport collectif du Grand Montréal est déjà partiellement électrifié. Avec le Réseau express métropolitain projeté, l'électrification d'un grand nombre de déplacements s'ajoutera à ces acquis. Le plus grand défi demeurera pour les autobus où d'importants gains peuvent encore être réalisés en matière de réduction d'émissions de GES grâce à la conversion du parc d'autobus vers les véhicules électriques et hybrides. Le remplacement de la flotte d'autobus doit tenir compte de l'enjeu des émissions de GES.

Le plan stratégique de l'ARTM devra aussi appuyer les initiatives des exploitants pour réduire les émissions de GES et mettre en place un objectif de réduction des GES. Le plan stratégique devra également identifier un objectif de croissance de la part des déplacements ayant recours à l'électricité afin d'accélérer l'électrification du réseau de bus et de faire de la région un modèle en cette matière.

Attente 3.2. Minimiser l'impact des grands stationnements incitatifs et aménager ces espaces en fonction de l'adaptation aux changements climatiques

Le développement de quartiers plus denses orientés vers l'utilisation des transports collectifs et actifs est accompagné d'un défi de taille: l'aménagement optimal des espaces de stationnement. En plus d'occuper des superficies importantes, l'aménagement type des stationnements incitatifs est généralement fortement minéralisé, ce qui crée des îlots de chaleur de plus ou moins grande envergure et freine la capacité naturelle des sols à absorber les eaux de pluie. Dans l'optique d'être plus résilients face aux épisodes de chaleur extrême et de pluie abondante, il apparaît de plus en plus nécessaire de considérer d'aménager, là où cela serait opportun, des aires de stationnement souterraines ou étagées. En plus de contribuer à réduire la superficie des îlots de chaleur et des zones de ruissellement d'eau de pluie, ces mesures permettront de densifier les secteurs et d'atteindre une plus grande mixité quant à l'usage du sol.

De même, l'aménagement des espaces de stationnement extérieurs et non étagés, devrait s'inspirer de la norme BNQ 3019-190 : Lutte aux îlots de chaleur urbains. Différents aspects de l'aménagement de ces stationnements doivent être mieux encadrés de manière à déminéraliser ces espaces au sol, par exemple avec des pavés perméables et à les végétaliser, de manière à réduire les îlots de chaleur et à gérer les eaux pluviales par infiltration afin de limiter les débordements d'égouts et surverses. La CMM a d'ailleurs publié un Recueil d'exemples de bonnes pratiques en aménagement de stationnement en 2013, inspiré de ces principes.

En plus de diminuer l'empreinte au sol des aires de stationnement hors rue, l'ARTM devrait, dans sa planification stratégique, développer une réflexion sur les droits verticaux afin de favoriser le développement immobilier au-dessus des aires de stationnement hors rue. Les droits verticaux de développement pourraient amortir les coûts accrus de la construction de cases en structure aérienne ou souterraine tout en répondant à l'objectif de densification des aires TOD. L'ARTM devra revoir, en concertation avec les municipalités intéressées, la forme donnée aux stationnements afin d'optimiser l'occupation et la mixité des usages de ces espaces.

Attente 3.3. Mettre en place un plan d'évaluation des vulnérabilités et d'adaptation aux changements climatiques

Face aux risques liés aux changements climatiques, notamment les aléas de pluies abondantes, crues, canicules et tempêtes destructrices, l'ARTM doit prendre différentes mesures afin de limiter la vulnérabilité des réseaux, d'assurer la sécurité de la clientèle et de maintenir les services de transport collectif.

ANNEXE 1. ORIENTATIONS, OBJECTIFS ET CRITÈRES DU PMAD

Orientation 1 du PMAD
Un Grand Montréal avec des milieux de vie durables

Objectifs	Description sommaire des critères
1.1 Orienter 40 % de la croissance des ménages aux points d'accès du transport en commun métropolitain structurant	1.1.1 Localisation des aires TOD 1.1.2 Définition de seuils minimaux de densité applicables aux aires TOD 1.1.3 Aménagement des aires TOD
1.2 Optimiser le développement urbain à l'extérieur des aires TOD	1.2.1 Définition de seuils minimaux de densité à l'extérieur des aires TOD 1.2.2 Définition des territoires voués à l'urbanisation optimale de l'espace 1.2.3 Consolidation des grands pôles économiques et des pôles commerciaux
1.3 Favoriser une occupation optimale en augmentant la superficie des terres en culture	1.3.1 Augmentation de 6 % de la superficie globale des terres cultivées à l'échelle métropolitaine
1.4 Identifier les installations d'intérêt métropolitain actuelles et localiser les installations d'intérêt métropolitain projetées	1.4.1 Identification des installations d'intérêt métropolitain actuelles et projetées 1.4.2 Localisation des installations d'intérêt métropolitain projetées.
1.5 Identifier les contraintes majeures qui concernent le territoire de plusieurs MRC	1.5.1 Identification des risques de glissement de terrain chevauchant plusieurs MRC. 1.5.2 Identification des risques anthropiques chevauchant plusieurs MRC. 1.5.3 Identification des risques liés à la qualité de l'air ambiant et ses effets sur la santé. 1.5.4 Identification des risques associés aux incidents climatiques et chevauchant plusieurs MRC
1.6 Délimiter le territoire d'urbanisation selon un aménagement durable	1.6.1 Délimitation du périmètre métropolitain 2031 1.6.2 Modification du périmètre métropolitain

Orientation 2 du PMAD
Un Grand Montréal avec des réseaux de transport performants et structurants

Objectifs	Description sommaire des critères
2.1 Identifier un réseau de transport en commun qui permet de structurer l'urbanisation	2.1.1 Identification du réseau de transport en commun métropolitain structurant
2.2 Hausser à 30 % la part modale des déplacements effectués en transport en commun à la période de pointe du matin d'ici 2021	2.2.1 Modernisation et développement du réseau de transport en commun métropolitain
2.3 Optimiser et compléter le réseau routier pour soutenir les déplacements des personnes et des marchandises	2.3.1 Identification du réseau routier métropolitain 2.3.2 Définition du réseau artériel métropolitain 2.3.3 Réduction des délais et des retards occasionnés par la congestion 2.3.4 Localisation des pôles logistiques
2.4 Favoriser la mobilité active à l'échelle métropolitaine	2.4.1 Définition du Réseau vélo métropolitain

Orientation 3 du PMAD
Un Grand Montréal avec un environnement protégé et mis en valeur

