



la Chambre de commerce
du Montréal métropolitain

Plan stratégique de développement de l'ARTM : une impulsion pour la mobilité dans le Grand Montréal

*Recommandations dans le cadre de la consultation publique sur le Plan stratégique de
développement de l'Autorité régionale de transport métropolitain*

.....

Mémoire présenté à l'Autorité régionale de transport métropolitain

14 décembre 2020

Table des matières

Préambule	3
Contexte	3
Introduction	3
Impact de la pandémie.....	4
La congestion : un enjeu toujours présent.....	5
Principes de réussite du Plan stratégique de développement.....	5
1. Pour une nouvelle ère de la mobilité métropolitaine	6
1.1. Faire preuve de réalisme et d'adaptabilité	6
1.2. Le passé, garant de l'avenir?	6
1.3. Rehausser la part du transport collectif dans les investissements en transports	8
2. Renforcer le rôle de planification de l'ARTM	8
2.1. Entretien des actifs existants et favoriser l'achalandage	9
2.2. Assurer la réalisation des projets en cours	9
2.3. Miser sur des projets au rendement rapide.....	9
2.4. Ordonnancer les nouveaux projets de manière structurée	10
3. L'aménagement du territoire, clé d'une mobilité efficiente	10
3.1. Assurer une coordination avec les autres instances	10
3.2. Poursuivre la dynamique TOD à l'échelle métropolitaine.....	10
4. Miser davantage sur la mobilité émergente, l'innovation et l'électrification ...	11
4.1. Favoriser les nouveaux modes de mobilité	11
4.2. Accélérer le virage numérique du transport collectif	12
Conclusion	12
Synthèse des recommandations	14

Préambule

Forte d'un réseau de plus de 8 000 membres, la CCMM agit sur deux fronts : porter la voix du milieu des affaires montréalais et offrir des services spécialisés aux entreprises et à leurs représentants. Toujours au fait de l'actualité, elle intervient dans des dossiers déterminants pour la prospérité des entreprises et de la métropole. Avec l'appui de ses experts Acclr, la CCMM vise à accélérer la création et la croissance des entreprises de toutes tailles, ici et à l'international.

Contexte

Le dépôt du Plan stratégique de développement du transport collectif (ci-après appelé le « PSD ») de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ci-après appelée l'« ARTM ») arrive à la suite de nombreux changements en matière de gouvernance de la mobilité métropolitaine opérés dans le cadre de la *Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal*. Créée en 2017, l'ARTM a succédé à l'Agence métropolitaine de transport (ci-après appelée l'« AMT »), pour sa part établie en 1996.

Ce grand remaniement avait comme objectif de simplifier et d'accroître la cohérence de l'organisation du transport en commun du cœur économique de la province, notamment en centralisant les processus de planification, d'organisation, de financement et de promotion des transports collectifs au sein d'un seul organisme suprarégional. La Chambre de commerce du Montréal métropolitain (ci-après appelée la « Chambre ») avait appuyé la création de cette nouvelle structure de gouvernance, en soulignant également la pertinence de créer un organisme de planification qui pourrait remplir son mandat sans être soumis directement aux pressions politiques locales que suscite inévitablement ce genre d'exercice.

Le dépôt du Plan stratégique de développement de l'ARTM représente un jalon important. Il s'agit du premier plan élaborant une feuille de route pour l'organisation du transport collectif à l'échelle métropolitaine. Ce plan était réclamé depuis longtemps par le milieu des affaires et la Chambre.

Introduction

La Chambre estime que les enjeux de mobilité sont au cœur des éléments susceptibles de renforcer ou d'affaiblir la performance économique de la métropole. C'est la raison pour laquelle elle intervient systématiquement dans le cadre de consultations publiques en matière de transports.

En 2010, la Chambre a publié une étude intitulée *Le transport en commun : au cœur du développement économique du Grand Montréal*¹, qui incluait entre autres un calcul des bénéfices liés à l'augmentation de la part modale du transport en commun et recommandait la mise en place d'une meilleure structure de gouvernance. En 2011, à la suite du dépôt du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (ci-après appelé le « PMAD »), elle a présenté un mémoire intitulé *Le plan d'aménagement : une fondation pour l'essor économique de la métropole*². Le PMAD répondait à la demande de la Chambre d'établir une vision globale de l'aménagement à l'échelle métropolitaine. En 2012, la Chambre a déposé un mémoire intitulé *Le financement du transport en commun : pour accélérer le passage à l'action*³, qui proposait plusieurs pistes de solution afin d'accroître le financement des transports collectifs.

¹ CCMM, *Le transport en commun : au cœur du développement économique du Grand Montréal*, novembre 2010, [En ligne : https://www.ccm.ca/documents/etudes/2010_2011/10_11_26_ccmm_etude-transport_fr.pdf].

² CCMM, *Le plan d'aménagement : une fondation pour l'essor économique de la métropole*, septembre 2011, [En ligne : <https://www.ccm.ca/fr/nouvelles/the-pmad-after-10-years-an-acceptable-compromise-is-finally-taking-shape/>].

³ CCMM, *Le financement du transport en commun : pour accélérer le passage à l'action*, mai 2012, [En ligne : https://www.ccm.ca/documents/memoires/2011_2012/12_05_09_financementtransport_fr.pdf].

