

Vision 2050 du développement du transport collectif



Dans une perspective de développement durable et de cohésion régionale, l'ARTM planifie, organise, finance, développe et fait la promotion du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal afin d'offrir une expérience de mobilité simple, intégrée, fluide et efficace.

D'ici 2050 :

La moitié des déplacements en modes actifs et collectifs

Axe 1

Une transformation urbaine misant sur les modes durables

- Stratégie 1 > Renforcer l'accès aux centres urbains et aux secteurs en développement
- Stratégie 2 > Unifier le territoire métropolitain

Axe 2

Des déplacements accessibles pour tous

- Stratégie 3 > Assurer l'inclusion
- Stratégie 4 > Simplifier l'utilisation des services de mobilité

Axe 3

Un système de transport sécuritaire, efficient et carboneutre

- Stratégie 5 > Assurer une gestion efficiente
- Stratégie 6 > Stimuler l'innovation

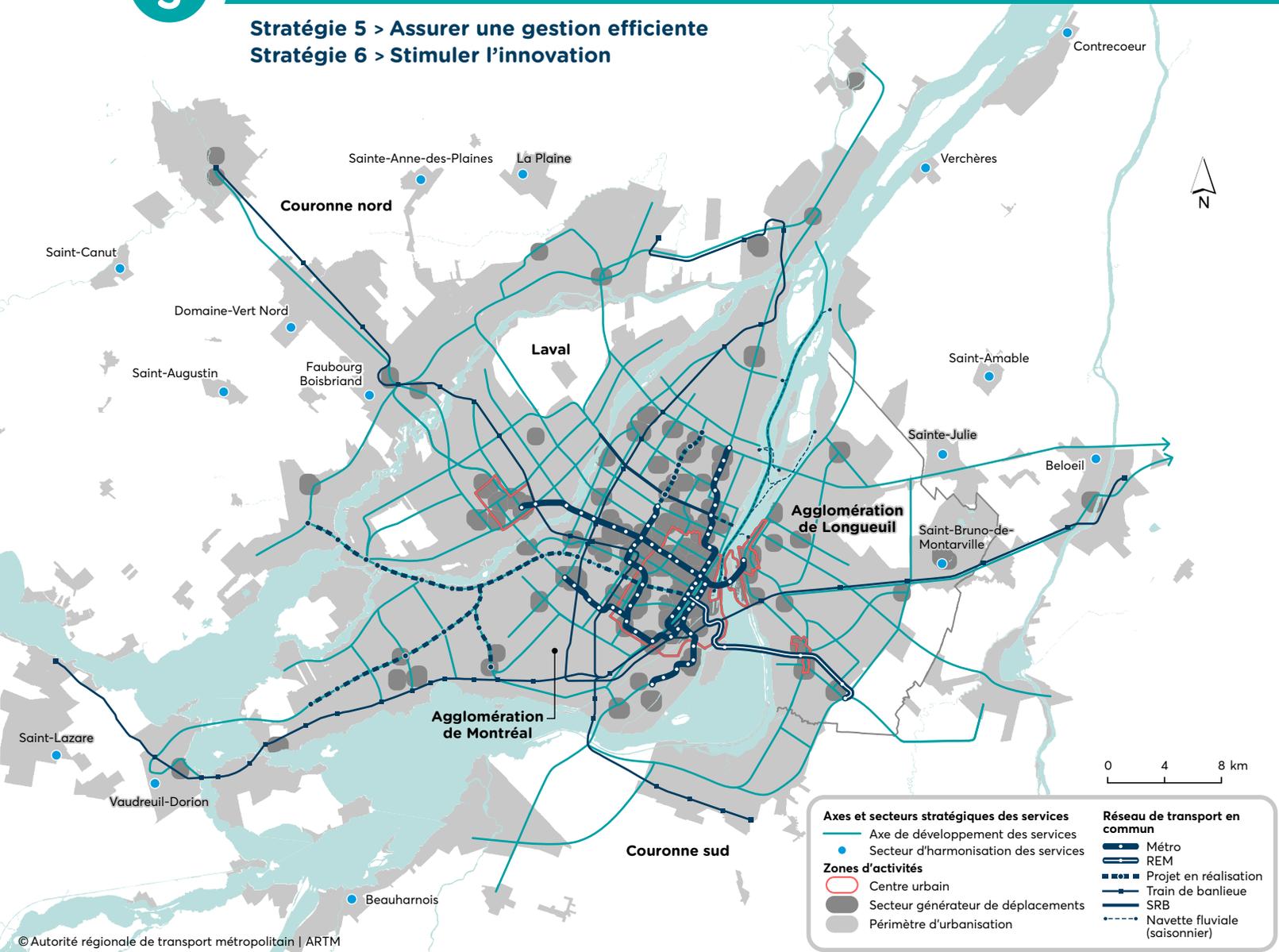


Table des matières

La région métropolitaine en un coup d'œil	5
Introduction	8
La vision	11
Ce que l'on souhaite d'ici 2050	12
Le point de départ	13
Les stratégies pour y arriver	15
Stratégie 1 › Renforcer l'accès aux centres urbains et aux secteurs en développement	15
Stratégie 2 › Unifier le territoire métropolitain	18
Stratégie 3 › Assurer l'inclusion	22
Stratégie 4 › Simplifier l'utilisation des services de mobilité	24
Stratégie 5 › Assurer une gestion efficiente	25
Stratégie 6 › Stimuler l'innovation	26
Quelles sont les prochaines étapes?	27

Liste des figures

Figure 1 Territoire de l'ARTM et de ses différents secteurs	6
Figure 2 Réseaux de transport en commun du territoire de l'ARTM	7
Figure 3 Cadre de la planification stratégique	9
Figure 4 Pôles générateurs de déplacements les plus importants de la région métropolitaine	19
Figure 5 Secteurs présentant une proportion plus élevée de personnes potentiellement vulnérables par rapport à la moyenne régional	23

A woman with blonde hair, wearing a blue puffer jacket, is seen from the side, holding a contactless payment card over a payment terminal. The card features a colorful circular logo and the text 'Locomobile'. Behind a glass counter, a woman with glasses and a dark jacket is looking towards the customer. The background is a blurred indoor setting.

**La région
métropolitaine
en un coup
d'œil**

Le territoire

Le territoire de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) est constitué du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), du territoire de la communauté mohawk de Kahnawake et de la Ville de Saint-Jérôme. Il est réparti en cinq secteurs géographiques.