Objectifs	Description sommaire des critères
3.1 Protéger 17 % du territoire du Grand Montréal	3.1.1 Identification des aires protégées, des bois métropolitains et des corridors forestiers 3.1.2 Identification et caractérisation des milieux humides 3.1.3 Protection des bois et des corridors forestiers métropolitains 3.1.4 Adoption d'un plan de conservation des milieux humides
3.2 Protéger les rives, le littoral et les plaines inondables	3.2.1 Identification des plaines inondables 3.2.2 Protection des rives, du littoral et des plaines inondables
3.3 Protéger les paysages d'intérêt métropolitain	3.3.1 Identification des paysages d'intérêt métropolitain 3.3.2 Protection des paysages d'intérêt métropolitain
3.4 Protéger le patrimoine bâti d'intérêt métropolitain	3.4.1 Identification du patrimoine bâti d'intérêt métropolitain 3.4.2 Protection du patrimoine bâti d'intérêt métropolitain
3.5 Mettre en valeur le milieu naturel, le milieu bâti et les paysages dans une perspective intégrée et globale à des fins récréotouristiques	3.5.1 Mise en valeur des composantes de la Trame verte et bleue

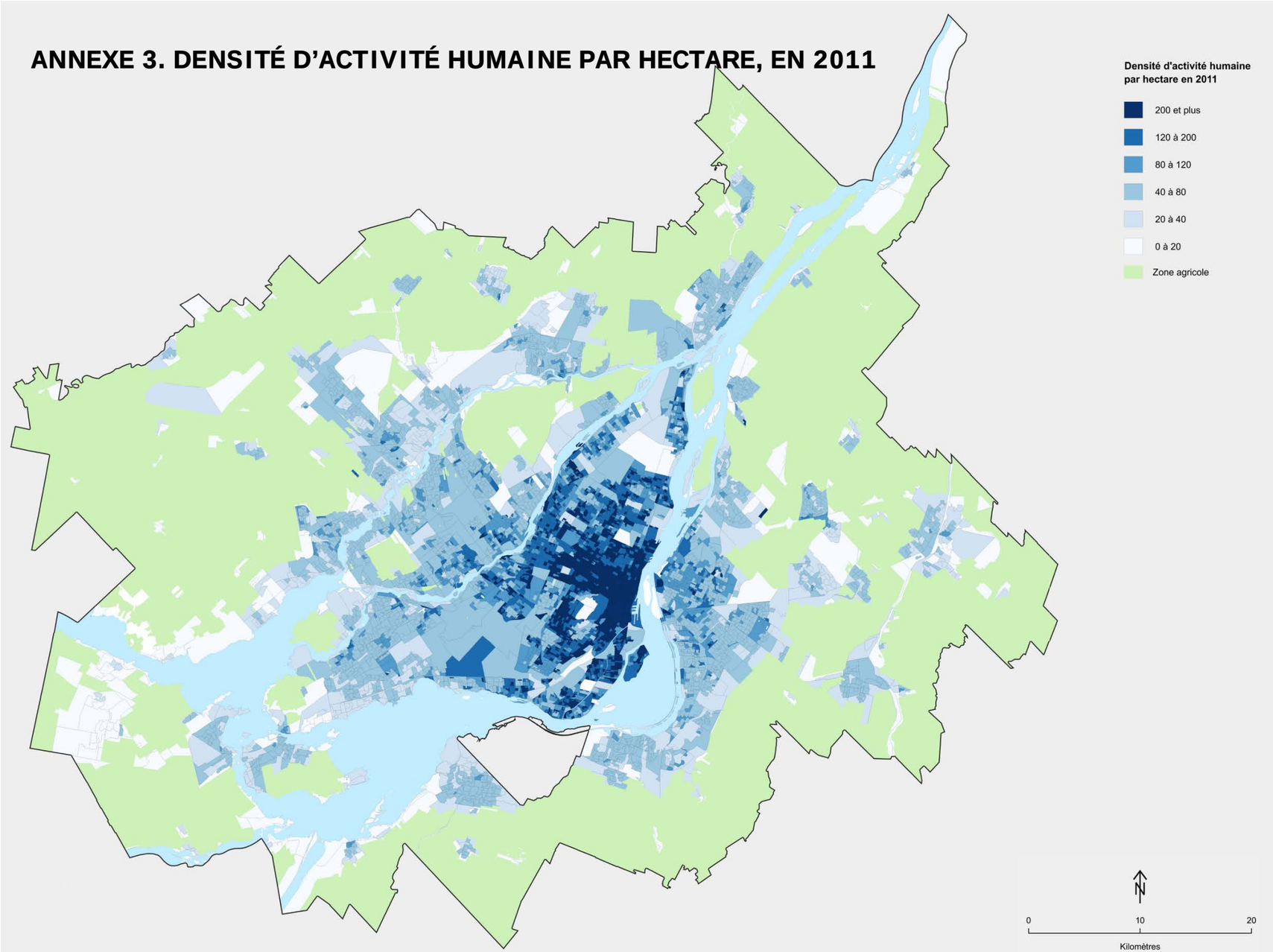
ANNEXE 2. CIBLES DE DENSITÉ URBAINE, VILLE D'OTTAWA

Potentiel du service de transport en commun selon la densité urbaine

Fourchette de densité*	Potentiel du transport en commun	Type de service
< 20	Faible	Aucun service de transport en commun. Service de taxi particulier ou communautaire, etc.
de 20 à 40	Modeste	Service minimal de transport en commun. Autobus aux 30 minutes et circuits express aux heures de pointe.
de 40 à 80	Bon	Bon service de transport par autobus.
de 80 à 120	Très bon	Excellent service de transport par autobus. Possibilité de TRA ou de TL.
de 120 à 200	TRA ou TL	Service de transport en commun de premier ordre.
> 200	Métro	Service de transport en commun de premier ordre.

* La densité est exprimée en habitants et emplois par hectare brut.
Source : Groupe IBI, Transportation Trends and Outlooks for the Greater Toronto Area and Hamilton – Needs and Opportunities, 29 janvier 2007

