

Le Plan stratégique de développement du transport collectif de l'ARTM

Avis rédigé par les conseils régionaux de l'environnement de Lanaudière, des Laurentides, de Laval, de la Montérégie et de Montréal dans le cadre de la consultation publique sur le Plan stratégique de développement du transport collectif de l'*Autorité régionale de transport métropolitain* (ARTM)



Les conseils régionaux de l'environnement

Les conseils régionaux de l'environnement (CRE) interviennent en faveur de la protection et de l'amélioration de l'environnement à l'échelle de chacune des régions administratives du Québec. Par leurs actions, ils cherchent à favoriser l'intégration des préoccupations environnementales dans les processus de développement régional. Pour eux, ce développement doit se faire dans le respect de la capacité de soutien des écosystèmes. C'est une condition essentielle au développement durable.

Les CRE sont des organismes autonomes, issus du milieu, reconnus comme interlocuteurs privilégiés du gouvernement sur les questions environnementales, qui regroupent un nombre croissant de membres d'horizons divers poursuivant des objectifs communs. Ce réseau unique constitue un acteur influent dans le domaine de l'environnement au Québec.

En tenant compte des réalités locales et régionales, les CRE privilégient l'action, la concertation, l'éducation, l'information, la sensibilisation et la veille environnementale, pour atteindre leurs objectifs. Ils souscrivent à des valeurs fondamentales comme la solidarité, l'équité, l'intégrité, le respect et une approche démocratique.

CRE Laurentides

Anne-Sophie Monat, chargée de projet
Mobilité intégrée des personnes
450-565-2987, poste 31
a.s.monat@crelaurentides.org

CRE Montérégie

Judith Lavoie, agente en mobilité durable
450-651-2662, poste 106
judith.lavoie@crem.qc.ca

CRE Laval

Myriam Goulet, chargée de projets en
environnement et mobilité durable
(450) 664-3503
myriam.goulet@credelaval.qc.ca

CRE Montréal

Blaise Rémillard, responsable transport et
urbanisme
514-842-2890, poste 3430
bremillard@cremlt.org

Résumé	5
Introduction	9
ORIENTATION 1 : RELIER LES DIFFÉRENTES COMMUNAUTÉS DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE À L'AIDE DE SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF PERFORMANTS	10
STRATÉGIE 1 : ORGANISER LA MOBILITÉ EN FONCTION D'UN RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF MÉTROPOLITAIN STRUCTURANT	10
Action 1.1 Réaliser les grands projets en cours	10
Action 1.2 Renforcer et développer le réseau de transport collectif structurant	10
Commentaires en lien avec les projets structurants à l'étude :	11
Action 1.3 Mettre en place des voies réservées à travers la région métropolitaine	12
Commentaires en lien avec les voies réservées à l'étude :	12
STRATÉGIE 2 : ARRIMER LE TRANSPORT COLLECTIF À L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	13
Action 2.1 Renforcer et développer les corridors menant aux principaux lieux d'activités et milieux de vie	13
Action 2.2 Articuler le réseau autour des pôles d'échanges fonctionnels et attractants	13
ORIENTATION 2 : DÉPLOYER DES OPTIONS DE MOBILITÉ DIVERSIFIÉES, SÉCURITAIRES ET ACCESSIBLES OFFRANT UNE EXPÉRIENCE SIMPLIFIÉE ET ATTRAYANTE	15
STRATÉGIE 3 : ASSURER UNE OFFRE DE SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF ADAPTÉE AUX BESOINS	15
Accès aux parcs et aux secteurs de villégiature	16
STRATÉGIE 4 : INNOVER POUR AMÉLIORER L'ATTRACTIVITÉ DU TRANSPORT COLLECTIF	17
Action 4.1 Simplifier la tarification et l'utilisation de tous les services intégrés de mobilité	17
Programme de déploiement de la centrale de mobilité	17
Action 4.2 Favoriser la fiabilité et la qualité des services pour une meilleure expérience des usagers	18
Établir des normes de confort et d'aménagement	18
Programme de développement des données, des systèmes et technologies	
Assurer la gestion, l'acquisition et le partage des données	18
Action 4.3 Promouvoir une culture de la mobilité durable	19
Élaborer une stratégie de promotion et de sensibilisation des citoyens, des institutions, des entreprises et des décideurs	19
Action 4.4 Maîtriser les avancées technologiques et encadrer l'essor des services de mobilité émergents	20

STRATÉGIE 5 : OPTIMISER L'UTILISATION DU SYSTÈME DE TRANSPORT	21
Action 5.1 Développer des réseaux de modes actifs intégrés au système de transport collectif	21
Action 5.2 Établir un réseau artériel métropolitain (RAM) efficace et une vision commune sur l'offre de stationnement.	22
Action 5.3 Covoiturage et le partage de véhicules : des solutions complémentaires	23
ORIENTATION 3 : FAVORISER UNE UTILISATION EFFICIENTE DES RESSOURCES	24
STRATÉGIE 6 : ASSURER LES RESSOURCES NÉCESSAIRES AU FONCTIONNEMENT ET À LA RÉSILIENCE DU SYSTÈME DE TRANSPORT COLLECTIF	24
Action 6.1 Consacrer une part importante du financement aux actifs de transport collectif	24
Action 6.2 Renforcer la résilience du système de transport collectif et faire face aux changements climatiques	24
Programme de soutien à la résilience du système de transport collectif	24
Élaborer un plan d'évaluation des vulnérabilités et d'adaptation aux changements climatiques	24
Élaborer un guide de conception écoresponsable des équipements et des points d'accès au transport collectif adapté aux changements climatiques	25
Élaboration de plans de continuité de service basés sur des scénarios de perturbation	26
Électrification du réseau	27
Indicateurs de suivi	28
Mesure de la réduction des îlots de chaleur sur les terrains de l'ARTM.	28
Gestion de l'eau des installations	28
Inventaire des GES de l'ARTM	28
Étalement urbain	29
Financement	30
Conclusion	35

Résumé

Les conseils régionaux de l'environnement (CRE) de la région métropolitaine sont globalement en accord avec les orientations et les stratégies du projet de Plan stratégique de développement (PSD) de l'ARTM. Toutefois, nous aimerions mettre en lumière certains éléments clés et recommandations:

Stratégie 1

Action 1.2

- Considérer, surtout pour les modes structurants, l'étalement urbain, l'empiètement dans les milieux naturels et le dézonage agricole que pourraient entraîner les divers projets de transport structurant.
- Ne pas augmenter les stationnements pour auto solo.
- Voir la **région** à l'échelle des déplacements de la population, soit celle des régions administratives minimalement, plutôt qu'à l'échelle de la CMM.
- Étudier des projets structurants dans l'axe est-ouest dans la couronne nord.
- Se pencher rapidement sur le modèle de service pour trouver une façon de desservir les divers pôles d'emploi de la CMM et non pas juste le centre-ville de Montréal.
- Amener de la redondance dans le réseau et un rehaussement de la capacité du réseau à Montréal pour soutenir les objectifs de transfert modal et d'augmentation de la densité de l'occupation du territoire.
- Déployer les solutions retenues par l'étude sur la décongestion de la ligne orange prévue (action 1.2.1.4) rapidement avant 2030.
- Relier les stations lavalloises à des services directs en période de pointe.

Action 1.3

- Créer des voies réservées sur des voies existantes du réseau autoroutier.
- Prévoir un plan pour le retrait des voitures électriques des voies réservées actuelles serait donc également pertinent avant qu'elles ne deviennent moins intéressantes.
- Implanter des voies réservées hors autoroutes dans l'axe est-ouest de la couronne nord, comme le long de la rivière des Mille-Îles.

Stratégie 2.

Action 2.1

- Mettre en place un mécanisme pour s'assurer que l'intermodalité est favorisée dans les corridors de transport grâce au transport collectif, actif ou au covoiturage vers ces derniers.
- Mettre en place un mécanisme s'assurant que le guide d'aménagement des corridors ne soit pas mis au rancart par les municipalités.

Action 2.2

- S'assurer que les pôles d'échange sont facilement accessibles et que des alternatives sont présentes pour les derniers kilomètres des gens qui débarquent du transport collectif.

Stratégie 3.

- S'assurer que les déplacements locaux peuvent être faits en transport collectif.
- Développer l'offre de transport collectif vers les parcs et les secteurs de villégiature de la région.

Stratégie 4.

Action 4.1

- Consulter le mémoire sur la refonte tarifaire de l'ARTM déposé par les conseils régionaux de l'environnement de Lanaudière, des Laurentides, de la Montérégie et de Montréal.
- Proposer des solutions de paiement adaptées aux besoins des usagers.
- Collaborer avec les organismes de transport périphérique pour simplifier la vie des usagers devant se déplacer entre le territoire de l'ARTM et l'extérieur lors de la mise en place de la centrale de mobilité.

Action 4.2

- Offrir l'accès au WiFi dans les autobus faisant de longs trajets.
- Opter pour des outils de gestion, d'acquisition et de partage de données basés sur des systèmes qui offrent la possibilité d'étendre la standardisation des données à l'échelle de la province et éventuellement du pays.

Action 4.3

- Adapter la stratégie en fonction des différents publics cibles; les étudier pour dégager l'approche adéquate.
- Lutter contre la culture de l'automobile en s'attaquant à la publicité qui en fait la promotion.
- Éviter de mettre les intérêts des mobilités émergentes devant ceux de la mobilité durable.
- Coordonner, évaluer et perfectionner des campagnes ciblées déployées par les partenaires locaux.

Stratégie 5.