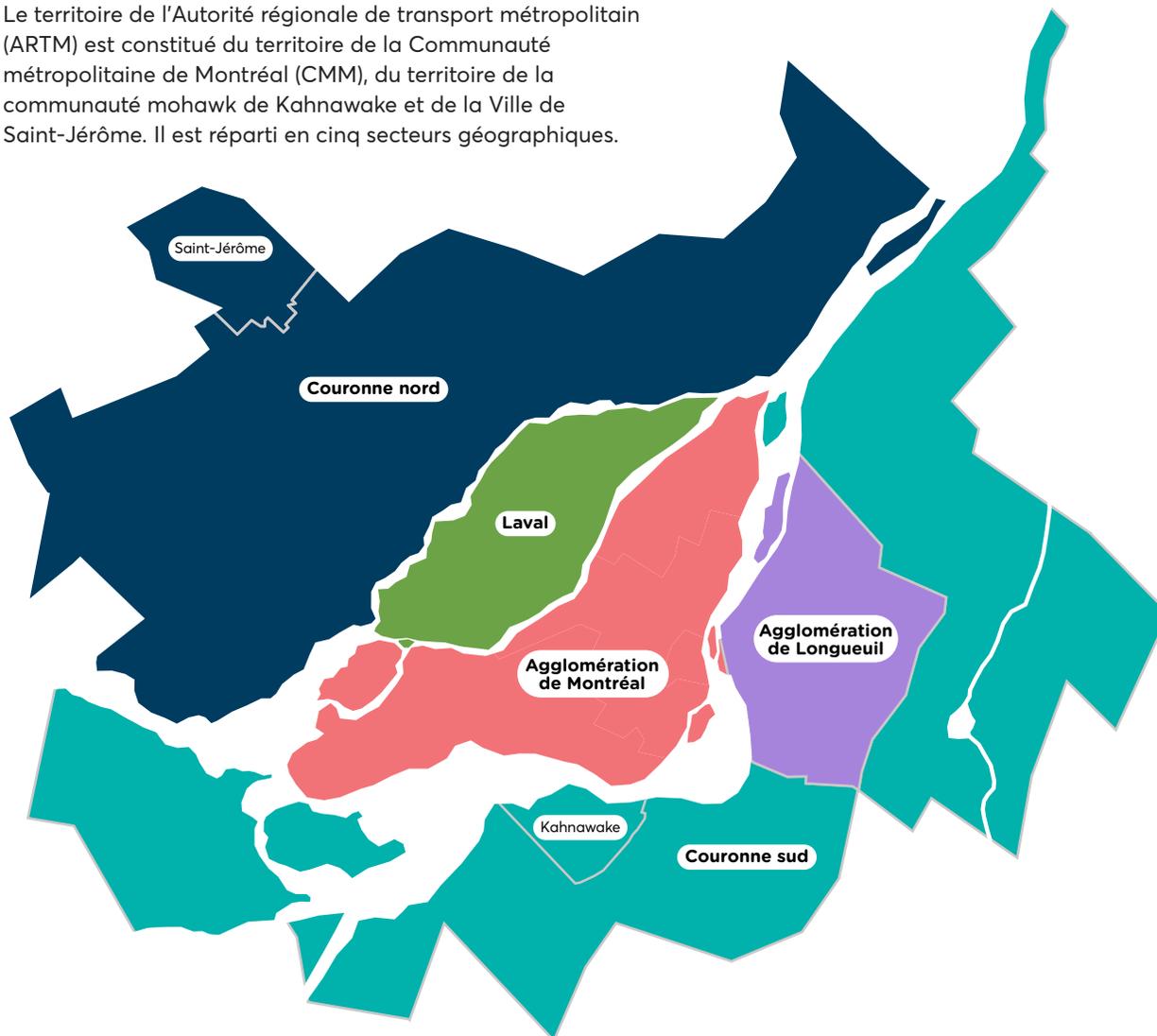


Figure 1: Territoire de l'ARTM et de ses différents secteurs
Source: ARTM

Le territoire de l'ARTM, c'est également:



Le réseau de transport en commun

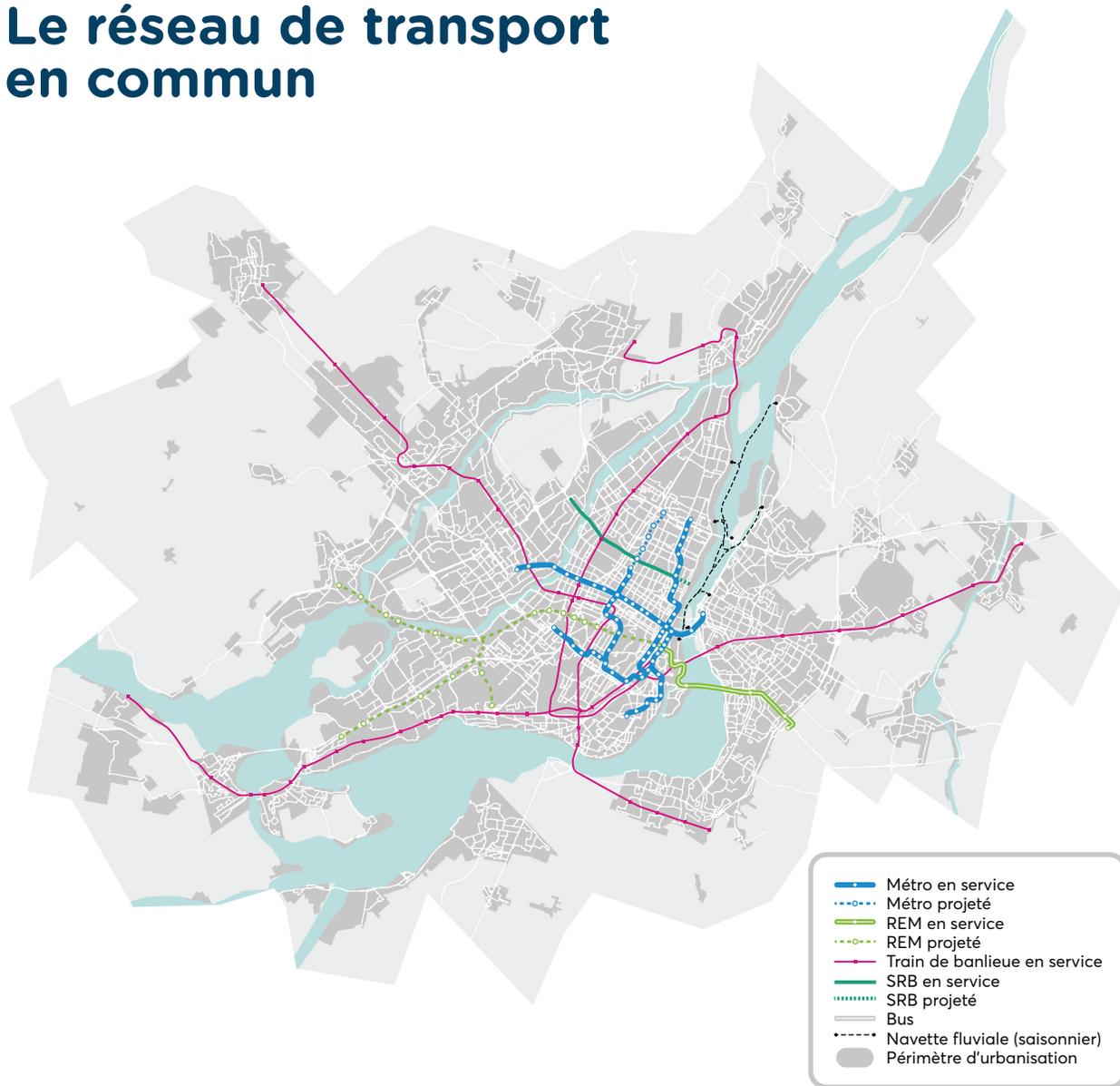


Figure 2: Réseau de transport en commun du territoire de l'ARTM (2024)
Source: ARTM



Métro

4 lignes
68 stations, 5 stations supplémentaires à l'horizon 2030
215 millions de passagers en 2023



Train de banlieue

5 lignes
51 gares
6 millions de passagers en 2023



Autobus

Plus de 600 lignes
217 millions de passagers en 2023



REM

4 antennes
26 stations
5 stations en service en 2023 – mise en service complète prévue en 2027



Transport adapté

Une flotte de minibus et de taxis
3,6 millions de passagers en 2023



Navette fluviale

6 liaisons intégrées au réseau ARTM (projets pilotes)
8 quais d'embarquement
422 000 passagers estivaux en 2023