ANNEXE 3. DENSITÉ D'ACTIVITÉ HUMAINE PAR HECTARE, EN 2011

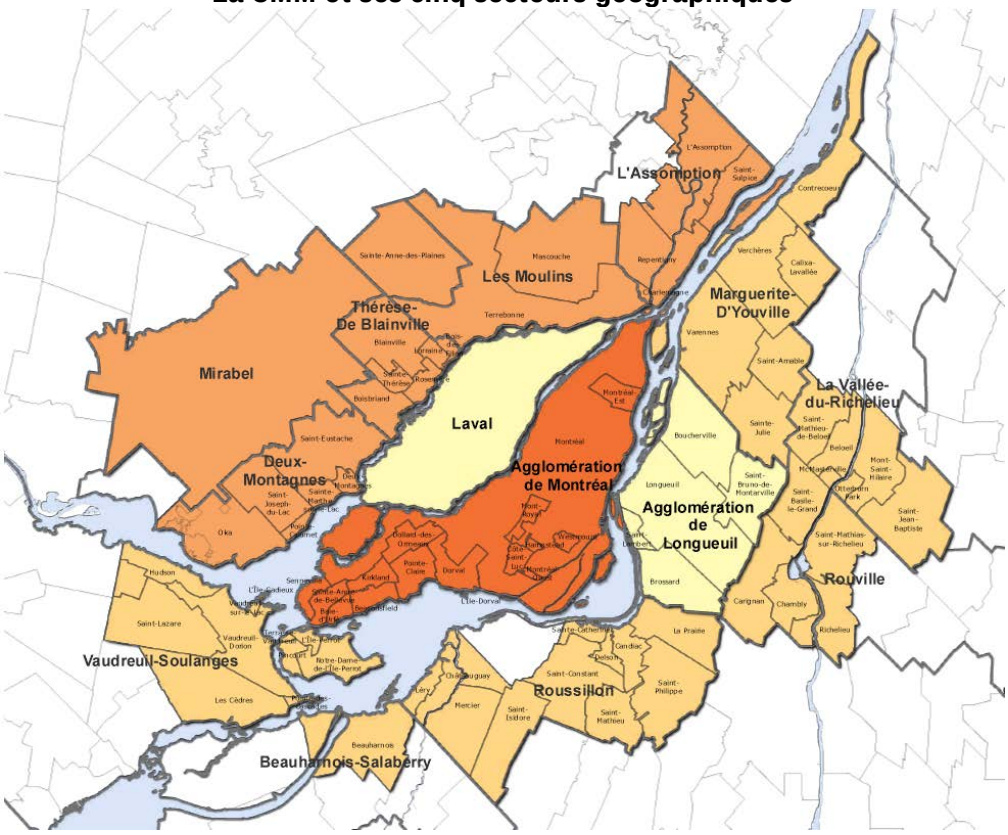


ANNEXE 4. PORTRAIT SOMMAIRE DE LA COMMUNAUTÉ

La CMM et ses cinq secteurs géographiques

La CMM regroupe 82 municipalités réparties en cinq secteurs géographiques, soit l'agglomération de Montréal, l'agglomération de Longueuil, Laval, la couronne Nord et la couronne Sud. Son territoire couvre environ 4 360 km^2 où près de 4 millions de personnes vivent, travaillent, étudient et se divertissent. Ce territoire, qui coïncide à quelques exceptions près avec la région métropolitaine de recensement, se caractérise par la continuité de son territoire bâti et l'intensité des échanges entre la population des municipalités qui la composent.

La CMM et ses cinq secteurs géographiques



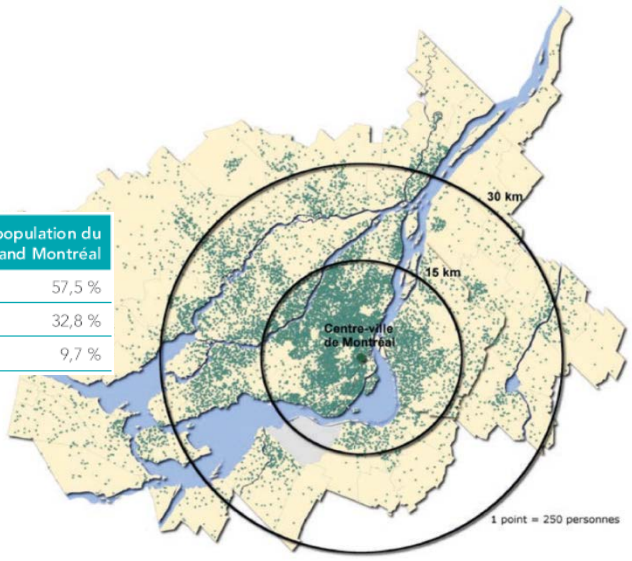
Source : portrait du Grand Montréal édition 2016. Cahier métropolitain No 5. CMM. Septembre 2016

Occupation du territoire

Sans égard aux limites municipales, le Grand Montréal est caractérisé par une forte concentration de la population au centre de la région, soit dans le centre de l'île de Montréal, dans l'ouest de l'agglomération de Longueuil et dans le sud de Laval. Cette zone, qui s'étend dans un rayon de 15 kilomètres autour du centre-ville de Montréal, présente la plus forte densité de population de la région et regroupe 57,5 % de l'ensemble de la population du Grand Montréal.

Distribution de la population dans le Grand Montréal, 2011

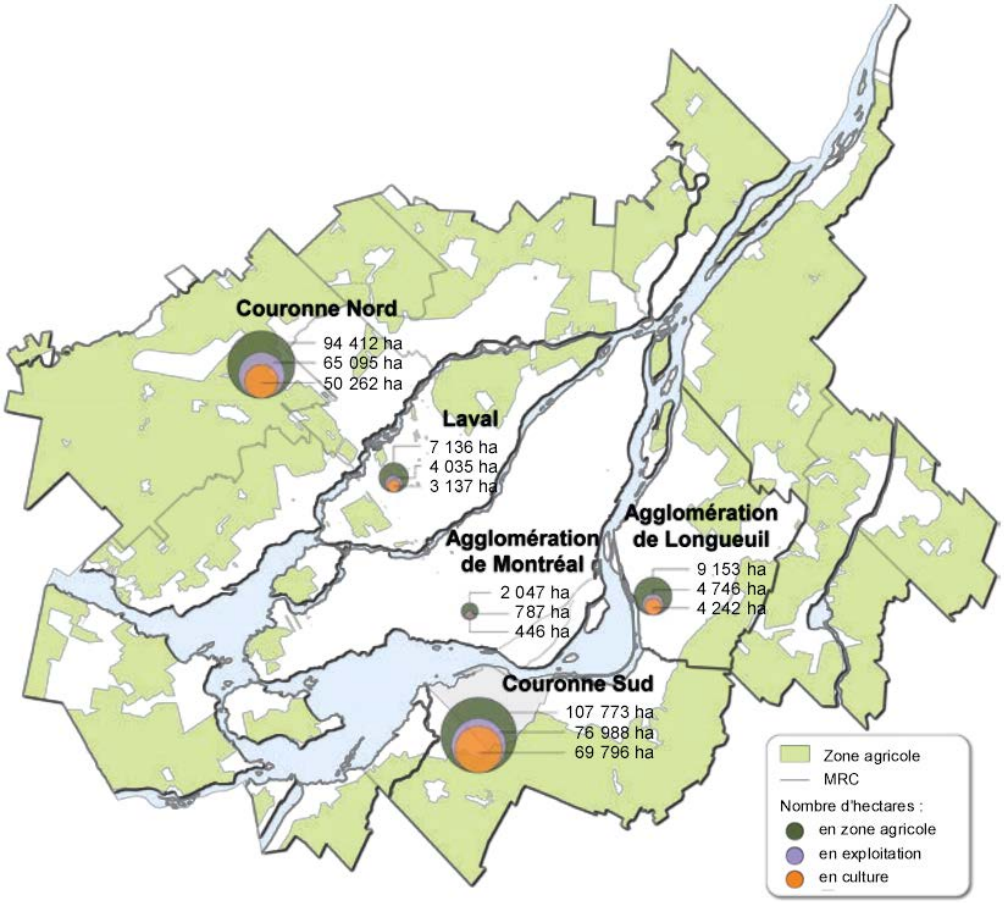
Distance du centre-ville	Population totale, 2011	% de la population du Grand Montréal
Moins de 15 km	2 133 100	57,5 %
15 à 30 km	1 217 100	32,8 %
Plus de 30 km	358 900	9,7 %



Source : Statistique Canada, Recensement de la population 2011. Traitement : CMM, 2016.