Plus récemment, le rapport du Comité consultatif sur le développement économique du territoire, présidé par M. Michel Leblanc et publié en 2018, insistait sur l'importance de l'offre de transport collectif comme facteur déclencheur pour développer des secteurs économiques dynamiques⁴. En 2019, la Chambre et Propulsion Québec ont présenté l'étude *Positionner le Québec et sa métropole comme leaders des transports électriques et intelligents*⁵, qui proposait notamment des pistes d'action pour accroître la souplesse réglementaire. En 2019, la Chambre a participé au Chantier sur le financement de la mobilité du MTQ. Son mémoire intitulé *Pour un financement visionnaire de la mobilité*⁶ recommandait entre autres l'instauration d'une taxe kilométrique à l'échelle provinciale. Enfin, en 2020, la Chambre a publié l'étude *L'implication des entreprises pour améliorer la fluidité des déplacements dans la métropole : des avantages pour les entreprises, les travailleurs et l'ensemble des Montréalais*⁷, qui formule des pistes d'action pour les entreprises, les gouvernements et les organismes.

La Chambre est fréquemment l'hôte d'événements touchant au secteur du transport. C'est le cas de son Forum stratégique sur le transport de personnes et de marchandises, qui célébrait sa dixième édition cette année et qui sert de lieu d'échange et de mobilisation privilégié sur le transport dans le Grand Montréal. En 2020, ce forum s'est tenu dans le cadre du mouvement économique métropolitain Relançons MTL. La Chambre y a présenté un plan d'action pour renforcer le secteur du transport et de la logistique ainsi qu'un plan d'action pour renforcer le secteur de la construction et des infrastructures, dont plusieurs projets en transports.

Impact de la pandémie

Au moment du déclenchement de la pandémie, l'économie métropolitaine connaissait un essor exceptionnel qui se traduisait par une croissance et une création d'emplois plus fortes qu'ailleurs au Québec⁸. Les tendances démographiques d'avant la pandémie témoignaient également de l'attractivité du Grand Montréal, avec une hausse de près de 350 000 personnes en dix ans⁹. Ces tendances avaient comme effet de créer une pression grandissante sur le système de transport routier et sur les dispositifs de transport collectif.

La pandémie est venue bouleverser cette situation favorable, d'abord lors du grand confinement du printemps 2020, qui a provoqué un arrêt brutal de plus de 40 % de l'économie et une diminution nette du nombre de déplacements. Malgré le très fort rebond de l'économie à partir de mai, on a constaté une persistance de la baisse de l'utilisation des transports en commun, malgré les rapports qui confirmaient que ce type de transport demeurerait sécuritaire et présentait un faible risque de transmission de la COVID-19¹⁰.

Malgré cette baisse importante et pour l'instant persistante d'achalandage, nous prévoyons un éventuel retour des passagers à mesure que s'améliorera la situation sanitaire alors que la campagne de vaccination s'amorce. Le centre-ville de Montréal devrait demeurer un lieu de forte concentration d'emplois et la prévalence du télétravail devrait mener à davantage d'horaires en mode hybride sans pour autant éliminer la nécessité de centaines de milliers de déplacements quotidiens.

⁴ Comité consultatif sur le développement économique du territoire de la Ville de Montréal, *Bâtir une métropole au profit de tous ses quartiers*, 22 octobre 2018, [En ligne : <https://www.ccm.ca/~media/Files/News/2018/Rapport-Batir-une-metropole-prospere-au-profit-detous-ses-quartiers.pdf?la=fr>].

⁵ CCMM et Propulsion Québec, *Positionner le Québec et sa métropole comme leaders des transports électriques et intelligents*, mai 2019, [En ligne : <https://www.ccm.ca/fr/publications/memoires/positionner-le-quebec-et-sa-metropole-comme-leaders-des-transports-electriques-et-intelligents/>].

⁶ CCMM, *Pour un financement visionnaire de la mobilité*, novembre 2019, [En ligne : <https://www.ccm.ca/fr/publications/infrastructure/pour-un-financement-visionnaire-de-la-mobilite/>].

⁷ CCMM, *L'implication des entreprises pour améliorer la fluidité des déplacements dans la métropole : des avantages pour les entreprises, les travailleurs et l'ensemble des Montréalais*, septembre 2020, [En ligne : <https://www.ccm.ca/fr/publications/etude/l-implication-des-entreprises-pour-ameliorer-la-fluidite-des-deplacements-dans-la-metropole/>].

⁸ La Presse, « L'économie de Montréal va beaucoup mieux », 20 août 2019, [En ligne : <https://www.lapresse.ca/affaires/economie/2019-08-20/l-economie-de-montreal-va-beaucoup-mieux/>].

⁹ Statistique Canada, *Estimations de la population, 1^{er} juillet, selon la région métropolitaine de recensement et l'agglomération de recensement, limites de 2016*, [En ligne : https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/tv.action?pid=1710013501&request_locale=fr].

¹⁰ Union internationale des transports publics, *Policy Brief: Public transport is COVID-safe*, octobre 2020, [En ligne : <https://cms.uitp.org/wp/wp-content/uploads/2020/10/Policy-Brief-PTisCOVID-Safe.pdf>].

La congestion : un enjeu toujours présent

Malgré l'adoption massive du télétravail et du ralentissement de l'activité économique, la congestion demeure bien présente dans la région métropolitaine¹¹. La congestion et la pollution qui y est associée représentent un problème important, particulièrement dans un contexte de lutte contre les changements climatiques et de relance économique. Ailleurs dans le monde, l'intensité de la circulation reprend aussi de la vigueur, dépassant même parfois les niveaux pré-pandémiques¹². Bien qu'il s'agisse de phénomènes complexes, l'inquiétude de certains usagers envers le transport collectif pourra, du moins à court terme, favoriser l'utilisation de l'auto solo.

Par ailleurs, les besoins accrus d'espace créés par le télétravail risquent de favoriser la migration des gens vers la banlieue et la région – des zones moins bien desservies par le transport collectif –, ce qui pourrait augmenter la pression sur l'ensemble du réseau routier¹³. Bien qu'il soit encore difficile de se prononcer sur le caractère structurel de ces bouleversements, la planification du transport collectif effectuée par l'ARTM devra s'y adapter. La congestion est là pour rester, à moins de déployer une offre efficace de transport collectif.