Action 5.1

- Établir le transport actif comme mode de déplacement principal et prioritaire dans la région, devant le transport collectif, des marchandises et automobile.
- Déployer des équipements de stationnement sécuritaires pour vélos aux arrêts d'autobus et aux gares de train.

Action 5.2

- Planifier et soutenir la consolidation des réseaux cyclables et piétonniers métropolitains devraient faire partie des interventions prioritaires en 2021-2030.
- Développer une politique de gestion stationnement inspirée des meilleures pratiques, notamment :
 - Adopter une approche stratégique liée à une vision globale
 - Établir un portrait détaillé de l'offre et de la demande
 - Produire de l'information de qualité en continu
 - Impliquer les citoyens et citoyennes
 - Repenser l'échelle d'intervention
 - Développer l'offre de transport actif et collectif

Action 5.3

- Considérer une plus grande utilisation du levier du stationnement comme incitatif au covoiturage en fonction de la rareté du stationnement et en partenariat avec les municipalités, les propriétaires de stationnement et les GCD.
- Supporter l'établissement de services de partages de véhicules selon les modèles des modalités adaptés aux territoires.

Stratégie 6.

Action 6.1

- Élaborer le guide de conception écoresponsable des équipements et des points d'accès au transport collectif en amont du maintien et développement des actifs afin que le maximum des actifs respectent des normes environnementales internationales (LEED) et l'accès universelle.

Action 6.2

- Mettre les infrastructures de transport actif sécuritaire au cœur des discussions avec les autorités compétentes qui bénéficient du service de transport collectif.
- Incorporer la carboneutralité et la biodiversité dans le plan d'évaluation des vulnérabilités et d'adaptation aux changements climatiques.

- Planifier en détail l'électrification de sa flotte. Par exemple, d'établir les lignes prioritaires à électrifier, équiper différemment les autobus en termes de leur besoin de recharge (autobus de ville versus autobus de longues distances) et d'assurer un partage des connaissances entre les différents OPTC.

Financement

- Le financement de l'État pourrait être bonifié.
- Indexation annuelle de la taxe sur l'essence
- Indexation annuelle de la taxe sur l'immatriculation
- Taxe sur l'immatriculation adaptée selon la consommation et le nombre de véhicules
- Consolider l'ensemble des enveloppes dédiées au transport
- Taxation kilométrique
- Instaurer un système de redevance sur la publicité automobile
- Réviser la fiscalité municipale
- Demander une contribution financière de la part des grands générateurs de déplacements (entreprises et institutions)

Dans une perspective de développement durable et de diminution de l'empreinte carbone, l'Autorité a pour mission d'assurer, par des modes de transport collectif, la mobilité des personnes sur son territoire, incluant celles à mobilité réduite.

À cette fin, l'Autorité planifie, développe, soutient et fait la promotion du transport collectif. Elle favorise l'intégration des services entre les différents modes de transport et augmente l'efficacité des corridors routiers.

*Paragraphe 1 et 2 de la Section II - MISSION de la
[Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain](#)*

Introduction

En tant que promoteurs du développement durable du territoire, les conseils régionaux de l'environnement sont actifs en aménagement du territoire et en mobilité durable depuis leur création. L'aménagement du territoire détermine nos besoins de transport. Les choix collectifs qui sont faits pour répondre à ces besoins de transport sont à leur tour déterminants en matière de qualité de vie, de santé de la population, de distribution de la richesse, de productivité économique, de création d'emplois, d'efficacité énergétique, d'empreinte écologique des ménages et de pollution atmosphérique.

Les Conseil régionaux de l'environnement et l'ARTM partagent, par leur mission, des visées de développement durable et de diminution de l'empreinte carbone. Notre lecture du document de planification stratégique mis en consultation s'intéresse donc principalement au potentiel de la vision et des actions proposées en regard de leurs effets sur:

1. L'atteinte des cibles de réduction de gaz à effet de serre par l'électrification des transports et la conversion des déplacements en auto solo vers les modes actifs et partagés;
2. La diminution de la congestion et l'amélioration de la relation famille-travail-loisir;
3. Le contrôle de l'étalement urbain et la diminution des besoins de transport;
4. La productivité et le dynamisme économique;
5. L'équité dans l'accès à la mobilité.

Nos constats, questionnements et avis sont détaillés dans ce document selon la même structure que la Planification stratégique de développement du transport collectif (PSD) de l'ARTM.

ORIENTATION 1 : RELIER LES DIFFÉRENTES COMMUNAUTÉS DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE À L'AIDE DE SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF PERFORMANTS

STRATÉGIE 1 : ORGANISER LA MOBILITÉ EN FONCTION D'UN RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF MÉTROPOLITAIN STRUCTURANT

Action 1.1 Réaliser les grands projets en cours

Nous sommes en accord avec cette action qui se doit d'être prioritaire.

Action 1.2 Renforcer et développer le réseau de transport collectif structurant

Il est mentionné à la page 77 du document long que le projet de PSD veut mettre en place un processus continu de planification et d'évaluation des options de mobilité durable pour répondre aux objectifs d'achalandage en tenant compte des retombées, des coûts d'investissement et d'exploitation, et l'effet global du niveau de service sur l'ensemble du réseau métropolitain de transport collectif. Pour les CRE de la région métropolitaine, il est essentiel que l'analyse prenne aussi en considération, surtout pour les modes structurants, l'étalement urbain, l'empiètement dans les milieux naturels et le dézonage agricole que pourraient entraîner les divers projets. Un autre élément que nous considérons comme important dans l'analyse est le potentiel du projet de diminuer la place de la voiture solo et non pas uniquement l'achalandage qu'il peut générer.

En ce sens, la question des stationnements incitatifs à proximité des services structurants est cruciale. En effet, cela permet premièrement de résider plus loin tout en conservant un temps de déplacement acceptable, ce qui favorise grandement l'étalement urbain. Aussi, ces grandes surfaces font en sorte que le pourtour des stations ne peut pas être utilisé à son plein potentiel (commerces de proximité, habitations, etc.) et complexifie les déplacements en transport actif en plus d'augmenter les distances. Nous croyons donc que, bien qu'ils soient essentiels à l'accès aux modes structurants en couronne, les stationnements pour auto solo ne doivent pas être augmentés. Il serait judicieux d'axer sur une desserte efficace des modes structurants en transport collectif, actif et en covoiturage. La part des stationnements de covoiturage pourrait donc être augmentée et une part importante des stationnements pour auto solo pourrait être tarifée, et ce, en s'assurant de déterminer le taux stratégique permettant de favoriser le transfert modal de l'auto vers d'autres modes pour l'accès sans nuire à l'utilisation du transport collectif.

Aussi, le projet de PSD mentionne que les services structurants desservent les citoyens et citoyennes de la région métropolitaine dans leurs déplacements quotidiens vers les principaux lieux d'activité et les pôles économiques et générateurs d'emplois de la **région** de façon rapide et fiable (p.77). Il est essentiel que la **région** soit vue à l'échelle des déplacements de la population, soit celle des régions administratives minimalement, plutôt qu'à l'échelle de la CMM. Sans un tel regard, les services structurants ne peuvent répondre aux besoins réels de la population et il n'y aura que peu de transfert modal vers le transport collectif. En effet, selon

l'enquête OD de 2018, le nombre de déplacements à l'intérieur des différents secteurs du territoire de l'ARTM est largement supérieur au nombre de déplacements entre ces mêmes secteurs (annexe F du PDS). Le pourcentage des déplacements sur 24h à l'intérieur des secteurs de la Couronne nord, la Couronne sud, l'agglomération de Longueuil et Laval est respectivement de 79.98%, 73%, 71% et 66%. La situation est similaire lorsque l'on ne considère que les déplacements en pointe du matin, soit dans un contexte domicile-travail. Ces données illustrent le besoin de développer un réseau de transport structurant au sein même des différentes régions.

Étant donné les tendances en mobilité, en maintenant une desserte des services structurants uniquement vers Montréal, c'est plutôt une diminution du taux de leur utilisation qui risque d'être observée puisqu'ils répondront de moins en moins aux besoins de la population. Par exemple, selon Statistique Canada, les déplacements vers Montréal pour le travail sont passés de 35,7 % à 33,7 % entre 2001 et 2011 dans la MRC de Deux-Montagnes, de 33,5 % à 28,9 % dans la MRC de Thérèse-de Blainville et de 20,5 % à 18,8 % à Mirabel.

Commentaires en lien avec les projets structurants à l'étude :

Il n'y a malheureusement pas de projets structurants à l'étude dans l'axe est-ouest dans la couronne nord. Pourtant, une grande partie des déplacements des résidents et des travailleurs de cette couronne se font, en tout ou en partie, dans cet axe. En effet, le développement n'est pas seulement le long de la route 117, mais également le long de la rivière des Mille-Îles. Pour favoriser le transfert modal, il est donc nécessaire qu'un service structurant soit déployé dans cet axe de la couronne nord. Actuellement, et en considérant les projets à l'étude, un trou dans l'offre est présent dans le secteur de Boisbriand et bloque les déplacements qui doivent se faire de part et d'autre de l'autoroute 15.

Avec les nouvelles réalités de mobilité où le centre-ville n'est plus la destination privilégiée par les habitants des couronnes, il faudrait se pencher rapidement sur le modèle de service pour trouver une façon de desservir les divers pôles d'emploi de la CMM.