Dans le Grand Montréal, les terres cultivées font partie de la zone agricole protégée en vertu de la *Loi sur la protection du territoire et des activités agricoles*. Cette zone couvre une superficie de 220 373 hectares, soit près de 58 % de la superficie terrestre totale de la région, dont un peu plus de 130 000 hectares de terres en culture ou en pâturage. Le reste de la zone agricole est principalement couverte de boisés, de milieux humides, d'habitations et de bâtiments, d'infrastructures (routes, lignes de transport d'énergie électrique, etc.) ainsi que de terres en friche. Avec à peine 3,5 % de la zone agricole protégée du Québec, la région métropolitaine génère 13,6 % du PIB agricole de la province. L'agriculture est aussi le premier maillon d'une importante industrie agroalimentaire métropolitaine qui génère 238 300 emplois, soit 46 % de l'emploi agroalimentaire du Québec et 12 % de l'emploi métropolitain total.

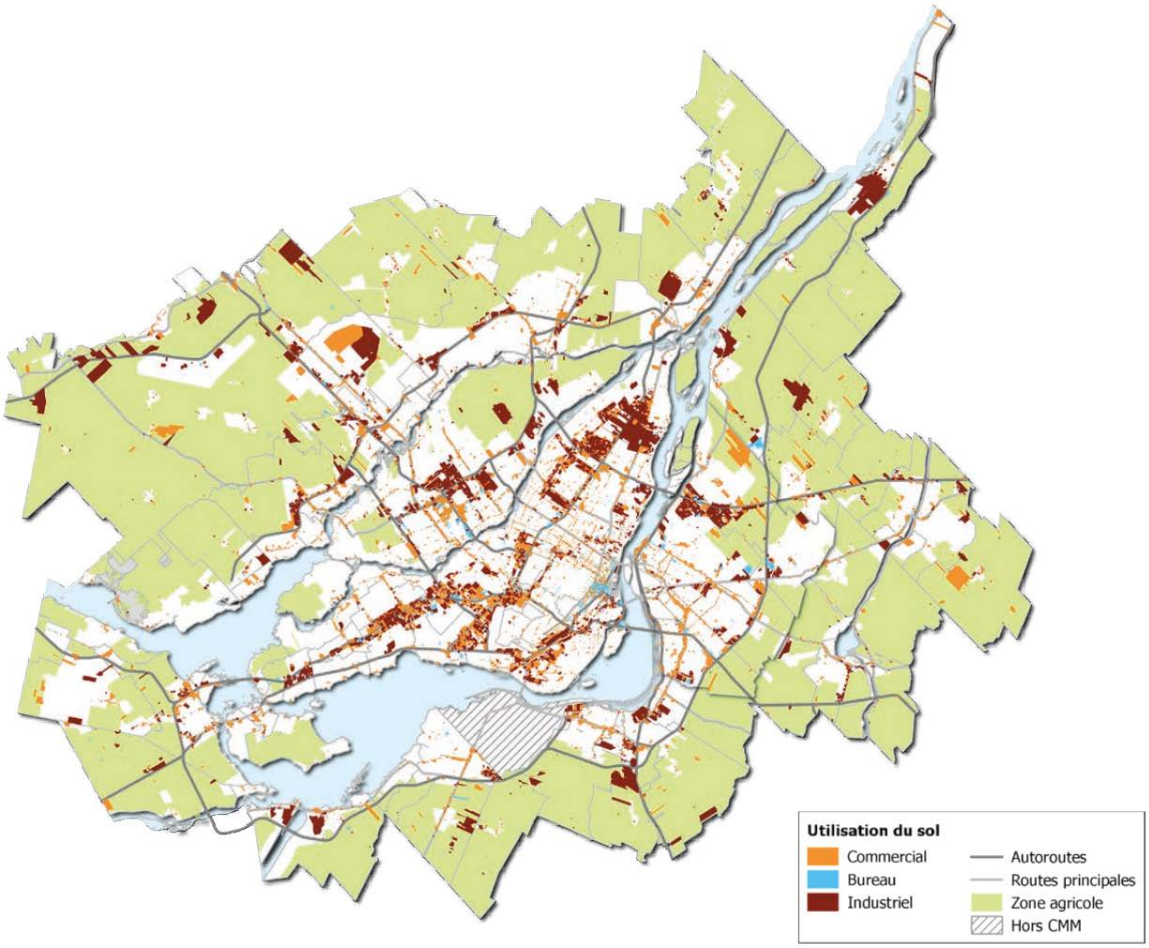
Zone agricole et superficie en culture du Grand Montréal, 2010.



Sources : CPTAQ, Rapport annuel 2014; MAPAQ, Enregistrement des exploitations agricoles du Québec, 2004 (mise à jour de janvier 2005) et 2010 (mise à jour de juillet 2012).

Près de 9 % du territoire terrestre du Grand Montréal est composé d'espaces industriels, commerciaux et à bureaux. Selon le rôle d'évaluation foncière de 2014, 3,6 % du territoire terrestre du Grand Montréal était constitué d'espaces industriels, 4,8 % d'espaces commerciaux et 0,4 % d'espaces à bureaux. Ces espaces sont au cœur des activités économiques des régions métropolitaines et l'équilibre entre l'offre et la demande pour ces types d'espaces est un facteur important pour le développement économique et un indicateur de l'utilisation optimale du territoire.

Espaces dont la vocation principale est industrielle, commerciale ou de bureau
Grand Montréal, 2014



Source : CMM, Carte d'utilisation du sol 2014. Réalisée à partir du rôle d'évaluation foncière.
Traitement : CMM, 2016.