La situation actuelle n'est pas satisfaisante. En 2018, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) évaluait les coûts de la congestion à plus de 4,2 milliards de dollars. Un récent sondage publié par Radio-Canada nous apprenait que seulement 39 % des habitants de la CMM se disent satisfaits de la fluidité des transports¹⁴. La situation est encore pire dans l'agglomération de Montréal, où 18 % des répondants se disent satisfaits de l'état de la fluidité¹⁵. Au-delà de ses effets négatifs sur l'environnement et sur la qualité de vie, la congestion a des répercussions économiques importantes sur la mobilité de la main-d'œuvre, la productivité des entreprises¹⁶ et, plus globalement, sur l'attractivité de la métropole.

Ces tendances soulignent le caractère essentiel d'une planification en amont du transport collectif dans l'esprit d'un développement économique plus optimal et d'une meilleure fluidité, aussi bien des personnes que des marchandises.

À cet égard, la Chambre salue l'exercice à l'étude. Elle insiste sur la nécessité de mettre en œuvre le PSD de manière collaborative avec toutes les parties prenantes, c'est-à-dire le secteur privé, la CMM et ses 82 municipalités ainsi que les gouvernements du Québec et du Canada.

Principes de réussite du Plan stratégique de développement

Pour la Chambre, la mise en œuvre du Plan stratégique de développement devra s'orienter autour de cinq axes fondamentaux :

1. Mettre en place des mécanismes de suivi
2. Assurer une réalisation efficace des projets
3. Trouver de nouvelles sources de financement
4. Collaborer avec le milieu des affaires à toutes les étapes de la mise en œuvre
5. Faire de Montréal un chef de file en matière d'innovation en transports collectifs

¹¹ Radio-Canada, *Moteur de recherche*, « La congestion routière, de retour et parfois pire qu'avant la pandémie », 24 novembre 2020, [En ligne : <https://ici.radio-canada.ca/premiere/emissions/moteur-de-recherche/segments/chronique/211012/trafic-embouteillage-villes-milieu-urbains-covid-19-coronavirus>].

¹² Deloitte, *Post-pandemic traffic jams: What they might mean for tech, media, and telecom*, [En ligne : <https://www2.deloitte.com/ca/en/pages/technology-media-and-telecommunications/articles/post-pandemic-traffic-jams.html>].

¹³ Government Technology, *Has COVID-19 Forever Changed Rush-Hour Traffic Patterns?*, 20 octobre 2020, [En ligne : <https://www.govtech.com/fs/data/Has-COVID-19-Forever-Changed-Rush-Hour-Traffic-Patterns.html>].

¹⁴ AdHoc Recherche, *Sondage sur la perception des citoyens du Grand Montréal face à leur ville*, p. 20, [En ligne : <https://www.adhoc-recherche.com/communication/Sondage-Radio-Canada-Ad-hoc-Grand-Montreal-Octobre-2020.pdf>].

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶ TomTom, *Montréal Traffic*, 10 décembre 2020, [En ligne : https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/montreal-traffic/].

1. Pour une nouvelle ère de la mobilité métropolitaine

1.1. Faire preuve de réalisme et d'adaptabilité

Le PSD est ambitieux. Cette ambition avouée découle principalement des objectifs énoncés par la CMM dans son Plan métropolitain d'aménagement et de développement de 2011 et de la Politique de mobilité durable 2030 (PMD) du gouvernement du Québec, adoptée en 2018. Parmi les objectifs du PSD, la Chambre note le passage de la part modale du transport collectif de 25 % à 35 % d'ici 2031 à 2035 et l'augmentation de 60 % de l'offre de services de transport en commun.

La Chambre appuie les objectifs d'augmentation de la part modale du transport collectif à l'échelle métropolitaine dans une optique de réduction de l'utilisation de l'auto solo comme mode de transport. Cependant, les données fournies par la dernière enquête Origine-Destination de l'ARTM montrent l'ampleur du défi auquel fait face l'ARTM. L'enquête de 2018 faisait état d'une hausse anémique de l'utilisation du transport en commun d'à peine 4 % par rapport à 2013¹⁷, soit l'équivalent d'une hausse de 0,8 % par année. De fait, il s'agit de la plus faible hausse en 20 ans. L'enquête a également indiqué une hausse de la part modale du transport collectif et bimodal d'à peine 1 % en cinq ans. Selon les objectifs du PSD, la hausse de la part modale du transport collectif devra atteindre 1 % annuellement afin d'atteindre la cible de 35 % d'ici 2031 – une augmentation de 400 % par rapport au taux de croissance actuel.

La volonté de l'ARTM de donner un nouvel élan au transport collectif est louable. Toutefois, si l'on se fie aux tendances des dernières années, les objectifs du PSD seront très difficiles à atteindre. Il faudra donc veiller particulièrement à ce que ces cibles élevées n'alimentent pas la démobilité des acteurs du milieu et le cynisme de la population face à la mobilité métropolitaine. La crédibilité et l'image de l'ARTM sont également en jeu. La Chambre recommande donc l'adoption d'une approche pragmatique s'appuyant sur des cibles intermédiaires, un mécanisme de partage des résultats avec les partenaires et un réel exercice de définition des problèmes qui pourraient avoir une incidence sur les échéanciers et les coûts des projets.

Recommandation n° 1 : Établir des cibles intermédiaires pour les principaux indicateurs, dont la part modale du transport collectif, et créer un mécanisme de partage de l'information avec les partenaires sous forme de consultation.