SORTIE

Introduction



- › Au sortir de la pandémie de la COVID-19 et à la suite d'une baisse de l'achalandage, le secteur du transport collectif connaît toujours une situation préoccupante. Alors qu'il doit s'adapter à de nouveaux comportements de mobilité, le modèle de financement ne permet plus de répondre aux besoins grandissants. Malgré ce contexte, les parties prenantes ont réitéré l'importance de maintenir à long terme des cibles ambitieuses en matière de mobilité durable.
- › La **Vision 2050** présente la vision intégrée et cohérente de la mobilité durable sur le territoire de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) jusqu'en 2050. Il s'agit du point de départ d'une démarche de planification concertée qui conduira, entre autres, à l'élaboration d'une nouvelle version du Plan stratégique de développement (PSD) et de son plan de mise en œuvre (PMO).
- › Elle témoigne également de la capacité des différents acteurs de la région métropolitaine à s'unir et s'engager à agir collectivement pour transformer la mobilité de demain. De nombreuses parties prenantes (organismes publics de transport collectif, citoyens, élus, représentants municipaux, universitaires et professionnels, groupes de la société civile, etc.) ont permis de nourrir cette réflexion collective. Il s'agit par ailleurs de l'état actuel de la réflexion, qui pourrait évoluer au fil des apprentissages.



Figure 3: Cadre de la planification stratégique
Source: ARTM

La **Vision 2050** s'appuie sur les objectifs et les cibles de la Politique de mobilité durable – 2030 du gouvernement du Québec qui propose notamment de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES), la consommation de pétrole, le temps des déplacements et les coûts associés à la congestion automobile. Ces objectifs sont inscrits dans plusieurs politiques publiques gouvernementales et ministérielles, dont le Plan pour une économie verte 2030 (2020), la Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire (2022), la Stratégie gouvernementale de développement durable 2023-2028 (2023) et le projet de nouvelles orientations gouvernementales en aménagement du territoire (2023-2024).

Elle tient également compte des orientations métropolitaines fixées à l'avant-projet du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) révisé de la CMM. Outre le processus de révision du PMAD et des travaux de conformité des outils d'urbanisme qui en découleront, le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) met également à jour le plan d'action de la Politique de mobilité durable – 2030.

Il s'agit d'une belle occasion pour aligner l'ensemble des documents de planification sur les cibles de mobilité durable. Il importera également de demeurer agile et de bien coordonner les interventions des divers acteurs pour s'adapter aux grands changements à venir, qu'ils soient sociodémographiques, climatiques ou technologiques.

Quelques cibles de la Politique de mobilité durable – 2030



- › Réduction de **20%** du temps de déplacement moyen entre le domicile et le travail
- › Diminution de **20%** de la part des déplacements effectués en auto solo à l'échelle nationale
- › Réduction de **40%** de la consommation de pétrole dans le secteur des transports par rapport au niveau de 2013
- › Réduction de **37,5%** des émissions de GES dans le secteur des transports par rapport au niveau de 1990
- › Réduction de **20%** des dépenses brutes des ménages allouées au transport (en dollars constants de 2017)

A photograph of a city street scene, likely in New York City, featuring a paved plaza with people. In the foreground, several people are riding bicycles. A man in a light blue shirt and sunglasses is riding a bicycle on the left. Next to him, a man in a dark polo shirt and a woman in a black dress are also on bicycles. To the right, a man in a red shirt is pointing towards the background. Further right, a man with a backpack is walking a dog. The background shows a dense urban skyline with various skyscrapers under a clear sky. A large, dark blue circle is overlaid on the left side of the image, containing the text 'La vision' in white.

La vision

Ce que l'on souhaite d'ici 2050

Énoncé de vision

En 2050, les citoyens de la région métropolitaine de Montréal peuvent se déplacer facilement grâce à un système de transport durable qui répond à leurs besoins. La majorité de leurs déplacements est réalisée en modes actifs et collectifs, contribuant à améliorer leur qualité de vie, à préserver l'environnement et à soutenir la vitalité économique et sociale de la région.

En plus d'être au service de la mobilité des citoyens, le transport collectif est un vecteur de développement puissant pour renforcer l'attractivité économique de la région métropolitaine, améliorer la qualité de vie et réduire les inégalités sociales. Il représente aussi un pilier indispensable de la transition écologique et de la lutte aux changements climatiques.