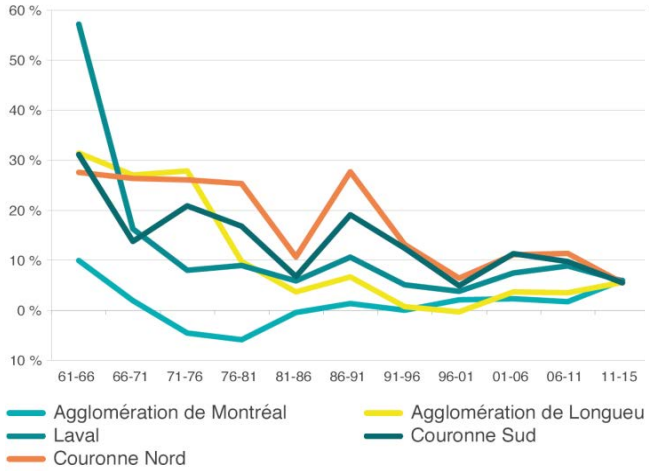
Données démographiques

Au cours des dernières années, soit durant la période 2010 à 2015, la population du Grand Montréal a crû en moyenne de 1,1 % annuellement. À l'échelle des cinq secteurs géographiques du Grand Montréal, l'agglomération de Montréal, soit l'île de Montréal, présente depuis le début des années 1960 des taux de croissance généralement plus faibles que ceux des quatre autres secteurs. Le poids démographique de l'agglomération de Montréal dans l'ensemble de la région est ainsi passé de 78 %, en 1961, à 51 %, en 2015.

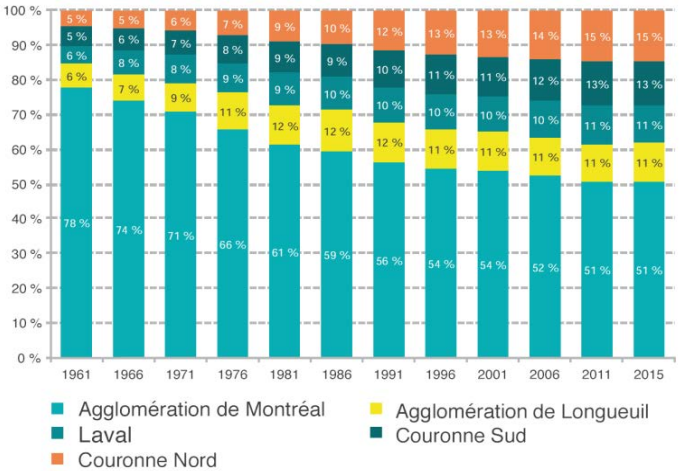
Toutefois, à partir du début des années 1990, l'écart entre le taux de croissance de l'agglomération de Montréal et celui des quatre autres secteurs s'est atténué de façon importante. Enfin, selon les dernières estimations de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ), le taux de croissance démographique dans chacun des cinq secteurs géographiques a été presque identique pour la période 2011-2015. La raison de ce résultat est une hausse de la croissance démographique dans les agglomérations de Montréal et de Longueuil et une baisse de la croissance à Laval et dans les couronnes.

Ce nouvel équilibre territorial en matière de croissance démographique a fait en sorte que la proportion de la population de chacun des cinq secteurs géographiques, dans la population totale du Grand Montréal, est demeurée stable dans la région entre 2011 et 2015.

Taux de croissance de la population (%), cinq secteurs du Grand Montréal, 1961-2015



Évolution du poids démographique (%), cinq secteurs du Grand Montréal, 1961-2015

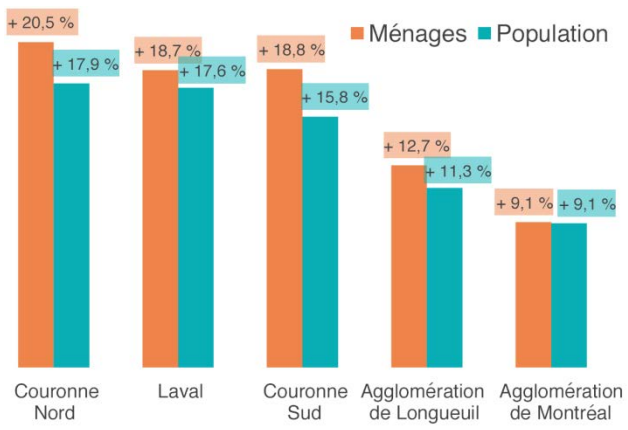


Sources : Statistique Canada, Recensements de la population 1961 à 2011; Institut de la statistique du Québec, Estimation de la population des municipalités du Québec au 1er juillet des années 1996 à 2015. Traitement : CMM, 2015.

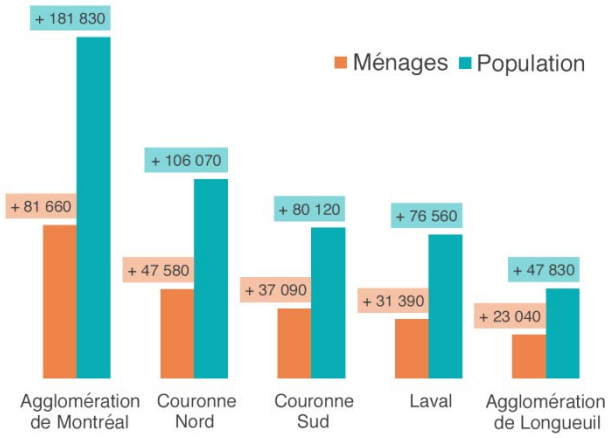
Selon les projections démographiques de l'ISQ à l'horizon 2031, la population de la région atteindra alors 4,5 millions d'habitants. Cette croissance démographique représentera une augmentation de 492 000 nouveaux habitants et de 221 000 nouveaux ménages entre 2016 et 2031. Toujours selon les projections démographiques de l'ISQ, c'est la couronne Nord, suivie de Laval et de la couronne

Sud, qui devrait enregistrer le plus haut taux de croissance dans les prochaines années. Toutefois, en nombre absolu, c'est plutôt l'agglomération de Montréal qui devrait accueillir le plus grand nombre de nouveaux résidants (181 830) et de nouveaux ménages (81 660).

Taux de croissance projeté de la population et des ménages, cinq secteurs du Grand Montréal, 2016-2031



Croissance projetée en nombre absolu de la population et des ménages, cinq secteurs du Grand Montréal, 2016-2031

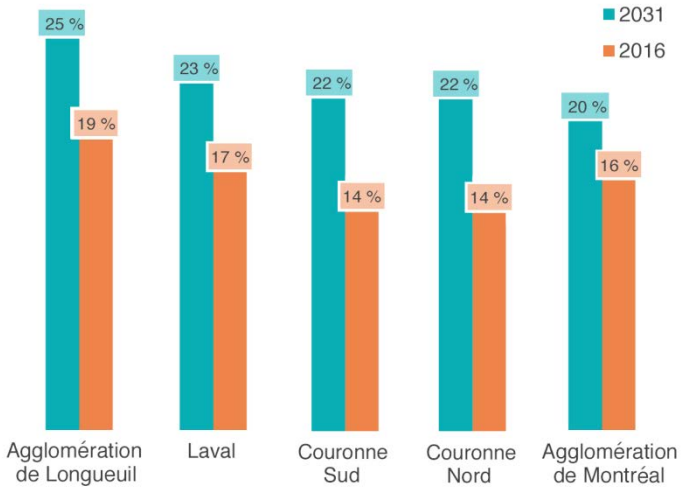


Source : Institut de la statistique du Québec, Perspectives démographiques, édition 2014. Traitement : CMM, 2015.