Au-delà des cibles proposées par le PSD, la question des indicateurs en tant que tels devra faire l'objet d'une réflexion. L'ARTM devra veiller à utiliser un large éventail de données afin de guider précisément ses efforts en matière de transport collectif et d'assurer l'efficacité des projets et des initiatives.

L'impact de la crise sanitaire et les conséquences qui y sont liées influenceront vraisemblablement sur les habitudes de mobilité des habitants de la région métropolitaine. À cet effet, l'ARTM devrait s'assurer de bien comprendre ces changements, au-delà de l'exercice quinquennal de l'enquête Origine-Destination.

1.2. Le passé, garant de l'avenir?

Le PSD présente une liste exhaustive de divers projets de transport collectif à différentes étapes de leur mise en œuvre. Bien que la Chambre partage l'ambition de l'ARTM, elle est d'avis que l'exercice de planification doit être empreint de réalisme.

L'histoire nous enseigne que la réalisation des projets en transport collectif à Montréal est souvent un parcours rempli d'obstacles. Plusieurs projets n'arrivent pas à être réalisés selon l'échéancier initial et le budget proposé. En ce sens, le PSD doit faire preuve de prudence et de pragmatisme.

¹⁷ Autorité régionale de transport métropolitain, *Enquête Origine-Destination 2018*, janvier 2020, [En ligne : https://www.artm.quebec/wp-content/uploads/2020/06/document-mobilite_EOD_2018.pdf].

Afin d'illustrer son propos, la Chambre présente un bref historique de deux projets d'envergure : le service rapide par bus (SRB) le long de Pie-IX et le prolongement de la ligne bleue du métro. Ces projets, appuyés de longue date par la Chambre, auront un impact positif très important sur la mobilité dans le Grand Montréal. Toutefois, leur évolution est riche d'inquiétants constats.

- Le **projet de SRB le long de Pie-IX** est lancé au milieu des années 2000. En 2009, sa réalisation est officialisée par le gouvernement du Québec ainsi que par les maires de Montréal et de Laval¹⁸. L'AMT, ancêtre de l'ARTM, fournit une grande partie du budget¹⁹. Les travaux d'un premier tronçon allant de la station de métro Pie-IX au pont du même nom devaient commencer en 2011 et se terminer en 2013. Le coût est alors estimé à 154 millions de dollars.

En septembre 2010, il est décidé de prolonger le service vers Laval à un coût additionnel estimé à 125 millions de dollars. Notons qu'en 2012, la Chambre se positionnait en faveur du projet²⁰.

Dans les années qui suivent, différentes études sont menées et on profite de l'occasion pour réaliser des travaux d'infrastructures municipales, ce qui augmente les coûts et entraîne des retards supplémentaires. À l'automne de 2019, le projet est inscrit dans la *Déclaration du gouvernement du Québec et de la Ville de Montréal pour revitaliser l'Est de Montréal*.

Le coût du SRB Pie-IX est aujourd'hui évalué à près de 647 millions de dollars en raison du prolongement vers la rue Notre-Dame Est et de l'électrification du matériel roulant²¹. La portion du projet initial devrait être achevée en 2022, alors que le prolongement vers Notre-Dame Est le sera en 2023, soit 14 ans après le lancement du projet.

- L'idée du **projet du prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal** a commencé à germer dans les années 1980. Bien plus tard, à la suite d'une consultation publique menée en 2007, le projet d'une prolongation de cinq stations jusqu'à Anjou est lancé.

En 2012, le prolongement devient une priorité de la Ville de Montréal et une priorité absolue du gouvernement du Québec. Le coût des trois premières stations (phase 1) est alors évalué à 945 millions de dollars. Une première annonce de mise en place d'un bureau de projet est faite en 2013. On prévoit alors que les travaux de construction commenceront vers la fin de 2017 ou au début de 2018 et qu'ils se termineront entre 2022 et 2025.

En avril 2018, les gouvernements fédéral et provincial annoncent un apport financier de 16 millions de dollars chacun dans le projet pour la création d'un bureau de projet. De plus, le gouvernement du Québec avance 330 millions de dollars pour entamer le processus d'expropriation et d'acquisition des terrains.

En 2019, *La Presse* rapporte que le coût total du projet serait de 4,5 milliards de dollars et que sa mise en service serait en 2026. Depuis, le développement du projet se poursuit, mais se heurte à des enjeux d'expropriation plus sérieux que ceux prévus. À cet égard, le projet de loi 67 du gouvernement du Québec, soutenu par la Chambre, peut apporter des solutions. Néanmoins, le projet a pris beaucoup de retard alors que les coûts ont explosé.

Bien que le rôle centralisateur de l'ARTM et l'adoption d'une feuille de route stratégique puissent favoriser une meilleure coordination des projets, une attention particulière devra être portée à ces problématiques. Il ne faut pas sous-estimer les écueils et la complexité des projets, aussi attendus et bénéfiques soient-ils. Il faut éviter ces délais qui entraînent une explosion des coûts et alimentent le cynisme de la population.

Recommandation n° 2 : Mettre en place un bureau de projet permanent, sous l'autorité de l'ARTM, afin de planifier une expansion itérative et constante du réseau de transport collectif montréalais.

¹⁸ *La Presse*, « Projet Pie-IX: pas avant 2013 », 17 décembre 2009, [En ligne : <https://www.lapresse.ca/actualites/regional/montreal/200912/16/01-931776-projet-pie-ix-pas-avant-2013.php>].

¹⁹ *Journal Métro*, « SRB Pie-IX: une station inaugurée six ans avant le lancement du service », 13 octobre 2016, [En ligne : <https://journalmetro.com/actualites/montreal/1035572/srb-pie-ix-une-station-inauguree-six-ans-avant-le-lancement-du-service/>].