Dans les quartiers centraux de Montréal, le développement de nouveaux liens structurants amenant de la redondance dans le réseau et un rehaussement de la capacité du réseau est essentiel pour soutenir les objectifs de transfert modal et d'augmentation de la densité dans les quartiers centraux qui sont déjà les lieux les plus favorables au transport collectifs au Québec. La saturation de la branche de la ligne orange en est l'exemple le plus évident de ce besoin. La saturation de cette ligne, qui reviendra tôt ou tard, est un frein à l'adoption des transports en commun par une plus grande proportion des Montréalais. Elle constitue aussi, potentiellement un enjeu de résilience du réseau si la circulation devait y être interrompue sur une longue période. L'étude sur la décongestion de cette branche prévue (action 1.2.1.4) est salubre, mais le déploiement des solutions retenues doit également être prévu rapidement avant 2030 en conjonction avec les autres projets étudiés de liens vers le Sud-Ouest, le Nord-Est et l'Est de Montréal.

Pour maximiser le potentiel du REM sur le territoire de Laval, il est important de relier les stations lavalloises à des services directs en période de pointe, ce qui n'est pas le cas en ce moment. Outre l'importance de la connexion au REM, l'ouest de Laval, de par sa densité de population et d'activités urbaines, se doit d'être davantage desservie par des services rapides, fréquents et directs en période de pointe. Ceci est particulièrement vrai dans les secteurs de Fabreville-Est et Sainte-Rose, ainsi que l'Ouest de Chomedey.

Action 1.3 Mettre en place des voies réservées à travers la région métropolitaine

Pour les CRE de la région métropolitaine, les voies réservées doivent se faire sur des voies existantes du réseau autoroutier et non sur l'accotement ou sur des voies supplémentaires. En effet, l'ajout de voies augmente les surfaces imperméables déjà grandes sur le territoire, augmente la superficie des îlots de chaleur, favorise l'étalement urbain et nuit au transfert modal en n'augmentant pas l'attractivité du transport collectif par rapport à l'auto. Diminuer les temps de déplacement en transport collectif le rend plus attrayant, mais il est grandement reconnu que les gens surestiment les avantages de la voiture et qu'il est difficile de changer une habitude bien ancrée. Ainsi, pour amener un transfert modal intéressant, il faut également complexifier l'utilisation de la voiture lorsque les alternatives y sont présentes.

L'utilisation de ces voies doit également être réservée au covoiturage et au transport collectif pour assurer que l'avantage qu'elles procurent est notable. En effet, avec l'augmentation rapide du parc de voitures électriques, les autoriser à circuler sur ces voies les rendront congestionnées rapidement. Un plan pour le retrait des voitures électriques des voies réservées actuelles serait donc également pertinent avant qu'elles ne deviennent moins intéressantes. Aussi, il pourrait être judicieux d'avoir un mécanisme permettant d'ajuster le nombre de personnes minimum par voiture suivant l'évolution de leur achalandage au fil du temps.

Commentaires en lien avec les voies réservées à l'étude :

Dans les Laurentides, tout comme pour les projets structurants, seul l'axe de la 117 est à l'étude, hors autoroute. Il serait intéressant d'étudier la possibilité d'en implanter dans l'axe est-ouest, comme le long de la rivière des Mille-Îles. En effet, en ne comptant que sur l'axe de la 640 pour les voies réservées est-ouest, plusieurs déplacements seront impossibles à réaliser efficacement, notamment pour le secteur de Boisbriand ou pour les déplacements plus courts.

Pour la Montérégie, avec les travaux du Pont-Tunnel Louis-Hyppolite Lafontaine, il est une priorité de faire une voie réservée sur ou le long de l'autoroute A-30 pour rediriger les gens vers le futur REM. Nous espérons qu'il y aura une consultation afin de trouver le meilleur moyen d'installer cette voie réservée.

STRATÉGIE 2 : ARRIMER LE TRANSPORT COLLECTIF À L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Action 2.1 Renforcer et développer les corridors menant aux principaux lieux d'activités et milieux de vie

Pour limiter l'étalement urbain et diminuer la place de la voiture solo, cette action est importante et les CRE de la région métropolitaine y sont favorables, que ce soit en engageant une démarche pour désigner les corridors de mobilité en lien avec l'aménagement du territoire, en proposant une démarche de planification concertée transport-aménagement ou en produisant, avec la CMM, un guide d'aménagement des corridors de transport collectif.

Il ne faut toutefois pas oublier les secteurs à l'extérieur de ces corridors de transports collectifs où l'aménagement doit également être réfléchi dans une optique de mobilité durable. Nous croyons qu'il serait judicieux de mettre en place un mécanisme pour s'assurer que l'intermodalité est favorisée dans les corridors grâce au transport collectif, actif ou au covoiturage vers ces derniers. Cela pourrait être fait en établissant des mesures incitatives pour les municipalités afin de favoriser l'utilisation de ces modes par la création d'infrastructures, comme prévu dans la loi¹. Il pourrait également s'agir d'un mécanisme de validation de la planification des nouveaux développements afin de s'assurer de les desservir en transport collectif et actif. Par exemple, il pourrait s'agir, pour la municipalité, d'une obligation de mettre des voies cyclables sécuritaires et fonctionnelles et des trottoirs pour accéder au transport collectif et, pour l'ARTM et les OPTC, de desservir le quartier en transport collectif.

Aussi, comme plusieurs contraintes sont présentes sur le territoire, il serait intéressant que le guide d'aménagement des corridors s'accompagne d'un mécanisme s'assurant qu'il ne soit pas mis au rancart par les municipalités. Cela peut être fait par une obligation de la CMM de l'intégrer à ses outils de planification, entraînant par la suite un devoir de conformité pour les MRC et municipalités ou par une campagne de sensibilisation auprès de ces dernières mettant de l'avant des arguments de développement local (potentiel d'attrait de nouveaux résidents ou de maintien des résidents actuels, diminution de la congestion, etc.) ou économique, par exemple.

Action 2.2 Articuler le réseau autour des pôles d'échanges fonctionnels et attrayants

Nous sommes en faveur des pôles d'échange. Par contre, surtout à l'extérieur du centre de Montréal, il faut s'assurer que les gens puissent s'y rendre facilement (voies cyclables, supports à vélo, autobus fréquents, etc.) et que des alternatives sont présentes pour les derniers kilomètres des gens qui débarquent du transport collectif. Il faut donc un accès à des voitures en libre-service, à des bornes de vélos en libre-service, à des navettes, à plus de stationnements pour le covoiturage, et autres. En ce sens, l'ARTM est un allié de taille puisque les couronnes n'ont pas le poids démographique nécessaire pour, à elles seules, intéresser les

¹ A-33.3, art.6(7)

entreprises comme Communauto, Bixi ou d'autres modèles d'affaires qui pourraient être développés. Il faut également que les usagers vulnérables soient mis au cœur de l'aménagement des pôles d'échange et de leur accès.

Aussi, étant donné que les défis environnementaux actuels dépassent la diminution des GES et l'importance de l'ARTM et de ses partenaires sur le territoire, nous croyons qu'elle devrait compenser les terrains qu'elle artificialise et que ses espaces de stationnement devraient être écoresponsables et payants. En termes de confort des usagers et d'esthétisme de ses installations, la lutte aux îlots de chaleur, la végétalisation des pôles d'échange et la saine gestion des eaux de surface devraient être prioritaires. En plus d'offrir une meilleure expérience aux usagers, des actions en ce sens participent à la résilience des installations aux effets des changements climatiques. L'aménagement des stationnements selon les critères de l'Attestation stationnement écoresponsable² du CRE-Montréal serait une façon d'y parvenir et amènerait une plus-value concrète pour les usagers.

² Attestation Stationnement écoresponsable <https://stationnementecoresponsable.com/>

ORIENTATION 2 : DÉPLOYER DES OPTIONS DE MOBILITÉ DIVERSIFIÉES, SÉCURITAIRES ET ACCESSIBLES OFFRANT UNE EXPÉRIENCE SIMPLIFIÉE ET ATTRAYANTE

STRATÉGIE 3 : ASSURER UNE OFFRE DE SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF ADAPTÉE AUX BESOINS

Pour diminuer la dépendance à l'automobile, diminuer le taux de motorisation des ménages des couronnes et assurer une équité sociale, il est en effet primordial de s'assurer que les déplacements locaux peuvent être faits en transport collectif.

CRE Laurentides a fait une étude détaillée³ qui illustre bien les situations vécues par les couronnes et donne des exemples de ce qu'il faudrait améliorer pour s'assurer d'avoir un service répondant aux besoins de la population.

1. Augmenter le nombre d'autobus express entre les pôles des différentes régions administratives et s'assurer que les express sont accessibles tant pour l'aller que pour le retour, ce qui n'est pas toujours le cas présentement. Les circuits 9 et 88 dans les Laurentides en sont des exemples.
2. Arrimer les horaires des express est-ouest et nord-sud pour permettre des correspondances.
3. Arrimer le service d'autobus entre les régions administratives. Par exemple, près de la totalité des déplacements des Laurentides vers les pôles d'emploi de Laval sont faits en voiture dû au faible arrimage et aux temps trop longs qui en découlent.
4. Desservir les pôles industriels.
5. Offrir un service efficace entre les villes de banlieue.
6. S'assurer qu'il n'y a pas de rupture dans l'offre de service. Par exemple, Boisbriand est la ville la moins bien desservie des Laurentides, tant pour les déplacements vers Montréal qu'à l'intérieur des Laurentides alors qu'elle est centrale. Elle est également la plus près des autoroutes. C'est donc une ville avec un fort taux d'utilisation de la voiture vers Montréal et dans les Laurentides alors que sa localisation permettrait un taux d'utilisation des transports collectifs aussi fort que les villes environnantes.
7. S'assurer que les municipalités situées entre deux villes importantes puissent avoir accès aux deux pôles. Par exemple, Sainte-Anne-des-Plaines n'a accès qu'à Sainte-Thérèse alors qu'elle est près de Saint-Jérôme et que beaucoup de gens y travaillent et y étudient.
8. Publiciser, simplifier le processus de réservation et de paiement, et augmenter l'offre pour les services de taxibus. Selon l'Enquête sur les habitudes de transport dans les Laurentides menée par le CRE Laurentides et pour laquelle 3215 réponses ont été

³ CRE Laurentides (2020) *Mobilité intégrée des personnes dans les Laurentides: Volet transport collectif*, 62 p.
https://crelaurentides.org/images/images_site/documents/bilans/transport%20collectif/Projet%20de%20mobilit%C3%A9%20des%20personnes_TC_final.pdf

obtenues, 41 % des non-utilisateurs du transport collectif résidant à Mirabel ont comme principal frein le départ non desservi alors que le lieu d'arrivée non desservi est mentionné comme principal frein par 47 % des participants se rendant à Mirabel⁴. Comme il y a des arrêts de taxibus sur tout le territoire, nous supposons soit que le service est méconnu de la population et des travailleurs, soit que ces derniers ne considèrent pas le service comme étant suffisant (complexité, trajets par ligne ne permettant pas d'aller dans la ville désirée, temps de déplacement incertains, etc.).