Le vieillissement de la population se poursuivra dans le Grand Montréal entre 2016 et 2031, selon les dernières projections démographiques de l'ISQ. En effet, au cours des 15 prochaines années, la population de 65 ans et plus devrait fortement augmenter avec l'arrivée progressive des baby-boomers à l'âge de la retraite, cohorte née entre 1945 et 1965. Les autres cohortes qui devraient connaître la plus forte croissance sont les 5 à 24 ans et les 35 à 54 ans.

La part de la population âgée de 65 ans et plus sur l'île de Montréal devrait passer de 16 % en 2016 à 20 % en 2031, ce qui représente la plus faible hausse et le taux le plus bas des cinq secteurs pour 2031. Les couronnes connaîtront une importante augmentation de la part relative des 65 ans et plus, qui passera de 14 % en 2016 à près de 22 % en 2031. C'est l'agglomération de Longueuil qui devrait afficher en 2031 la part de la population de 65 ans et plus la plus élevée, soit 25 %, suivie de Laval avec 23 %.

Projection de la proportion de la population de 65 ans et plus, cinq secteurs géographiques, 2016 et 2031



Source : Institut de la statistique du Québec, Perspectives démographiques, édition 2014.
Traitement : CMM, 2015.

Mobilité des personnes

De plus en plus de personnes se déplacent sur le territoire de la Communauté. En 2013, le nombre de déplacements des personnes atteint 8,2 millions sur 24 heures. Entre 2008 et 2013, on a enregistré une croissance de 12 % des déplacements comparativement à une croissance de 5 % de la population. Il s'agit d'une augmentation importante par rapport aux enquêtes précédentes et d'un renversement de la tendance observée depuis 1998 pour les déplacements journaliers.

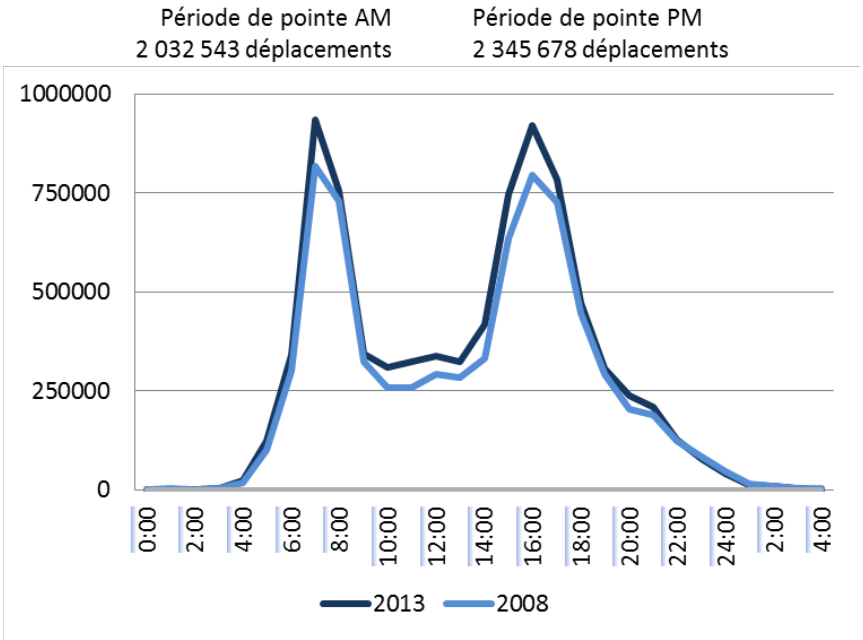
Nombre de déplacements des résidants de la CMM selon le mode de déplacement et la période de la journée, 1998, 2003, 2008 et 2013

	2013	2008	2003	1998
Pointe AM (6h-9h)				
Automobile	1 222 278	1 066 440	1 102 376	1 048 067
Transport en commun	445 230	409 848	353 048	326 899
Autres modes motorisés	135 594	156 609	155 150	162 096
Transports actifs	224 604	206 016	190 998	194 032
TOTAL POINTE AM	**2 027 706**	**1 838 913**	**1 801 572**	**1 731 094**
24 heures				
Automobile	5 355 177	4 578 088	4 855 157	5 051 046
Transport en commun	1 461 758	1 360 127	1 193 668	1 139 420
Autres modes motorisés	317 737	373 452	372 490	390 794
Transports actifs	1 044 725	964 897	885 097	1 040 283
TOTAL 24 HEURES	**8 179 397**	**7 276 564**	**7 306 412**	**7 621 543**

Source : Enquêtes Origine-Destination 1998, 2003, 2008 et 2013 (version v13 _2a_05jan2015).
Traitement : CMM, 2016.

Le nombre de déplacements effectués en période de pointe du matin ne cesse d'augmenter depuis 1998. En 2013, pour la première fois sur le territoire de la Communauté, plus de 2 millions de déplacements sont réalisés entre 6 h et 9 h le matin. Le même constat s'applique pour les déplacements réalisés en période de pointe du soir entre 15 h 30 et 18 h 30. Globalement, plus de 50 % des déplacements journaliers sont réalisés lors des deux périodes de pointe et près d'un million de déplacements (950 000) sont réalisés aux heures les plus achalandées, soit entre 7 h et 8 h le matin et 16 h et 17 h le soir. On constate également une hausse importante de 17 % de déplacements au courant de la journée.

Croissance des déplacements selon l'heure de départ



Source : Enquêtes Origine-Destination 2008 et 2013 (version v13 _2a_05jan2015).
Traitement : CMM, 2016.

Cette situation engendre une grande pression sur l'utilisation des infrastructures de transport dans la région métropolitaine aux heures les plus achalandées de la journée, amplifiant aussi les problèmes de congestion. D'autant plus que ce portrait ne prend pas en considération les déplacements des marchandises qui sont effectués en grande majorité aux mêmes heures.

Au niveau de l'emploi, on observe une croissance de 5 % des activités liées au travail entre 2008 et 2013; 60 % de cette croissance provient de l'extérieur de l'île de Montréal, avec une croissance marquée sur la couronne Nord. L'île de Montréal regroupe 66 % des emplois, dont 21 %, uniquement au centre-ville. Le centre-ville demeure le principal pôle d'emplois de la région, un emploi sur cinq y est situé.