²⁰ *Op.cit.*, note 3

²¹ *TVA Nouvelles*, « Prolongement vers Notre-Dame Est: les coûts estimés du SRB Pie-IX grimpent à près de 650 millions \$ », 23 septembre 2020, [En ligne : <https://www.tvanouvelles.ca/2020/09/23/prolongement-vers-notre-dame-est-les-couts-estimes-du-srb-pie-ix-grimpent-a-pres-de-650-millions-1>].

1.3. Rehausser la part du transport collectif dans les investissements en transports

Afin d'atteindre ses objectifs, le PSD prévoit une augmentation très importante des investissements en transport collectif à l'échelle métropolitaine. Selon le document, les montants liés aux nouveaux investissements en immobilisations et aux nouveaux coûts d'exploitation se situent entre 35,3 et 45,5 milliards de dollars pour la période 2021-2030. La réalisation de ce plan ambitieux implique une croissance du budget de l'ARTM et des nouvelles sources de financement.

À cet égard, la Chambre a contribué au Chantier sur le financement de la mobilité lancé par le ministère des Transports du Québec (MTQ). Les résultats de cette réflexion auront des implications importantes pour le financement du PSD. Dans son mémoire, la Chambre faisait état de plusieurs priorités. Entre autres, elle est en faveur de l'objectif d'augmenter la part du transport collectif dans les dépenses en transport, et de la mise à profit de l'expertise et du financement des entreprises privées dans les grands projets de transport.

La Chambre a également exprimé son opposition à certaines propositions telles que l'instauration d'une ceinture de péages, l'instauration de taxes sur la masse salariale ou les versements en transport, ou encore l'imposition de redevances de transport trop élevées aux promoteurs immobiliers. Elle a au contraire fait valoir que d'autres moyens plus justes et efficaces devraient être déployés afin de mieux financer le transport en commun, notamment la mise en place d'une taxe kilométrique et l'obtention de sommes additionnelles de la part des différents ordres de gouvernement.

Recommandation n° 3 : Augmenter graduellement la part du transport collectif dans les dépenses en transport, sans pour autant compromettre ou retarder la réalisation de projets stratégiques de transport routier en cours.

2. Renforcer le rôle de planification de l'ARTM

Les besoins en matière de mobilité dans le Grand Montréal sont pressants et font l'objet d'un vaste consensus. Les initiatives de transport en commun reçoivent des niveaux d'appui très élevés, et ce, partout dans la CMM : 87 % des gens sont en faveur du prolongement du métro; 85 % souhaitent l'expansion du REM; 74 % voudraient qu'une nouvelle ligne de métro voie le jour; et 63 % appuient la création d'un système de tramway²².

L'ARTM joue un rôle essentiel dans la planification et le financement des projets. Cette fonction structurante doit être utilisée afin d'optimiser les nombreuses études proposées dans le PSD. De plus, l'ARTM peut représenter l'ensemble de la région métropolitaine auprès des gouvernements du Québec et du Canada afin de présenter les priorités collectives et d'obtenir un financement plus élevé et prévisible.

Les solutions pour remédier aux problèmes de congestion sont souvent déjà connues des gouvernements et des acteurs du milieu. Certaines de ces priorités ont notamment été définies dans le document *Proposition d'actions priorisées en transport collectif* soumis par l'ARTM au gouvernement du Québec en mai 2020. La Chambre appuie la réalisation de ces nombreux projets qui, en plus de contribuer à l'attractivité et au développement économique de la métropole, pourraient contribuer à la relance de l'économie au sortir de la crise²³. Cela dit, la Chambre a constamment fait valoir l'importance de faire les choses de manière ordonnée en accordant la priorité aux actifs existants, puis en en développant de nouveaux.

²² *Op. cit.*, note 18, p. 40.

2.1. Entretien des actifs existants et favoriser l'achalandage

Une attention particulière devrait être portée à l'entretien des actifs existants, qu'il s'agisse du renouvellement du matériel roulant, de l'entretien des infrastructures ou de l'aménagement du réseau afin de rendre celui-ci plus intégré aux autres modes de transport, dont les modes doux et actifs. L'entretien des actifs existants n'est peut-être pas aussi prestigieux que la construction de nouveaux liens structurants, mais son impact sur la qualité des services et la perception du public ne doit jamais être sous-estimé.

La diminution importante de l'achalandage en raison de la crise sanitaire a d'importantes répercussions sur les revenus des exploitants du Grand Montréal. Si elle persiste, cette baisse de revenus pourrait à terme avoir un impact important sur la capacité d'effectuer des investissements dans le réseau. Une campagne de communication à l'échelle métropolitaine pourrait favoriser l'achalandage, notamment en soulignant le caractère sécuritaire des déplacements.

Recommandation n° 4 : Lancer une opération massive de communication qui fera la promotion du transport en commun en mettant de l'avant les mesures qui ont été prises pour assurer un environnement sécuritaire dans le métro et les autobus.

2.2. Assurer la réalisation des projets en cours

L'achèvement des grands projets d'infrastructure en cours contribuera à la relance verte de notre économie. Le chantier du Réseau express métropolitain (REM) va bon train, alors que CDPQ Infra a modifié ses échéanciers en raison d'enjeux imprévus dans le tunnel Mont-Royal et de délais causés par la crise sanitaire²⁴. Le projet de SRB Pie-IX est également en voie d'être terminé. Quant au prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal, le projet de loi 66 offre une occasion d'en accélérer la réalisation. L'achèvement de ces grands projets est non seulement indispensable pour améliorer la mobilité métropolitaine, mais également pour combattre le cynisme grandissant des citoyens face à la lenteur de la réalisation des projets structurants. L'accélération de ces projets serait le meilleur moyen d'assurer une adhésion encore plus importante de la population aux objectifs du PSD ainsi qu'à la mission de l'ARTM. La baisse de l'achalandage actuelle est également un moment propice pour réaliser certains travaux plus rapidement afin d'en diminuer l'impact sur les usagers au moment où la pandémie prendra fin.