9. S'assurer que les autobus sont accessibles. Pour le moment, plusieurs autobus sont difficiles à prendre avec une poussette, une aide à la marche ou simplement pour les personnes âgées. Ainsi, plusieurs personnes n'ayant pas accès au transport adapté peuvent difficilement utiliser les autobus réguliers qui ont des escaliers abrupts. Ils se retrouvent donc souvent sans option de transport collectif.

De façon plus spécifique, il faudrait faire en sorte que la gare de Sainte-Thérèse, qui est également un terminus, soit accessible par la 88 tant pour l'aller que pour le retour. Sa boucle fait en sorte qu'elle est accessible seulement à l'aller, ce qui nuit grandement aux déplacements nécessitant un transfert vers un autre circuit.

À Montréal, il est envisageable qu'il faille agrandir la flotte d'autobus d'ici 2030 afin désengorger certaines lignes et rabattre efficacement de plus en plus de passagers vers les RTS tel que décrit dans l'action 3.1.

Accès aux parcs et aux secteurs de villégiature

Le développement rapide du télétravail et le confinement des derniers mois ont fait réaliser l'importance de l'accès aux espaces naturels de la région métropolitaine et l'accès inégal de la population aux parcs-nature, aux parcs régionaux et aux parcs nationaux du territoire. Des initiatives comme le Bus des îles, service offert par la Sépaq en collaboration avec le Réseau de transport de Longueuil et Tourisme Montérégie ou la Navette nature, un service privé reliant Montréal à différents parcs de la Sépaq, devrait inspirer une couverture plus systématique des espaces naturels de la région dans la logique d'équité décrite dans la proposition de PSD. La pandémie a aussi démontré qu'un accès aux parcs-nature doit être disponible toute la semaine et en toutes saisons. Des lignes d'autobus existantes peuvent être détournées ou ajoutées afin d'offrir un accès à la nature en tout temps. Un système de taxis collectifs ou de navettes pourrait également s'avérer avantageux pour desservir les secteurs de villégiature pour les personnes sans voiture ou offrir une alternative à la congestion de fin de semaine.

⁴ CRE Laurentides (2020) *Up. Cit.* p.29

https://crelaurentides.org/images/images_site/documents/bilans/transport%20collectif/Projet%20de%20mobilit%C3%A9%20des%20personnes_TC_final.pdf

STRATÉGIE 4 : INNOVER POUR AMÉLIORER L'ATTRACTIVITÉ DU TRANSPORT COLLECTIF

Action 4.1 Simplifier la tarification et l'utilisation de tous les services intégrés de mobilité

En octobre dernier, les Conseils régionaux de l'environnement de Lanaudière, des Laurentides, de la Montérégie et de Montréal ont déposé un mémoire sur la refonte tarifaire de l'ARTM. Les CRE y mentionnent être en accord avec la refonte tarifaire et ses grandes lignes, mais soulèvent certaines inquiétudes et apportent des suggestions pour bonifier le projet. Vous pouvez prendre connaissance de ces propositions dans l'avis⁵, ou encore, lors de sa présentation lors de la troisième séance publique d'auditions des mémoires⁶.

Programme de déploiement de la centrale de mobilité

Nous soutenons la mise sur pied de la centrale de mobilité et son objectif de faciliter et améliorer l'expérience d'achat. En ce sens, nous croyons qu'il serait intéressant que la centrale de mobilité puisse traiter les achats des utilisateurs et facturer automatiquement selon le titre le plus avantageux. Par exemple, un usager n'ayant pas acheté une passe annuelle ou mensuelle, mais qui se retrouve à devoir utiliser les transports en commun plus fréquemment que prévu, pourrait être crédité du montant dépassant celui du titre annuel, ou le mois suivant pour les achats dépassant le tarif du titre mensuel.

Soutenant la proposition d'une stratégie de tarification sociale, nous croyons qu'une option de paiement hebdomadaire doit être prévue pour les passes mensuelles, annuelles et tout autre achat dépassant un certain montant. Cela permettrait également aux personnes à faible revenu n'ayant pas le montant complet nécessaire à l'achat d'un titre mensuel de déboursier graduellement et d'ensuite être crédité s'ils paient un montant plus important que le titre mensuel.

Nous soutenons l'arrimage entre les organismes publics de transport en commun (OPTC) et leur offre de service respective. Par contre, nous croyons que la collaboration doit s'étendre aux organismes de transport périphérique pour simplifier la vie des usagers devant se déplacer entre le territoire de l'ARTM et l'extérieur lors de la mise en place de la centrale de mobilité.

⁵ Les conseils régionaux de l'environnement de la région métropolitaine (2020) *La refonte tarifaire de l'ARTM*

https://cremtl.org/sites/default/files/upload/documents/publications/2020-10-05_refonte_tarifaire_artm_avis_des_cre_lanaudiere_laurentides_monteregie_et_montreal.pdf

⁶ Institut du Nouveau Monde (2020) *Troisième séance publique d'auditions des mémoires sur le projet de refonte tarifaire de l'ARTM*. <https://youtu.be/Kdm1DTvWwik?t=818>

Action 4.2 Favoriser la fiabilité et la qualité des services pour une meilleure expérience des usagers

Les CRE de la région métropolitaine approuvent l'initiative de l'ARTM concernant la mise en place d'une signalétique commune et universellement accessible. La situation actuelle de l'île Jésus démontre bien le besoin à combler. En effet, le territoire de Laval est desservi par 2614 arrêts d'autobus, dont seulement « 456 avec abribus et 84 avec afficheurs STL Synchro »⁷. Il est donc important de bonifier la diffusion de l'information et de l'adapter en vue que tous puissent y avoir accès.

Établir des normes de confort et d'aménagement

Nous sommes en accord avec l'amélioration du confort et de l'expérience à l'attente et à bord du transport collectif. Concernant l'accès au WiFi, nous croyons que ce service, en étant offert aux aires d'attente ainsi qu'à bord des transports, apportera une valeur ajoutée notable. Ce service offrira la chance aux usagers qui ne possèdent pas de données sur leurs appareils électroniques d'avoir accès aux mêmes informations sur l'état du réseau que ceux qui en ont.

Nous croyons également que l'ARTM devrait profiter d'initiatives locales comme le concours *En plus d'attendre le bus*⁸ portant sur l'aménagement des abords des arrêts d'autobus et organisé par Le Conseil régional de l'environnement de Montréal (CRE-Montréal), la Chaire de recherche de l'Université Concordia IDEAS-BE et la Chaire de recherche de l'Université de Montréal sur les concours. En plus de s'en inspirer, l'ARTM pourrait devenir un partenaire financier et encourager la tenue de prochaines éditions, ou encore, organiser son propre concours annuel sur l'amélioration de ses installations. Cela lui permettrait de mieux comprendre les besoins des usagers et de garantir une amélioration continue de l'expérience client. Un guide de principes afin de transformer les abords des arrêts d'autobus en lieux conviviaux et dynamiques va être publié au début de 2021.

Programme de développement des données, des systèmes et technologies Assurer la gestion, l'acquisition et le partage des données

En ligne avec le programme de développement des données, des systèmes et des technologies, nous insistons sur l'importance d'utiliser les systèmes de transports intelligents (STI) dans la planification des transports. Le programme prévoit déjà le développement et la mutualisation des outils de gestion, d'acquisition et de partage de données entre les différents partenaires de l'ARTM et nous croyons que l'ARTM doit promouvoir et prévoir la standardisation

⁷ CRE de Laval (révision 2015) *Portrait énergétique de Laval*, p.35
http://credelaval.qc.ca/wp-content/uploads/2017/04/Bilan_energetique_de_Laval_mise_%C3%A0_jour_a_vril_2015-1.pdf

⁸ CRE Montréal (2017)
<https://cremtl.org/communiqués/2017/devoilement-laureats-concours-didees-en-plus-dattendre-bus-lauto-bus-sarrete-les>

des données de transports à l'échelle du Québec, à l'image de la Norvège. Cette dernière a mis sur pied une société publique, Entur⁹, responsable de recueillir et améliorer les données de toutes les entreprises de transport public norvégiennes. Cette vision systémique du transport assurera une réelle transition vers un MaaS (Mobility as a Service), c'est-à-dire, un service rassemblant tous les types de transports (train, bus, métro, Bixi, Uber, covoiturage, etc.) permettant de planifier son itinéraire, d'optimiser ses déplacements et de payer ses titres sur une seule plateforme. Par exemple, la société de transport de Paris inclut le covoiturage dans son offre de service. La plateforme permet d'avoir une vue d'ensemble sur toutes les offres de covoiturage et d'attribuer des incitatifs à l'utilisation du covoiturage.