Au niveau des modes de déplacement des personnes, on observe globalement une croissance de :

- 17 % des déplacements auto;
- 8 % des déplacements en transport collectif;
- 8 % des déplacements en modes actifs.

L'enquête OD de 2013 indique donc une nette reprise de l'usage de l'auto suite à la baisse observée en 2008. Les résultats de 2008 s'expliqueraient par une conjoncture caractérisée par le début de la récession économique de 2009-2010 combinée à une hausse importante du prix de l'essence qui avait pour la première fois franchi le cap du 1 $. 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.

Globalement, la part de marché ou part modale du transport collectif demeure stable par rapport à 2008 et se situe à 25 % des déplacements motorisés. Selon les secteurs de la Communauté, on observe des hausses de la part modale du transport collectif à Laval et dans les couronnes. Cette hausse peut être attribuée à la bonification de l'offre de services, telle que le prolongement du métro à Laval, les ajouts de service sur les trains de banlieue de Candiac et de Saint-Jérôme, les ajouts de service des autobus des couronnes et les ajouts de places de stationnement incitatif. À Montréal et à Longueuil, on observe une légère baisse de la part modale du transport collectif. Plusieurs projets en réalisation ou en planification dans ces secteurs de la Communauté pourront améliorer la performance du transport collectif par rapport à l'auto, telle que la mise en place du SRB Pie IX, le projet du REM dans l'axe du nouveau pont Champlain et dans l'ouest de l'île de Montréal et les prolongements du réseau de métro.

Part des déplacements effectués en transport en commun (TC) sur l'ensemble des déplacements motorisés (TMM) réalisés par des résidants de la CMM, en pointe AM, tous motifs, selon le secteur d'origine du déplacement

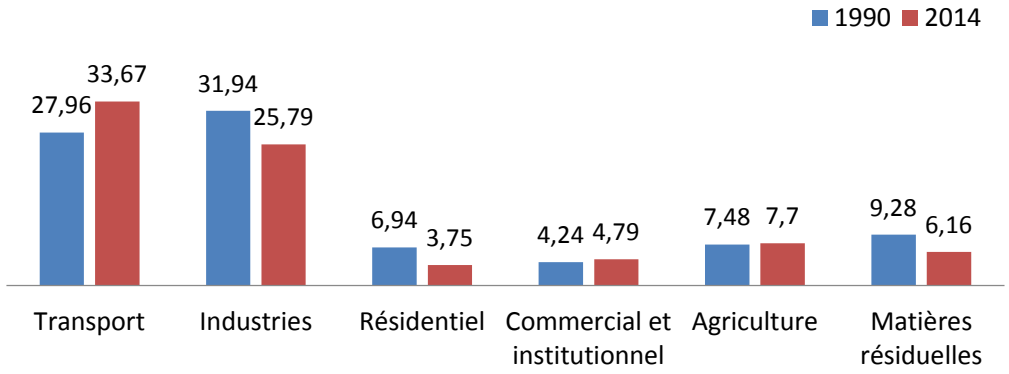
ORIGINE	Déplacements TC		Déplacements TMM		Part modale (%)		Variation
	2013	2008	2013	2008	2013	2008	08-13
Agglomération de Montréal	300 775	287 014	869 904	810 070	34,6	35,4	-0,9
Agglomération de Longueuil	47 851	46 339	203 624	190 043	23,5	24,4	-0,9
Laval	43 276	34 576	209 310	181 134	20,7	19,1	1,6
Couronne Nord	26 345	19 462	270 112	235 016	9,8	8,3	1,5
Couronne Sud	26 725	22 330	247 367	216 934	10,8	10,3	0,5
Hors CMM	*256*	*128*	4 319	*3 349*	n.s.	n.s.	n.s.
Total	**445 230**	**409 848**	**1 804 636**	**1 636 547**	**24,7**	**25,0**	**-0,4**

Source : Enquêtes Origine-Destination 1998, 2003, 2008 et 2013 (version v13 _2a_05jan2015). Traitement : CMM, 2016.

Bilan des émissions de gaz à effet de serre

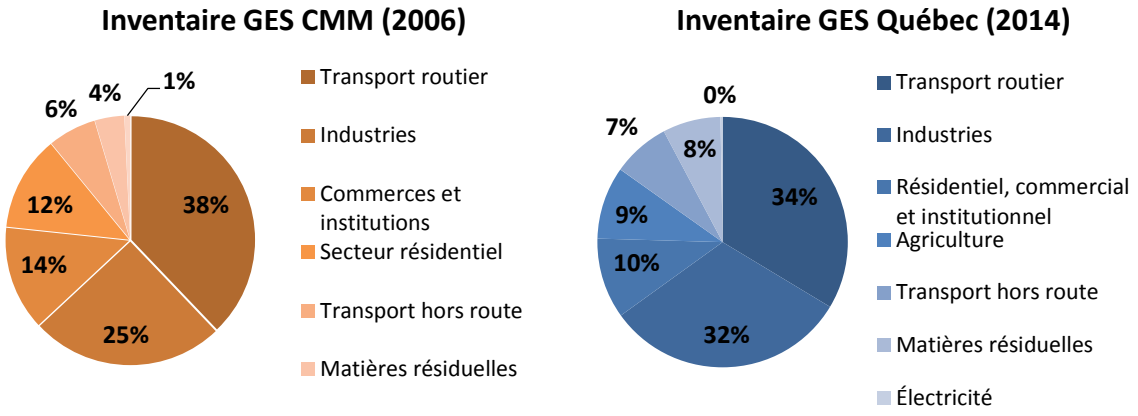
Le bilan GES le plus récent date de 2014 et a été réalisé pour l'ensemble du Québec. Selon ce bilan, le secteur des transports, incluant le transport de personnes et de marchandises, constituait en 2014 le plus important émetteur de gaz à effet de serre (GES) au Québec. C'est également le seul secteur qui a connu une croissance importante de ses émissions de GES pour la période de 1990 à 2014. À l'échelle de la Communauté, le portrait des émissions de GES le plus récent remonte à 2010 et présente des données de 2006. Compte tenu de l'évolution récente de la mobilité des personnes sur le territoire de la Communauté, nous prendrons ici comme hypothèse que les émissions de chacun des secteurs en GES sur le territoire de la Communauté ont probablement connu une évolution similaire à ce qui a été observé à l'échelle du Québec.

Évolution des émissions de GES au Québec entre 1990 et 2014 (Mt éq. CO_2)



Source : MDDELCC. 2017. Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2014 et leur évolution depuis 1990. Traitement CMM

Répartition des sources d'émissions de GES



Sources : Tecsult inc. 2010. Portrait des émissions de gaz à effet de serre sur le territoire de la CMM.
MDDELCC. 2017. Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2014 et leur évolution depuis 1990. Traitement CMM.

