FAITS SAILLANTS

ORIENTATIONS ET ATTENTES DE LA CMM POUR LE PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT COLLECTIF DE L'ARTM

DES ATTENTES FONDÉES SUR LE PMAD

En matière de transport durable, le Grand Montréal se positionne avantageusement. Il se hisse au troisième rang des régions de plus de deux millions d'habitants ayant la plus forte part modale du transport en commun et se classe deuxième pour ce qui est du transport actif. Toutefois, il fait face à de nombreux défis. Les orientations et les attentes de la CMM s'inscrivent 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.

La CMM a défini des objectifs et des critères dans le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) en matière de transport collectif (TC) métropolitain. Dans le respect des compétences de chacun, le PMAD et ces nouvelles attentes et orientations de la CMM constituent le cadre de référence pour toute approbation des plans stratégiques de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et des organismes publics de transport en commun (Société de transport de Montréal, Société de transport de Laval, Réseau de transport de Longueuil et Exo). Cette mesure assure la cohérence des interventions à l'échelle métropolitaine.

Pour la CMM, 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 collectifs et actifs et une meilleure coordination des interventions.

Communauté métropolitaine de Montréal

MAI 2018

3 ORIENTATIONS
18 ATTENTES

1 60 % DE LA CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE ORIENTÉE AUTOUR DES POINTS D'ACCÈS

1 - Une offre de services accrue et améliorée sur le réseau de transport en commun métropolitain structurant (RTCMS)

2 - Un réseau et ses points d'accès qui appuient l'émergence de quartiers TOD (Transit-Oriented Development)

3 - Un RTCMS qui structure l'urbanisation à l'intérieur du périmètre métropolitain

2 HAUSSE DE LA PART MODALE DU TRANSPORT COLLECTIF À 35 % EN 2031

4 - Un RTCMS développé selon les densités d'activité humaine

5 - Des pôles économiques consolidés par des RTC structurants

6 - Des mesures préférentielles telles que des voies pour autobus selon les axes identifiés dans le PMAD

7 - Une expérience client améliorée grâce aux TI et à une tarification tarification simplifiée et adaptée

8 - Plus de mobilité active et contribuer à la mise en place, d'ici 2031, des voies cyclables utilitaires du Plan directeur du Réseau vélo métropolitain de la CMM

9 - Une mobilité qui intègre les différents modes

10 - Un cadre financier et un échéancier respectueux des capacités des municipalités et de organismes

11 - Une collaboration efficace entre les intervenants du TC et les municipalités

12 - Une accessibilité universelle sur l'ensemble du réseau

3 RÉDUCTION DES GES

13 - Une électrification du parc d'autobus

14 - Une empreinte réduite des stationnements incitatifs et un aménagement adapté aux aux changements climatiques

15 - Un plan d'évaluation des vulnérabilités et d'adaptation aux changements climatiques du réseau

MOBILITÉ : POUR UNE RÉGION MÉTROPOLITAINE DURABLE ET CONNECTÉE

L'ARTM DEVRA ÉGALEMENT PRÉVOIR :

16 - Une modulation tarifaire qui prend en compte les orientations à venir de la CMM

17 - Un mécanisme de suivi du plan stratégique

18 - De nouvelles sources de financement des transports collectif et actif, dans le cadre de sa politique de financement, en collaboration avec la CMM