Nous suggérons donc à l'ARTM d'opter pour des outils de gestion, d'acquisition et de partage de données basés sur des systèmes qui offrent la possibilité d'étendre la standardisation des données à l'échelle de la province et éventuellement du pays. La mutualisation des outils doit faire en sorte que tous les acteurs puissent y participer, indépendamment de leur grosseur. Le développement de ces outils doit s'inscrire dans une vision à long terme pour permettre leur pérennité et assurer le leadership de l'ARTM en la matière.

Action 4.3 Promouvoir une culture de la mobilité durable

Élaborer une stratégie de promotion et de sensibilisation des citoyens, des institutions, des entreprises et des décideurs

Nous sommes en accord avec l'élaboration d'une stratégie de promotion et de sensibilisation et réitérons l'importance de miser autant sur la bonification de l'offre de services que sur le changement de comportements. Nous apprécions que la stratégie de promotion englobe des citoyens et citoyennes, des institutions, des entreprises et des décideurs, et que le programme de promotion mentionne que la stratégie sera « élaborée en prenant en compte les spécificités des secteurs et la variété des publics ciblés, notamment les nouveaux utilisateurs potentiels et les nouveaux arrivants » (p.119). Nous croyons qu'il est impératif d'adapter la stratégie en fonction des différents publics cibles; de les étudier pour dégager l'approche adéquate.

Par exemple, les jeunes de 25 et moins représentent un public cible particulier qu'on ne doit pas négliger. Selon le Portrait énergétique de Laval, 43% des déplacements des étudiants vers leur lieu d'étude se fait en transports en commun (métro-train-autobus) et 15% supplémentaires en transports actifs. D'après les données de 2006, « les plus grands utilisateurs du transport collectif à Laval étaient les adolescents et jeunes adultes âgés entre 15 à 24 ans. Ce sont également ces derniers qui utilisaient le plus la marche, le vélo et le covoiturage pour se déplacer. »¹⁰ Étant déjà des utilisateurs des transports en commun, l'ARTM devrait travailler à la rétention de ce bassin d'utilisateurs et profiter, dans un deuxième temps, qu'ils n'ont pas encore développé de dépendance à la voiture solo. En effet, ceux-ci ne démontrent pas le même

⁹ Entur <https://entur.no/>

¹⁰ CRE de Laval (révision 2015) *Portrait énergétique de Laval*, p.32

http://credelaval.qc.ca/wp-content/uploads/2017/04/Bilan_energetique_de_Laval_mise_%C3%A0_jour_a_vriil_2015-1.pdf

attachement à l'automobile. « Le symbole de la voiture comme marqueur de l'identité, comme rite de passage à l'âge adulte et comme accès à l'autonomie [est] un autre facteur important à considérer, celui-ci étant moins présent que chez les générations précédentes »¹¹. D'ailleurs, des récentes analyses dans la région de Montréal démontrent une diminution de la possession des permis de conduire dans les régions urbaines. Nous observons un recul de l'intérêt à l'automobile et l'ARTM doit saisir cette opportunité pour poursuivre la promotion de cette vision et l'utiliser comme vecteur de changement de paradigme.

Une transition de cette envergure - de la culture de l'automobile qui perdure depuis des dizaines d'années, vers une culture de la mobilité durable encore peu définie - nécessite des efforts judicieux de communication, de promotion et de sensibilisation déployés à l'ensemble de la population et adaptés à la réalité de chacun de publics cibles.

À notre avis, l'approche ciblée par milieu de vie, par segment de population et par générateur de déplacement qui transparaît de l'action 4.3 est porteuse. Elle reconnaît la grande diversité de secteurs géographiques, de types d'emplois, de motifs de déplacement et d'autres déterminants de la mobilité et de la motorisation des ménages. Ainsi soutenir les programmes d'accompagnement, mis en œuvre par les acteurs locaux, apportera les meilleurs résultats. La coordination, la mesure de l'impact et le perfectionnement de ces campagnes devront toutefois être orchestrés par l'ARTM.

Action 4.4 Maîtriser les avancées technologiques et encadrer l'essor des services de mobilité émergents

Les CRE de la région métropolitaine appuient l'action 4.4 et soulignent l'importance d'une approche proactive concernant la réglementation des mobilités émergentes. Nous soutenons l'élaboration d'une politique-cadre en vue d'un meilleur contrôle sur le déploiement des nouvelles mobilités et technologies, évitant ainsi une approche réactive. L'ARTM doit faire preuve de leadership et surtout, ne pas perdre de vue les objectifs de la mobilité durable. Comme mentionné dans le PSD, l'intégration des mobilités émergentes au système de transport collectif comprend une forte implication du secteur privé. À l'aide de sa politique-cadre, l'ARTM doit éviter de mettre les intérêts des mobilités émergentes devant ceux de la mobilité durable.

¹¹ Laviolette, Morency et Gousse-Lessard (2019) *Proposition de communication pour les 2e Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)*, p.3
https://symposia.cirrelt.ca/RFTM2019/fr/schedule/view_document/7369

STRATÉGIE 5 : OPTIMISER L'UTILISATION DU SYSTÈME DE TRANSPORT

Partout sur le territoire des opportunités de réduire les distances parcourues par les ménages existent et toute possibilité d'augmenter la part des déplacements actifs est un gain majeur en termes environnementaux, de santé, de qualité de vie et de pouvoir d'achat des ménages. Les modes actifs ne devraient donc pas être vus comme des modes complémentaires aux transports collectifs, mais bien l'inverse. La transition amorcée par le PSD devrait alors viser à ce que les transports actifs comblient l'essentiel des besoins de déplacements quotidiens d'une partie de plus en plus grande de la population et que les transports collectifs, puis la voiture, comblient des besoins de plus de plus en plus exceptionnels, du moins dans les quartiers centraux, les noyaux villageois et les TOD les plus complets.

Suivant la vision énoncée ci-haut, nous recommandons une interprétation des plus littérales de l'engagement de l'ARTM que « la qualité et la sécurité de l'aménagement de ces accès à pied et à vélo seront au centre des mesures préconisées par l'ARTM » et de « dédier une place déterminante des modes actifs » au réseau artériel métropolitain (p.122). Il y a fort à faire en la matière.

Action 5.1 Développer des réseaux de modes actifs intégrés au système de transport collectif

Nous souscrivons aux actions décrites en 5.1. Nous souhaitons y apporter deux compléments. En plus de l'arrimage souhaité avec les acteurs municipaux pour le développement de voies cyclables et l'aménagement d'aires d'attentes sécuritaires, l'ARTM devrait considérer des stratégies d'installation de stationnements à vélo aux aires d'attentes qui le permettent et de façon plus systématique lors de nouveaux aménagements et là où des abribus sont installés. Par exemple, aucun arrêt d'exo dans les Laurentides, à l'extérieur des gares et terminus, ne dispose de supports à vélo. Ainsi, le transport collectif pourra compléter de façon plus conviviale un déplacement amorcé en vélo.

Nous voyons également d'un excellent œil la proposition de créer une table de concertation métropolitaine sur les modes actifs. Par contre, nous croyons qu'une telle table devrait nécessairement faire appel à l'expertise de la société civile et la soutenir pour sa participation. En effet, des organisations comme les CGD, Vélo Québec, Piétons Québec, la Société Logique, Vivre en ville, le CEUM, les Conseils régionaux de l'environnement et d'autres agissent auprès des municipalités en diffusant des meilleures pratiques et parfois à titre de consultants en design et planification. Les directions régionales de santé publiques sont également impliquées depuis longue date dans la concertations des acteurs régionaux du transport actif notamment avec les Tables intersectorielles régionales en saines habitudes de vie (TIR-SHV). D'autres associations ont développé des expertises en mobilité active spécifiques à leur secteur géographique ou leur population, dont plusieurs associations de personnes avec des limitations fonctionnelles, des associations sportives ou d'usagers des infrastructures de transport actif. Si une table de concertation métropolitaine devait être créée, il nous apparaît nécessaire que cette expertise y soit mobilisée.

Action 5.2 Établir un réseau artériel métropolitain (RAM) efficace et une vision commune sur l'offre de stationnement.

Nous souscrivons aussi aux objectifs énoncés en 5.2. Dans les objectifs métropolitains à poursuivre avec le RAM nous souhaitons insister sur l'importance que ce réseau tende vers une nouvelle hiérarchie des modes où la priorité est donnée au transport actif, puis au transport collectif et partagé, au transport des marchandises et, lorsque l'espace le permet ou aux heures creuses, par l'auto solo. Le réseau artériel étant en règle générale le réseau des voies les plus directes entre les principaux générateurs de déplacements, il importe de donner une place de choix aux modes qui doivent être favorisés. En tant que secteur des plus accidentogène, la transformation du réseau artériel métropolitain pour favoriser le transport actif et collectif est aussi une entreprise de santé et de sécurité publique qui bénéficiera à l'ensemble de la société. Contrairement à la proposition de PSD, la planification et le soutien à la consolidation des réseaux cyclables et piétonniers métropolitains devraient donc faire partie des interventions prioritaires en 2021-2030.