D'ici 2050, plus de 650 000 personnes s'ajouteront aux 4,2 millions de résidents de la région métropolitaine. Cette croissance entraînera une hausse du nombre de déplacements alors que nous faisons déjà face au défi de réduire de façon radicale nos émissions de gaz à effet de serre (GES). Si la tendance se maintient, 1 million de déplacements supplémentaires seront réalisés en automobile chaque jour en 2050. Répondre aux besoins en déplacements de cette population, tout en réalisant la transition écologique, est un défi collectif majeur. Le manque aigu de logements et la congestion routière exigent d'allier davantage la planification de l'aménagement du territoire et du transport collectif.

Nous sommes à la croisée des chemins. Les choix que nous faisons aujourd'hui influenceront les milieux de vie et les habitudes de déplacements pour les décennies à venir. Conjointement avec la CMM, nous avons l'ambition de renverser la place prédominante qu'occupe l'automobile dans l'espace urbain et de réduire significativement nos émissions de GES. L'objectif commun est de hausser à 50% la part des déplacements quotidiens réalisés en modes actifs et collectifs d'ici 2050.

Qui dit croissance de population, dit augmentation des déplacements

On compte **8,1 millions de déplacements** par jour sur le territoire de l'ARTM (tous modes).

D'ici 2050:


+ 650 000
nouveaux résidents¹


+ 1 444 000
déplacements par jour²

¹ ARTM 2023. Projection de la population sur le territoire ARTM 2050. D'après les données de projections démographiques de l'Institut de la statistique du Québec pour la RMR de 2021-2041, référence A2022.

² ARTM 2023. Projection des déplacements tous modes sur le territoire ARTM 2050. D'après les prévisions tendanciennes du ministère des Transports et de la Mobilité durable pour la région de Montréal de 2018 à 2041.

Le point de départ

En 2018, les modes actifs et collectifs représentaient 31% des déplacements des résidents du territoire de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM). Chaque jour, 2,5 millions de déplacements étaient réalisés en modes actifs et collectifs, alors que 5,6 millions de déplacements étaient effectués en automobile et autres modes motorisés (8,1 millions de déplacements totaux). Depuis la pandémie de la COVID-19, la reprise de l'achalandage du transport en commun progresse de façon importante et continue.

Évolution de la part modale depuis 1998 – 24 h

La part modale des déplacements des résidents du territoire de l'ARTM, en modes actifs et collectifs, est passée de 29% en 1998 à 31% en 2018.

	1998	2003	2008	2013	2018	Cible 2050
Transport collectif* et actif	29%	28%	32%	31%	31%	50%
- Transport collectif	15%	16%	19%	18%	19%	29%
- Transport actif	14%	12%	13%	13%	12%	21%
Automobile et autres modes motorisés	71%	72%	68%	69%	69%	50%

*Tient compte de l'autobus, le train, le métro, le REM, les navettes fluviales et le transport adapté
Source: ARTM 2023, compilées des enquêtes origine destination

À l'horizon 2050, plus de 9,6 millions de déplacements, tous modes confondus, seront réalisés chaque jour sur le territoire de l'ARTM. Pour atteindre la cible visant à ce qu'un déplacement sur deux se fasse autrement qu'en automobile en 2050, 4,8 millions de déplacements devront se faire en modes actifs et collectifs chaque jour. Par rapport à 2018, cela représenterait 1 million de déplacements additionnels en transport actif (+ 102%) et 1,2 million de déplacements additionnels en transport collectif (+ 77%). Cette hausse devra conjointement s'accompagner d'une réduction de 14% des déplacements quotidiens réalisés en automobile et autres modes motorisés par rapport à la situation de 2018.



La direction à prendre

Le statu quo en matière de financement et le rythme de développement des dernières décennies ne permettront pas d'atteindre l'objectif d'augmentation de la part modale du transport collectif. En effet, le modèle actuel de financement ne permet plus de soutenir les investissements nécessaires au maintien des actifs existants et les charges d'exploitation croissantes, ce qui affecte directement les services existants et freine également son développement.