Mobilité active

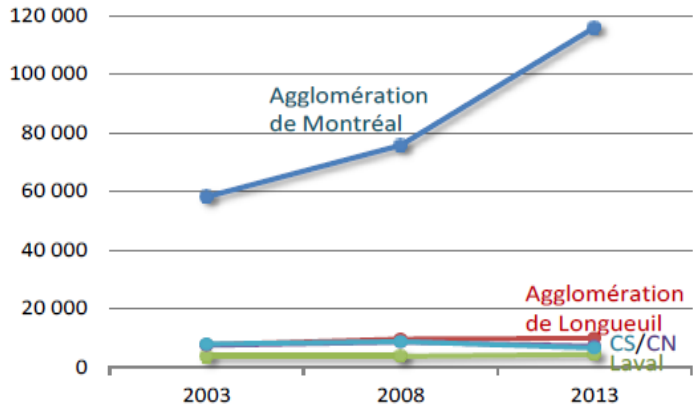
Les voies cyclables sur le territoire du Grand Montréal s'étendent sur plus de 2 200 km, auxquels s'ajoutent les 360 km de la Route verte. L'ensemble de ce réseau regroupe différents types d'aménagement : chaussées désignées, bandes cyclables, pistes cyclables et sentiers polyvalents. L'état de ce réseau est variable, avec certains des segments existants en bon état et d'autres nécessitant une mise aux normes. Des liens sont également manquants. Dans certains secteurs, la discontinuité entre les voies cyclables existantes est un frein à l'utilisation optimale du vélo. Les cours d'eau, les autoroutes, les ponts et les tunnels sont également autant d'obstacles à la circulation des cyclistes.

On retrouve près de 2 500 places de stationnement réparties dans les stations des cinq lignes de trains de banlieue et 1 500 places dans les stationnements incitatifs en lien avec les réseaux d'autobus (en 2015), permettant aux cyclistes un transfert modal vers les transports collectifs. À cela s'ajoutent 2 000 places de stationnement aux stations du métro. Les vélos sont admis dans le métro et à bord des trains de banlieue en dehors des heures de pointe. Certains autobus sont équipés de supports à vélo. De même, certaines compagnies de taxi acceptent de transporter les vélos sur un support ou dans une mini fourgonnette.

La pratique du vélo a connu un essor remarquable ces dernières années. Sur le territoire de la CMM, on observe une hausse importante du nombre de déplacements à vélo dans la dernière décennie. Alors qu'en 2003, les résultats de l'enquête Origine-Destination (O-D) démontraient quelque 87 000 déplacements réalisés quotidiennement en tout ou en partie en vélo, l'enquête O-D 2013 porte ce nombre au-delà de 149 000 déplacements quotidiens, dont 143 600 réalisés intégralement en vélo. Entre 2003 et 2013, alors que le nombre de déplacements totaux (tous modes confondus) dans la région durant les jours ouvrables d'automne a augmenté de 12 %, le nombre de déplacements à vélo a augmenté de 69,3 %.

À l'échelle des cinq grands secteurs de la région, on constate que l'augmentation des déplacements à vélo s'est principalement concentrée dans l'agglomération de Montréal, où leur nombre a doublé (+99,5 %) au cours de cette période.

Nombre de déplacements journaliers effectués à vélo dans le Grand Montréal, selon le secteur d'origine du déplacement, jours ouvrables d'automne 2003-2013

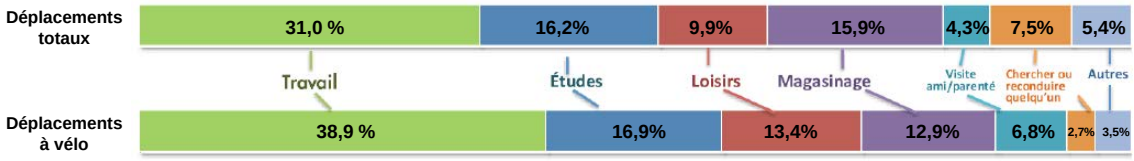


Source : Enquêtes Origine-Destination 2003 à 2013. Traitement : CMM, 2017.

Plusieurs quartiers du centre de l'île de Montréal présentent des parts modales du vélo dépassant les 3 %, même en période d'automne : c'est le cas du Plateau-Mont-Royal (8,8 %), de Rosemont–La Petite-Patrie (5,4 %), d'Outremont (3,9 %), de Ville-Marie (3,5 %) et de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension (3,4 %). Les autres secteurs présentent des parts modales vélo plus faibles en général.

Les cyclistes du Grand Montréal utilisent le vélo les jours de semaine pour un ensemble de motifs très variés. Le plus important est le travail, qui représente 38,9 % des déplacements à vélo, suivi des études (16,9 %), des loisirs (13,4 %) et du magasinage (12,9 %).

Répartition des déplacements journaliers totaux et à vélo dans le Grand Montréal selon le motif (sans les déplacements de retour à domicile) jours ouvrables de l'automne 2013



Source : Enquête Origine-Destination 2013. Traitement : CMM, 2017.

Ce portrait, établi à partir des données de l'enquête O-D 2013, ne couvre toutefois que les jours ouvrables d'automne. En été et les jours de fin de semaine, la proportion des déplacements à vélo dédiés aux loisirs est probablement plus élevée. En lien avec l'utilisation du vélo à des fins de loisirs, les données recueillies par Vélo Québec dans le cadre de *L'état du vélo au Québec en 2015* montrent que plus de 50 % des adultes (18-74 ans) à Montréal, Laval et Longueuil, utilisent régulièrement le vélo pour se rendre au boulot, à l'école, chez des amis ou ailleurs. En appliquant ce taux à l'ensemble du territoire, la Communauté compterait ainsi plus de deux millions de citoyens pratiquant cette activité.

Principaux constats et 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 :

- 3e rang pour la proportion de navetteurs utilisant le transport en commun pour se rendre au travail;
- 4e rang pour la desserte en transport en commun, tant au niveau de la ville-centre que des villes de banlieue;
- 4e rang pour la proportion de navetteurs utilisant le transport actif pour se rendre au travail;
- 11e rang en matière d'accessibilité piétonnière;
- 2e rang des métropoles cyclables d'Amérique du Nord;
- 6e rang pour la part modale du vélo pour les déplacements domicile-travail;
- 2e rang pour l'importance de son port dans le nord-est de l'Amérique du Nord;
- 4e 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. 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. 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.

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 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. La congestion routière sur le réseau routier du Grand Montréal qui impose des coûts annuels de 1,85 G$ par année (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.

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 réfection alors que les réseaux de transport collectif ne peuvent pas 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 l'amélioration des actifs existants et dans le développement de l'offre de service des réseaux de transports collectif et actif et une meilleure coordination des interventions.