2.3. Miser sur des projets au rendement rapide

En plus de grands projets d'infrastructure très structurants, l'ARTM devrait miser sur la réalisation de projets de plus petite envergure pouvant être déployés rapidement et donner des résultats immédiats en contribuant à une meilleure fluidité des déplacements à l'échelle métropolitaine. À titre d'exemple, le réseau de voies prioritaires pour bus pourrait améliorer, dans des délais et coûts raisonnables, l'offre de service des agences de transport en commun en fournissant aux usagers un moyen plus rapide et fiable de se déplacer.

D'autres mesures à considérer pourraient inclure des campagnes de promotion ou des journées incitatives avec des tarifs spéciaux. La Chambre note avec satisfaction l'introduction par l'ARTM du concept de *Centrale de la mobilité*, une plateforme unique sur laquelle les usagers pourront planifier leurs déplacements. L'intégration de différents modes de mobilité – dont ceux proposés par le secteur privé, par exemple la micromobilité et les services partagés – devra y être priorisée. On peut également penser à des mesures incitatives pour le covoiturage et les taxis collectifs sur demande²⁵. La Centrale devra également

²⁴ CDPQ Infra, *Réseau express métropolitain : bilan de travaux réalisés dans un contexte exceptionnel et mise à jour sur le projet*, 13 novembre 2020, [En ligne : <https://www.cdpqinfra.com/fr/actualites/communiques/reseau-express-metropolitain-bilan-de-travaux-realises-dans-un-contexte>].

²⁵ *La Presse*, « Transports collectifs : "Il y aurait moyen d'améliorer bien des choses" », 11 février 2019, [En ligne : <https://www.lapresse.ca/actualites/politique/politique-quebecoise/201902/10/01-5214237-transports-collectifs-il-y-aurait-moyen-dameliorer-bien-des-choses.php>].

offrir une tarification et une interface unique afin d'uniformiser et de simplifier l'expérience d'utilisation. Il s'agit là d'un moyen rapide de rendre le transport en commun plus attrayant et accessible.

Recommandation n° 5 : Assurer un déploiement rapide de la plateforme unique *Centrale de la mobilité* tout en offrant une tarification et une interface utilisateur intégrées à l'échelle du territoire.

2.4. Ordonnancer les nouveaux projets de manière structurée

L'ARTM devrait miser sur la réalisation de nouveaux projets selon un ordre structuré. À cet effet, elle doit assumer pleinement son rôle de planificateur des transports collectifs à l'échelle régionale. La Chambre recommande la création d'outils d'aide à la prise de décision qui guideront l'ordonnancement des nombreux projets mentionnés dans le PSD. Ces outils devront être fondés sur des critères clairs tenant compte de l'ensemble des coûts et des avantages liés à un projet particulier, au-delà du seul critère de rentabilité, qui s'applique mal dans le contexte des transports collectifs.

Recommandation n° 6 : Établir des critères clairs dans une approche coûts-bénéfices servant à mettre en place un ordonnancement optimal des projets à l'échelle métropolitaine.

3. L'aménagement du territoire, clé d'une mobilité efficiente

Le PSD établit un lien clair entre l'aménagement du territoire et le développement du transport collectif. De fait, une simple augmentation de l'offre et une amélioration de la qualité des services ne suffiront pas à atteindre les objectifs du Plan.

3.1. Assurer une coordination avec les autres instances

La complexité des dépendances entre l'aménagement du territoire et le développement du transport en commun nécessite une planification structurée. À cet égard, le PSD propose de produire, en collaboration avec la CMM, un guide d'aménagement des corridors de transport collectif. La Chambre estime que cela est nécessaire, comme elle l'a déjà fait valoir en marge de l'adoption du PMAD en recommandant la subordination des plans de transport en commun aux orientations qui y étaient établies²⁶. À l'époque, la Chambre désignait le PMAD comme un vecteur de développement économique important contribuant à accroître la richesse collective des habitants du Grand Montréal.

La Chambre se positionne également en faveur de la mise en place d'une politique nationale sur l'aménagement du territoire, qui serait l'occasion d'uniformiser les pratiques en plus de préparer l'arrivée des nouveaux modes de transport tels que la micromobilité et les véhicules électriques et intelligents²⁷.

3.2. Poursuivre la dynamique TOD à l'échelle métropolitaine

Le bilan du PMAD produit par la CMM en 2018 indique plusieurs tendances liées au développement du territoire. La stratégie de densification des aires d'aménagement axé sur le transport en commun (*Transit-Oriented Development* [TOD]) va bon train, avec 75 % des aires TOD atteignant un seuil de densité minimal²⁸. De plus, la cible clé visant l'orientation de 40 % à 60 % des nouveaux ménages dans les aires TOD a été atteinte avec un résultat de 39,9 %. Ces dynamiques doivent maintenant être renforcées, particulièrement dans les agglomérations de Longueuil et de Laval, ainsi que sur la Rive-Nord et sur la Rive-Sud²⁹.

²⁶ *Op. cit.*, note 2.

²⁷ *Op. cit.*, note 5, p. 133.

²⁸ Communauté métropolitaine de Montréal, *Cahiers Métropolitains – Suivi du PMAD 2012-2018*, septembre 2018, p. 17, [En ligne : https://cmm.gc.ca/wp-content/uploads/2019/02/cahiersMetropolitains_no07.pdf].

²⁹ *Ibid.*, p. 2.