En ce qui concerne le stationnement, le CRE-Montréal a développé une expertise qui dépasse l'Attestation stationnement écoresponsable, dont plusieurs guides et études¹² dont le guide *Le stationnement : un outil incontournable de gestion de la mobilité et de l'aménagement durables*¹³, qui dresse un inventaire de bonnes pratiques articulées selon 4 stratégies de gestion du stationnement: réduction, priorisation, optimisation et intégration. Il fait aussi état de conditions gagnantes pour le développement d'une politique de stationnement, tirée de la littérature :

1. Adopter une approche stratégique liée à une vision globale
2. Établir un portrait détaillé de l'offre et de la demande
3. Produire de l'information de qualité en continu
4. Impliquer les citoyens et citoyennes
5. Repenser l'échelle d'intervention
6. Développer l'offre de transport actif et collectif

Partout, la gratuité du stationnement est consentie par les contribuables les moins motorisés à tous les autres, à coups de centaines, voire milliers de dollars par case par année : une subvention et un incitatif certain à l'automobile. L'entretien d'une case sur rue a été évaluée à 800 \$ à 1 300\$ par année sur le Plateau Mont-Royal, ce qui exclut la valeur du terrain. Sachant, qu'il faut environ 3 à 5 cases de stationnement par véhicule immatriculé et qu'il y a environ 2,3 millions de véhicules sur le territoire de l'ARTM, on peut rapidement estimer le coût du stationnement à au moins 5,5 milliards de dollars par année¹⁴. Ce coût est généralement

¹² Section des réalisations en lien avec le stationnement du site web du Conseil régional de l'environnement de la Montréal (consulté le 2020-12-09)

<https://cremtl.org/realisation/stationnement-un-outil-incontournable-gestion-mobilite-lamenagement-durables>

¹³ Conseil régional de l'environnement de la Montréal (2014) *Guide Le stationnement un outil incontournable de gestion de la mobilité et de l'aménagement durables*

https://cremtl.org/sites/default/files/upload/documents/publications/2014-guide_stationnement_2_1.pdf

¹⁴ 800\$/case x 3 cases/véhicule x 2,3 millions de véhicules = 5,5 milliards \$.

assumé indirectement par les contribuables et les consommateurs de la région, et n'inclut pas la destruction des milieux naturels et agricoles pour la construction de stationnement, le coût de la gestion de l'eau de ruissellement, les effets des îlots de chaleur, etc.

Nous sommes donc tout à fait favorables à ce que l'ARTM participe à l'élaboration d'une vision métropolitaine de la gestion du stationnement. Afin que cette discussion puisse se tenir sur des bases solides, nous encourageons l'ARTM et ses partenaires à adopter une approche stratégique liée à une vision globale de la transition à faire, établir un portrait détaillé de l'offre bien souvent excédentaire et de la demande actuelle et projetée, produire de l'information de qualité en continu surtout sur le coût réel et l'impact économique, impliquer les citoyens et citoyennes, repenser l'échelle d'intervention et liée la question du stationnement au développement de l'offre de transport actif et collectif.

Action 5.3 Covoiturage et le partage de véhicules : des solutions complémentaires

Les interventions prioritaires en covoiturage nous semblent les bonnes. Afin de créer un incitatif encore plus fort, le levier du stationnement pourrait être davantage mis en valeur en fonction de sa rareté. Par exemple, en stationnement incitatif, la gratuité ne pourrait être qu'aux personnes ayant signalé une place disponible dans leur véhicule. Suivant les résultats du projet pilote de Rosemont, où les covoitureurs peuvent utiliser des zones normalement réservées aux résidents, des stratégies pourraient également être développées avec les municipalités, les employeurs et les CGD afin d'offrir des avantages substantiels aux covoitureurs.

Autre solution complémentaire au transport collectif, et fondamentale dans la réduction de la motorisation des ménages, le partage de véhicules (voiture, vélos, vélomobiles, trottinettes) nous est apparu faiblement appuyé dans le PSD. À notre avis, l'ARTM devrait supporter l'établissement de services de partages de véhicules selon les modèles des modalités adaptés aux territoires, notamment en zone 2 et 3 où de tels services ne sont généralement pas accessibles. Des conditions avantageuses aux stationnements pourraient être développées mais également des campagnes de promotion conjointes ou des tarifs d'abonnement spéciaux, comme le font la STM, Bixi et Communauto.

ORIENTATION 3 : FAVORISER UNE UTILISATION EFFICIENTE DES RESSOURCES

STRATÉGIE 6 : ASSURER LES RESSOURCES NÉCESSAIRES AU FONCTIONNEMENT ET À LA RÉSILIENCE DU SYSTÈME DE TRANSPORT COLLECTIF

Action 6.1 Consacrer une part importante du financement aux actifs de transport collectif

Nous sommes en faveur que l'ARTM priorise de rattraper le retard et de maintenir les actifs. Bien que le PSD stipule que les actifs sont peu visibles aux yeux des usagers, nous sommes d'avis qu'ils ont un grand impact sur la qualité du service et l'expérience du client. Ces actifs tels que la signalisation, l'éclairage et les abribus sont très importants pour l'identification des usages et le confort des usagers. Nous sommes pour un financement alloué à la politique-cadre de gestion des actifs pour dresser un portrait, établir des lignes directrices pour harmoniser les normes et fixer des cibles de réduction du déficit de maintien des actifs. Nous croyons que cette politique-cadre pourra aussi amoindrir les disparités entre les différentes régions et fournir un service équitable sur tout le territoire.

Nous nous réjouissons de voir que l'accessibilité universelle et la lutte et l'adaptation contre les changements climatiques seront prises en considération dans le maintien et le développement des actifs. Nous espérons que l'élaboration du guide de conception écoresponsable des équipements et des points d'accès au transport collectif pourra se faire le plus possible en amont des actions d'acquisition de terrains et de bâtiments et de construction et/ou rénovation afin que le maximum des actifs respecte des normes environnementales internationales (LEED).

Action 6.2 Renforcer la résilience du système de transport collectif et faire face aux changements climatiques

Programme de soutien à la résilience du système de transport collectif

Élaborer un plan d'évaluation des vulnérabilités et d'adaptation aux changements climatiques

Dans un contexte où des événements météorologiques sévères dus aux changements climatiques vont se multiplier dans les prochaines années, le transport collectif étant un service essentiel doit s'adapter pour fonctionner en tout temps.

Le plan d'évaluation des vulnérabilités et d'adaptation du système de transport collectif assurera le confort des usagers entre autres avec des aires d'attente protégeant ceux-ci des intempéries. Nous trouvons fort intéressant que le plan souligne le besoin de travailler avec les partenaires pour assurer la qualité des abords des points d'accès au transport collectif. La plupart des déplacements des usagers du transport collectif incluent une partie du trajet à la marche. Par

exemple, la STM soutient qu'un usager moyen parcourt environ 2 km par jour à pied.¹⁵ Or, la sécurité et la praticabilité de la marche sont très liées avec l'utilisation des transports collectifs, surtout en hiver. Plusieurs milieux, surtout dans les couronnes, ont été développés autour de l'automobile et le piéton n'a plus sa place dans le partage de la chaussée. Cela décourage fortement l'utilisation des transports collectifs, car l'usager, même sur une courte distance, ne se sent pas en sécurité. De plus, dans une société de plus en plus sédentaire, il faut continuer à promouvoir les transports actifs qui peuvent facilement être jumelés au transport collectif. Ainsi, nous croyons que les infrastructures de transport actives sécuritaires doivent être au cœur des discussions avec les autorités compétentes qui bénéficient du service de transport collectif.

Les CRE saluent l'initiative de préparer et de mettre en place des initiatives pour améliorer le service et l'accessibilité du réseau en prévision des changements climatiques.

Élaborer un guide de conception écoresponsable des équipements et des points d'accès au transport collectif adapté aux changements climatiques

Nous sommes ravis que l'ARTM reconnaisse que la construction et le maintien de ses infrastructures et de ses actifs jouent un rôle dans la lutte ainsi qu'à l'adaptation aux changements climatiques. En effet, nous croyons que les infrastructures de l'ARTM peuvent être réalisées tout en réduisant l'impact du cadre bâti en temps de changements climatiques comme les îlots de chaleur et l'imperméabilisation du milieu urbain. La végétalisation des nombreux arrêts d'autobus faciliterait l'infiltration de l'eau, embellirait les lieux d'attente et réduirait les îlots de chaleur. Ces infrastructures seront bénéfiques aux usagers, mais aussi à tous les résidents du milieu.

Par ailleurs, le CRE-Montréal a élaboré un guide et une Attestation stationnement écoresponsable¹⁶. Les stationnements incitatifs de l'ARTM seraient un endroit exemplaire pour les mesures écoresponsables puisqu'ils sont déjà un nœud de transport. Le guide s'assure d'incorporer tous les axes du développement durable dans la conception ou la rénovation. Les types de matériaux, le changement de comportement dans les déplacements des usagers, la sécurité, la protection de la biodiversité et l'adaptation aux changements climatiques. Un accompagnement est possible afin de rendre ces espaces plus attrayants, sécuritaires, perméables et réfléchissants de l'énergie solaire.

Comme démontré par le stationnement écoresponsable, les infrastructures ne sont pas seulement utiles pour adapter le cadre bâti aux aléas des changements climatiques, mais de par leur conception peuvent lutter contre les changements climatiques. Le guide de conception écoresponsable est un bon début pour lutter contre les changements climatiques. Les grandes certifications environnementales internationales lors de construction ou conception d'un projet sont impératives pour assurer un standard élevé d'écoresponsabilité. Par contre, l'expertise et

¹⁵ Société de transport de Montréal (données OD 2013) *Relevez le défi 100 % plus actif en transport collectif* ! <http://www.stm.info/fr/infos/conseils/100-plus-actif-en-transport-collectif>

¹⁶ Stationnement écoresponsable (2017) *Les enjeux des stationnements* <https://stationnementecoresponsable.com/2017/04/04/enjeux/>

l'innovation locale peuvent être des alliées, comme l'a démontré le développement de l'Attestation stationnement écoresponsable par le CRE-Montréal. Aussi, nous invitons l'ARTM à aller plus loin dans la démarche et d'inclure la carboneutralité dans l'élaboration de ses projets. Dans son Plan stratégique 2019-2023, le ministère des Transports élabore un objectif de tendre vers la carboneutralité sur des projets de plus de 100 millions de dollars et plus.¹⁷ En augmentant chaque année la proportion des projets qui seront carboneutres, le Ministère avance graduellement vers ce concept. Nous pensons fortement que la carboneutralité doit être une cible pour l'ARTM.

Dans la conversation de la lutte et l'adaptation aux changements climatiques, il est clair que les mesures proposées par l'ARTM dans le PDS amélioreront le milieu humain et la qualité du service. Par contre, une de nos demandes est de ne pas oublier la protection de la biodiversité. Même en ville, la biodiversité a sa place: végétaux, insectes, oiseaux, petits et moyens mammifères ont besoin d'espace pour se loger dans notre milieu de vie. Dans cette optique, nous trouvons que l'ARTM a un pouvoir d'aider les cibles de la CMM en matière de conservation de la nature.¹⁸ Les CRE croient que dans «chaque projet de corridor de mobilité [...] est une opportunité de concevoir l'aménagement de leurs abords pour en faire des corridors écologiques.»¹⁹ Les lieux d'attente végétalisés, les milieux ouverts, les friches urbaines et les corridors ferroviaires sont des lieux que l'ARTM peut considérer dans ses aménagements pour favoriser la sauvegarde de la biodiversité. Plusieurs recherches ont été réalisées sur l'écologie urbaine, et des guides peuvent aider l'ARTM et ses partenaires à mieux aménager les infrastructures et le territoire pour mieux conserver la biodiversité.²⁰

En résumé, nous saluons le plan d'évaluation des vulnérabilités et d'adaptation aux changements climatiques pour des raisons environnementales, économiques et sociales et demandons de ne pas oublier la carboneutralité et la biodiversité dans ce plan.

Élaboration de plans de continuité de service basés sur des scénarios de perturbation

La pandémie nous a tous démontré à quel point nous ne pouvons être assez prêts aux imprévus. Nous reconnaissons les efforts et l'énergie que l'ARTM et les OPTC ont déployés pendant la pandémie de COVID-19 afin d'offrir des services. Le transport collectif étant un service essentiel, nous sommes en faveur d'accorder un budget pour effectuer des recherches sur les différents scénarios possibles et de créer des plans d'intervention pour s'y adapter rapidement.

¹⁷ Ministère des Transports du Québec (2019) *Plan stratégique 2019-2020*, p. 17

<https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/organisation/plan-strategique/Documents/plan-strategique.pdf>

¹⁸ Communauté métropolitaine de Montréal (n.a). *Milieux naturels*

<https://cmm.qc.ca/grands-enjeux/milieux-naturels/>

¹⁹ Conseil régional de l'environnement de Montréal (2020) *Biodiversité: les urbains font partie de la solution* <https://cremtl.org/publication/editoriaux/2020/biodiversite-les-urbains-font-partie-solution>

²⁰ San Francisco Estuary Institute

https://www.sfei.org/sites/default/files/biblio_files/Making%20Natures%20City%20SFEI%20190905%20IOWRES.pdf

Électrification du réseau

Le plan d'électrification du réseau suit les demandes gouvernementales. En effet, le gouvernement du Québec a réitéré plusieurs fois son vœu d'électrifier les transports collectifs tout d'abord dans le Plan de mobilité durable 2030, ensuite dans le Plan d'actions d'électrification des transports 2015-2020 et plus récemment dans le Plan pour une économie verte 2030. Plusieurs projets pilotes ont eu lieu et plusieurs sociétés de transport ont déjà commencé l'électrification de leur flotte d'autobus. Malgré cela, nous avons quelques préoccupations pour l'électrification des autobus de longues distances. Bien que nous reconnaissons que ceux-ci effectuent beaucoup de distance et donc ont un avantage considérable sur le plan environnemental par rapport à un véhicule personnel.²¹

Une de nos préoccupations est en lien avec le poids considérablement plus élevé des autobus électriques. Quel serait l'impact de ce poids additionnel sur nos routes? Les autobus de longues distances ont aussi une grande batterie qui nécessite un long temps de recharge. Nous espérons que l'électrification du transport collectif ne se réalise pas aux dépens de la qualité du service offert. C'est-à-dire de diminuer le nombre de voyages ou allonger le temps entre les départs pour assurer une recharge. Il ne faudrait pas non plus augmenter le nombre d'autobus pour combler le besoin de service lors de la recharge.

Les CRE sont favorables à l'électrification du transport collectif, par contre nous trouvons très important que l'ARTM planifie en détail l'électrification de sa flotte. Par exemple, d'établir les lignes prioritaires à électrifier, équiper différemment les autobus en termes de leur besoin de recharge (autobus de ville versus autobus de longues distances) et d'assurer un partage des connaissances entre les différents OPTC.

²¹ Le Groupe de travail sur l'électrification des transports Université Laval (2014) *L'électrification des transports: une perspective québécoise*, p.28 <http://vision.gel.ulaval.ca/~cgagne/pubs/itis-teiiq-2014.pdf>

Indicateurs de suivi

Nous proposons qu'en plus des indicateurs énoncés dans la proposition de PSD, les indicateurs suivants soient développés et suivis, afin de garantir la mise en œuvre des objectifs du plan.

1. Mesure de la réduction des îlots de chaleur sur les terrains de l'ARTM.

L'INSPQ, dans son document *Mesures de lutte aux îlots de chaleur urbains*²² compare les différentes mesures de lutte aux îlots de chaleur selon les indicateurs suivants:

- Zones de réduction de la chaleur : Indique si la mesure rafraîchit l'air intérieur des bâtiments, l'air extérieur des villes, ou si elle concerne principalement le confort thermique du citoyen.
- Durabilité de la mesure : Indique la durée de l'effet de rafraîchissement de la mesure lorsque maintenue : 10 ans ou moins, de 10 à 25 ans, ou plus de 25 ans.
- Avantages complémentaires : Indique si la mesure comporte d'autres avantages directs ou indirects pour la population urbaine. Une meilleure qualité de l'eau (Eau), une meilleure qualité de l'air (Air), une meilleure utilisation de l'espace pour les activités de plein air ou les activités sociales (Loisirs), un encouragement au développement de la biodiversité en milieu urbain (Biodiversité).
- Accessibilité de la technologie ou du service : Indique si la technologie ou le service est disponible au Québec.
- Coût/efficacité.

2. Gestion de l'eau des installations

Mesure de la réduction des rejets à l'égout lors des averses et de la fonte de neige, avant et après les travaux.

3. Inventaire des GES de l'ARTM

Afin de pouvoir déterminer précisément la réduction de GES par passagers-km, l'ARTM devra réaliser des inventaires périodiques d'émissions de GES avec les OPTC et les opérateurs. D'ici 2030, l'ARTM devrait également tendre à intégrer des données

²² INSPQ (2009) *Mesures de lutte aux îlots de chaleur urbains*
https://www.inspq.qc.ca/pdf/publications/988_MesuresIlotsChaleur.pdf

provenant de l'analyse du cycle de vie de ses équipements et opérations à ces inventaires et ses processus décisionnels lorsque ces données sont disponibles.

4. Étalement urbain

Nous sommes également d'avis que l'ARTM, avec la collaboration de la CMM, devrait documenter l'évolution de l'étalement urbain sur son territoire et au pourtour en développant les indicateurs les plus appropriés. La densité d'occupation du territoire ou le kilométrage de voies par habitant pourraient être de bons indicateurs.

Financement

Les CRE sont bien conscients de l'ampleur du défi du financement. Les projets d'amélioration de 60% du service, les projets structurants, le rattrapage dans le maintien et développement des actifs, l'accessibilité universelle et l'électrification des transports demandent des investissements importants, et ce, en plus de couvrir pour les pertes associées à la diminution de l'achalandage due à la crise sanitaire. Le besoin d'augmenter le financement du transport collectif est clair. Nous sommes aussi d'avis que certaines sources de financement, telles que les usagers et les municipalités participant chacun à près de 30% du financement ne devraient pas être plus sollicités.

Outre le financement du transport collectif, les municipalités pourraient avoir un grand impact en finançant les infrastructures de transport actif aux alentours des arrêts. Notre recommandation pour le gouvernement est de simplifier et accélérer le processus d'approbation et d'élaboration des projets en transport collectif et actif portés par les municipalités. La lourdeur administrative décourage et des projets prometteurs supportés par des municipalités n'aboutissent pas. Nous avons déjà abordé que les municipalités sont des partenaires clés dans l'aménagement des quartiers, lequel a un grand impact sur l'utilisation du transport collectif. Alors, sans demander une augmentation de financement de leur part, leur faciliter la tâche dans leurs projets de transport actif serait un avantage considérable.

Nous aimerions tout d'abord mettre en lumière que le financement de l'État pourrait aussi être bonifié. Nous sommes bien heureux d'apprendre que le gouvernement du Québec planifie l'équilibre du financement du transport collectif et routier dans le budget 2020-2021.²³ Cette augmentation du budget du transport collectif est sans précédent au Québec et démontre la volonté du gouvernement de rattraper le retard du développement des réseaux. Nous reconnaissons que c'est un pas dans la bonne direction. Par contre, il ne faut pas oublier que d'autres provinces, par exemple l'Ontario, réussissent à avoir des proportions de financement bien plus élevées pour le transport collectif: soit d'investir près de 70% dans les transports collectifs et 30% dans les infrastructures routières.²⁴ Nous croyons fortement que le gouvernement du Québec peut aussi arriver à financer le transport collectif au-delà de la parité avec le réseau routier.