La vitalité de nos pôles économiques doit également être priorisée. Bien que les emplois étaient stables dans les grands pôles avant la pandémie, leur croissance a été plus rapide à l'extérieur qu'à l'intérieur de ces zones³⁰. Une attention particulière devra être accordée à cette dynamique, qui risque d'aggraver les problèmes de congestion et de complexifier la planification des transports collectifs dans des zones moins bien desservies.

Dans cette optique, la Chambre accueille favorablement la proposition de renforcer et de développer les corridors menant aux pôles économiques et aux milieux de vie. Le PMAD a d'ailleurs déjà défini les corridors de transport, ce qui fournit une excellente base pour l'ARTM³¹. La Chambre note la volonté de l'ARTM de collaborer avec le milieu des affaires sur la question des projets générant beaucoup de déplacements. À cet égard, l'ARTM devra établir des processus simples et accompagner les entreprises pour assurer l'utilisation optimale du réseau de transport en commun, en s'inspirant notamment des mesures proposées dans le cadre du Projet mobilité employés de la Chambre³². L'augmentation de l'offre de service dans ces zones jouera un rôle de développement économique important, en plus de répondre aux objectifs décrits dans le PMAD. N'oublions pas également le rôle de l'aménagement dans la diminution des frictions entre les différents modes de transport – les zones TOD doivent offrir une expérience optimale à cet égard.

Recommandation n° 7 : Travailler de concert avec la CMM afin d'accélérer les dynamiques TOD à l'échelle du Grand Montréal, en se concentrant particulièrement sur les zones à fort potentiel de densification et de développement économique.

L'ARTM devra poursuivre les initiatives visant à réduire l'utilisation de l'auto solo dans des secteurs plus éloignés du transport en commun. Les nombreux changements qui suivront l'arrivée du REM dans le Grand Montréal représentent une occasion de repenser la mobilité en marge des nouvelles stations en collaboration avec les entreprises et les autres acteurs du milieu, tels que les Centres de gestion des déplacements.

Recommandation n° 8 : Collaborer avec les entreprises des pôles économiques moins bien desservis par le transport en commun afin de créer une plateforme favorisant le jumelage d'entreprises.

4. Miser davantage sur la mobilité émergente, l'innovation et l'électrification

Les avancées technologiques des dernières années ont créé un nombre impressionnant d'occasions dans le monde du transport de personnes. Les possibilités sont nombreuses, allant de l'électrification jusqu'à l'utilisation de la 5G pour les véhicules intelligents et l'infrastructure, en passant par la micromobilité et l'utilisation des données massives. L'ARTM doit miser davantage sur l'intégration de ces technologies afin de faire de Montréal un leader du transport intelligent.

4.1. Favoriser les nouveaux modes de mobilité

La question du premier et du dernier kilomètre est cruciale, particulièrement dans un contexte urbain de haute et moyenne densité. Si les gens n'ont pas d'options pratiques et abordables de se rendre à la station de train ou d'autobus, ils seront plus enclins à opter pour l'auto solo, ou ne se déplaceront pas du tout³³. Le désenclavement de plusieurs zones et la diminution de la congestion pourraient donc passer par une stratégie métropolitaine à cet égard, s'inscrivant notamment en lien avec l'aménagement du territoire.

³⁰ *Ibid.*, p. 2.

³¹ Communauté métropolitaine de Montréal, *Plan métropolitain d'aménagement et de développement*, 2011, p. 87, [En ligne : https://cmm.gc.ca/wp-content/uploads/2019/03/pmad_plan_metropolitain_aménagement_developpement.pdf].

³² *Op. cit.*, note 7.

³³ Deloitte, *Small is beautiful: Making micromobility work for citizens, cities, and service providers*, janvier 2019, p. 3, [En ligne : https://www2.deloitte.com/content/dam/insights/us/articles/5000_small-is-beautiful/DI_Small-is-beautiful.pdf].

Ces dernières années, nous avons assisté à la prolifération de nouvelles formes de mobilité comme les vélos et les trottinettes électriques. De nouveaux types de véhicules continueront de faire leur apparition à mesure que les technologies progresseront³⁴. Ces nouvelles innovations peuvent changer radicalement le paysage de la mobilité du Grand Montréal pour le mieux. Pour favoriser cette dynamique, la Chambre suggère de miser sur l'intermodalité et le développement des modes doux et actifs. Il ne s'agit pas de favoriser un laissez-faire, mais bien de se donner toutes les chances d'atteindre les objectifs du PSD en offrant davantage d'options de déplacement pratiques et abordables aux citoyens, principalement pour les trajets courts.

Recommandation n° 9 : Adopter une politique d'intégration des nouveaux modes de mobilité et travailler de concert avec le milieu des affaires afin d'accroître leur utilisation dans l'ensemble de la CMM.

4.2. Accélérer le virage numérique du transport collectif

En raison de son rôle central, l'ARTM peut jouer un rôle structurant dans l'adoption de solutions numériques innovantes. La création d'un système de transport intelligent et hyper connecté représente une occasion de taille dans l'horizon 2021-2030 et au-delà. Pensons notamment à l'augmentation de la satisfaction des usagers, à l'amélioration de la ponctualité des services, au plus grand confort des usagers, à l'augmentation de l'achalandage et à l'augmentation de l'accès aux possibilités d'emploi. Qui plus est, la mise en place de solutions numériques permet également d'obtenir un rendement de l'investissement appréciable, ce qui augmente les ressources disponibles³⁵.

La redéfinition de l'approche numérique à l'échelle métropolitaine pourrait avoir plusieurs applications : une application de transport collectif en temps réel, un système de paiement en format de boucle ouverte (*open loop*), l'utilisation de la maintenance prédictive et même une indication de l'achalandage de chaque voiture ou autobus pour les passagers. Un cadre numérique plus innovant pourrait aussi favoriser une plus grande utilisation des services partagés et du transport sur demande.