Dans ce mémoire, les CRE signataires émettent les mêmes recommandations sur le financement du transport collectif que celles énoncées dans le mémoire sur le financement de la Politique de mobilité durable déposé par le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) en 2019.

²³ Gouvernement du Québec (2020) *Plan québécois des infrastructures 2020-2030*. p. A-10 https://www.tresor.gouv.qc.ca/fileadmin/PDF/budget_depenses/20-21/7-Plan_quebécois_des_infrastructures.pdf

²⁴ Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (2019) *Mémoire : Financement de la Politique de mobilité durable*. p.4 <https://www.rncreq.org/images/nouvelles/464.pdf>

Extrait du mémoire sur le financement de la Politique de mobilité durable déposé par le Regroupement national des conseils régionaux de l'environnement du Québec (RNCREQ) en 2019.

Afin d'assurer la pérennité du financement, il est essentiel d'optimiser et restructurer les fonds existants. Les mesures d'écofiscalité proposées ci-dessous viendront bonifier l'argent qui sera libéré par la restructuration des fonds actuels. Le RNCREQ propose des recommandations à court et moyen termes afin d'assurer un financement durable.

Les mesures à court terme

Les mesures à court terme requièrent un changement structurel minimal qui peut être mis en place rapidement.

Indexation annuelle de la taxe sur l'essence

Les revenus de la taxe sur l'essence sont en constante diminution. La croissance de la vente de véhicules électriques, l'amélioration de l'efficacité énergétique des automobiles et l'augmentation du prix de l'essence sont en cause. Dans une optique de pollueur-payeur, il serait minimalement nécessaire d'indexer la taxe sur l'essence afin que cette source de financement demeure pertinente. Cette mesure est à court terme et pourra, par la suite, faire place à d'autres mesures adaptées à la nouvelle réalité de la mobilité au Québec. Par ailleurs, des enjeux d'acceptabilité sociale sont associés à cette recommandation. Dans le cas où la responsabilité reviendrait uniquement aux municipalités d'imposer ou non une surtaxe, certaines n'oseront pas adhérer de peur de ne pas obtenir l'appui de la population. Dans cette optique, il serait nécessaire que la surtaxe provienne d'une décision provinciale qui serait équitable pour toute la population québécoise.

Indexation annuelle de la taxe sur l'immatriculation

Dans une perspective à court terme, la taxe sur l'immatriculation des véhicules devrait être indexée. Cette mesure doit être mise en place et éventuellement remplacée par une taxe ajustée selon la consommation du véhicule mentionnée au point 3. Les revenus de cette taxe devront être intégralement dédiés au développement du transport multimodal.

Taxe sur l'immatriculation adaptée selon la consommation et le nombre de véhicules

Afin de dissuader les consommateurs d'acheter des véhicules polluants, le tarif appliqué sur l'immatriculation devrait augmenter pour les fortes cylindrées (à partir de 2 litres) et devenir de plus en plus élevé pour les très fortes cylindrées. De plus, le montant de celle-ci doit être ajusté en fonction du type de véhicule. Par ailleurs, la taxe sur l'immatriculation devrait augmenter pour le deuxième véhicule et plus pour les ménages ayant accès à un système de transport en commun. Cette mesure doit s'appliquer dans une perspective d'équité régionale. Le montant récolté dans une région donnée, grâce aux immatriculations, doit être réinvesti dans cette région pour le développement du transport collectif.

Dans une vision pollueur-payeur, les propriétaires de véhicules énergivores devraient davantage contribuer. Entre 1990 et 2016, l'achat de véhicules utilitaires sport a connu une croissance fulgurante. Le nombre d'unités de camions (incluant minifourgonnette, VUS, camions légers et lourds, fourgonnettes et autobus) vendus durant cette période a augmenté de 246 % (HEC Montréal, 2019). Cette augmentation permet de se questionner au sujet de l'impact de ces véhicules sur le problème actuel de la congestion considérant leur plus grande taille de même que sur la production de GES. (AQTr, 2019) La congestion est un réel problème dans les grands centres urbains et les coûts de congestion ont doublé en 10 ans pour se situer à 4,2G en 2018. (CMM, 2012)

Consolider l'ensemble des enveloppes dédiées au transport

Dans le but de structurer les fonds existants, le RNCREQ recommande de rassembler les enveloppes déjà existantes au sein des différentes instances afin d'éviter le développement en silo des alternatives de transport. Les mesures de financement actuelles seraient ainsi regroupées dans une seule enveloppe. Dans un objectif de partage des ressources financières, par exemple, le concept de multimodalité, bénéficiant d'une enveloppe séparée, pourrait être intégré à même les autres programmes en place.

Les mesures à moyen terme

Les mesures à moyen terme concernent toutes les mesures dont le processus de réflexion doit débuter dès aujourd'hui et dont l'application se réalisera dans les prochaines années.

Taxation kilométrique

En se basant sur le principe d'utilisateur-payeur, la taxation kilométrique permettrait une contribution juste de la part des automobilistes en fonction de

leur usage de la route. Cette mesure se trouve dans la catégorie à moyen terme puisqu'en instaurant les autres mesures d'écofiscalité au préalable, on engendrerait une diminution des véhicules à essence sur les routes et une augmentation des automobiles électriques. Bien qu'ayant un impact sur la réduction des GES, les véhicules électriques contribuent tout de même aux problèmes de congestion. Cette mesure permettrait une compensation équitable pour les externalités engendrées comme la pollution, la congestion, l'usure de la route, par tous les usagers de la route.

Instaurer un système de redevance sur la publicité automobile

Les publicités automobiles agissent sur les décisions des consommateurs et influencent les besoins de la population. Dans une optique de changement de comportements, en ce qui a trait à l'utilisation de l'auto-solo, ces publicités devraient être soumises à une réglementation pour en limiter la diffusion. Un montant par publicité pourrait être versé dans un fonds qui serait redistribué pour le développement du transport multimodal.

Réviser la fiscalité municipale

À l'heure actuelle, les revenus municipaux sont basés sur les revenus fonciers, ce qui encourage l'étalement urbain. Notre façon d'aménager le territoire influence grandement le développement du réseau routier. De plus, les seuls revenus fonciers ne sont assurément pas suffisants pour supporter une augmentation constante des coûts du système de transport. Dans cette optique, la fiscalité municipale devrait être repensée.

Les CRE du grand Montréal veulent aussi souligner que les entreprises et les institutions sont de grands générateurs de déplacements et peuvent faire partie de la solution. Une meilleure desserte en transport collectif facilite l'accessibilité de cette entreprise en lui donnant un avantage au recrutement et à la rétention du personnel. C'est pourquoi nous trouvons pertinent le financement provenant des grands pôles d'emplois comme des tours à bureau, des parcs industriels ou des centres commerciaux. Pour prendre un exemple du mémoire sur la Politique de financement de la mobilité durable du RNCREQ, «chaque entreprise devrait posséder son plan de mobilité durable. Lors de la reddition de compte, une « taxe mobilité » devrait être imposée en fonction du revenu de l'entreprise dans le cas où celle-ci ne s'est pas conformée. L'argent ainsi récolté devrait servir à financer les projets de transport collectif.»²⁵

²⁵ RNCREQ (2019), *Up. Cit.* p.8

Enfin, plusieurs valeurs et éléments de réussite doivent guider le financement du transport collectif. Voici les recommandations émises par le RNCREQ :

- «Tenir compte du principe d'équité dans les mesures de financement,
- Offrir les options de déplacements au même moment d'instaurer les mesures d'écofiscalité,
- Être transparent dans la gestion des dépenses et les mesures de financement,
- Mettre en place des mesures pour favoriser l'aménagement et l'urbanisme durable.»

Conclusion

En conclusion, la situation liée à la COVID-19 ne doit pas être écartée bien que cela puisse sembler un élément ponctuel. En effet, les habitudes de transport et d'aménagement du territoire pourraient changer de façon importante, notamment avec l'adoption du télétravail. L'achalandage pourrait changer, tout comme la régularité des déplacements. Ainsi, puisqu'il est impossible de prévoir les impacts à moyen et long terme de la pandémie, il est nécessaire de suivre la situation de près et d'ajuster le PSD si nécessaire.

Signatures des conseils régionaux de l'environnement participants

Conseil régional de l'environnement de Montréal

Représenté par Blaise Rémillard, responsable transport et urbanisme

Handwritten signature of Blaise Rémillard in black ink.

Signé à Montréal le 14 décembre 2020

Conseil régional de l'environnement de la Montérégie

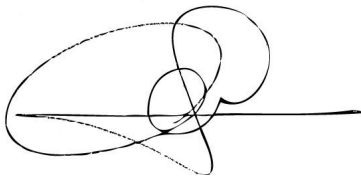
Représenté par Andréanne Paris, directrice générale

Handwritten signature of Andréanne Paris in blue ink.

Signé à Montréal le 14 décembre 2020

Conseil régional de l'environnement des Laurentides

Représenté par Anne Léger, directrice générale

Handwritten signature of Anne Léger in black ink.

Signé à Saint-Jérôme le 14 décembre 2020

Conseil régional de l'environnement de Laval

Représenté par Guy Garand, directeur général

Handwritten signature of Guy Garand in black ink.

Signé à Laval le 14 décembre 2020