Recommandation n° 10 : Établir des partenariats stratégiques avec des chefs de file en technologie d'ici et d'ailleurs afin d'intégrer pleinement l'innovation dans l'écosystème métropolitain de la mobilité.

Le partage de données est également de plus en plus important, particulièrement entre l'ARTM et les acteurs privés³⁶. Ces données aident à mieux comprendre les tendances liées à la mobilité, aux déplacements des personnes ainsi qu'à l'utilisation de la mobilité émergente et des outils numériques. La Chambre croit qu'un partage de données accru, effectué de manière responsable et protégeant la vie privée, peut contribuer à une plus grande effervescence et à une meilleure efficacité de la mobilité métropolitaine.

Recommandation n° 11 : Accélérer le partage des données et l'accès à celles-ci par les exploitants de services de mobilité et les acteurs du secteur privé.

Conclusion

Le dépôt du Plan stratégique de développement de l'Autorité régionale de transport métropolitain représente une étape importante pour le Grand Montréal. Après des années d'attente, la CMM dispose d'un plan global de développement des transports collectifs. Les besoins et les attentes en matière de mobilité sont

³⁴ *Ibid.*, p. 2.

³⁵ *Mass Transit Magazine*, « ESI ThoughtLab release global survey of 100 cities revealing roadmap to smart city best practices », 21 novembre 2020, [En ligne : <https://www.masstransitmag.com/technology/miscellaneous/press-release/21115584/stantec-consulting-esi-thoughtlab-release-global-survey-of-100-cities-revealing-roadmap-to-smart-city-best-practices/>].

³⁶ Deloitte, *Urban transport – Cities rethink the basics The 2020 Deloitte City Mobility Index*, 2020, p. 7, [En ligne : https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/ro/Documents/DCMI_Overview2020_WEB.pdf].

importants, et ce, malgré les bouleversements occasionnés par la pandémie de COVID-19. Il s'agit d'un défi de taille non seulement pour l'ARTM, mais également pour les municipalités, les gouvernements du Québec et du Canada et l'ensemble du milieu des affaires.

Afin d'assurer un suivi des objectifs ambitieux du PSD, la Chambre compte sur la mise en place de mécanismes de suivi fréquents, rigoureux et adaptatifs. L'ARTM devra également assurer la réalisation rapide des projets de transport en commun en cours, en plus d'établir des processus permettant d'ordonner la réalisation de nouveaux projets de manière optimale pour la région métropolitaine dans son ensemble. La question du financement représente également un défi important.

La Chambre continuera de soutenir les efforts des acteurs du Grand Montréal afin d'établir des sources de financement plus importantes, notamment dans la foulée du dépôt du rapport du Chantier sur le financement de la mobilité du MTQ ainsi que dans le cadre de la relance de l'économie. La diminution de la congestion et l'amélioration de la fluidité doivent également passer par une meilleure collaboration avec le milieu des affaires. Des liens plus étroits favoriseront le développement économique et un aménagement du territoire mieux adapté aux besoins des entreprises. Le PSD doit également faire place à l'innovation et à la mobilité émergente dans l'esprit d'un effort collectif face aux problématiques auxquelles nous faisons présentement face.

La Chambre compte collaborer avec l'Autorité régionale de transport métropolitain dans le cadre de la mise en œuvre de son Plan stratégique de développement. Cette vision arrive à moment opportun et sa mise en œuvre constitue une chance d'amorcer une nouvelle ère en matière de mobilité et de développement durable, au profit de l'ensemble de la collectivité.

Synthèse des recommandations

Recommandation n° 1 : Établir des cibles intermédiaires pour les principaux indicateurs, dont la part modale du transport collectif, et créer un mécanisme de partage de l'information avec les partenaires sous forme de consultation.

Recommandation n° 2 : Mettre en place un bureau de projet permanent, sous l'autorité de l'ARTM, afin de planifier une expansion itérative et constante du réseau de transport collectif montréalais.

Recommandation n° 3 : Augmenter graduellement la part du transport collectif dans les dépenses en transport, sans pour autant compromettre ou retarder la réalisation de projets stratégiques de transport routier en cours.

Recommandation n° 4 : Lancer une opération massive de communication qui fera la promotion du transport en commun en mettant de l'avant les mesures qui ont été prises pour assurer un environnement sécuritaire dans le métro et les autobus.

Recommandation n° 5 : Assurer un déploiement rapide de la plateforme unique *Centrale de la mobilité* tout en offrant une tarification et une interface utilisateur intégrées à l'échelle du territoire.

Recommandation n° 6 : Établir des critères clairs dans une approche coûts-bénéfices servant à mettre en place un ordonnancement optimal des projets à l'échelle métropolitaine.

Recommandation n° 7 : Travailler de concert avec la CMM afin d'accélérer les dynamiques TOD à l'échelle du Grand Montréal, en se concentrant particulièrement sur les zones à fort potentiel de densification et de développement économique.

Recommandation n° 8 : Collaborer avec les entreprises des pôles économiques moins bien desservis par le transport en commun afin de créer une plateforme favorisant le jumelage d'entreprises.

Recommandation n° 9 : Adopter une politique d'intégration des nouveaux modes de mobilité et travailler de concert avec le milieu des affaires afin d'accroître leur utilisation dans l'ensemble de la CMM.

Recommandation n° 10 : Établir des partenariats stratégiques avec des chefs de file en technologie d'ici et d'ailleurs afin d'intégrer pleinement l'innovation dans l'écosystème métropolitain de la mobilité.

Recommandation n° 11 : Accélérer le partage des données et l'accès à celles-ci par les exploitants de services de mobilité et les acteurs du secteur privé.