Pour atteindre la cible, une approche intégrée de planification de la mobilité, de l'aménagement du territoire et du logement ainsi qu'une stratégie réelle de réduction de la place de l'automobile dans l'espace public sont primordiales. La mise en place d'une approche intégrée offre aussi l'occasion de débattre collectivement des efforts nécessaires à la mise en œuvre de solutions adaptées aux réalités de chaque milieu et propices à favoriser le transfert modal de l'automobile vers les modes actifs et collectifs. Le financement de la mobilité doit également aller en ce sens pour un meilleur partage des fonds octroyés au transport en commun, au transport routier et aux autres modes durables.



La collaboration de l'ensemble des partenaires locaux et métropolitains a permis d'élaborer une vision cohérente en matière de mobilité durable qui s'articule autour de six stratégies regroupées en trois axes :

Axe
1

Une transformation urbaine misant sur les modes durables

Stratégie 1 › Renforcer l'accès aux centres urbains et aux secteurs en développement

Stratégie 2 › Unifier le territoire métropolitain

Axe
2

Des déplacements accessibles pour tous

Stratégie 3 › Assurer l'inclusion

Stratégie 4 › Simplifier l'utilisation des services de mobilité

Axe
3

Un système de transport sécuritaire, efficient et carboneutre

Stratégie 5 › Assurer une gestion efficiente

Stratégie 6 › Stimuler l'innovation

Les stratégies pour y arriver

Axe
1

Une transformation urbaine misant sur les modes durables

Stratégie 1 › Renforcer l'accès aux centres urbains et aux secteurs en développement

Et si un grand nombre de quartiers étaient transformés en misant sur la mobilité durable pour hausser à 50% la part des déplacements réalisés en modes actifs et collectifs? En misant sur ses forces (capacité, connectivité et rapidité), le transport collectif contribuera à renforcer l'attractivité économique des centres urbains et agira comme levier à la consolidation des secteurs en développement.

Les conditions de succès

1. Faire des centres urbains des lieux exemplaires de mobilité durable

Les centres urbains de Montréal, Laval, Longueuil et Brossard concentrent une proportion importante des emplois et des résidences de la région métropolitaine. Ils sont propices à devenir des lieux exemplaires où une très grande majorité des déplacements sont réalisés en modes durables. Des gestes ambitieux seront posés pour améliorer les conditions de mobilité au sein des centres urbains, tels la piétonnisation

de certaines rues, la diminution de la place de l'automobile et du stationnement, la création de zones zéro émission et l'aménagement de pôles de mobilité. Ces actions seront planifiées en adéquation avec les visions d'aménagement des centres urbains développées par les administrations municipales.

2. Consolider les principaux accès aux centres urbains

Pour permettre à plus de gens d'accéder directement et plus rapidement aux centres urbains, les services de transport collectif desservant les quartiers résidentiels denses deviendront plus fréquents et auront une plus grande capacité. Sur les axes stratégiques, l'amélioration des services existants peut prendre différentes formes, par exemple l'implantation et le prolongement de modes de transport sur rail ou l'aménagement de services rapides pour autobus.

Des améliorations opérationnelles et techniques permettront aussi d'accroître la capacité des lignes de métro ainsi que celle de certains terminus, dont Montmorency et Longueuil. Des arbitrages seront finalement nécessaires quant à la valorisation du réseau de train de banlieue.

En savoir plus sur la vision d'aménagement des centres urbains

Laval 🚶 12

- › 110 000 déplacements quotidiens
- › [Programme particulier d'urbanisme Centre-ville \(2022\)](#)

Montréal 🚶 🚲 🚗 -R 11 12 13 14 15

- › 642 000 déplacements quotidiens à destination du centre-ville et 687 000 déplacements à destination de sa zone d'influence
- › [Stratégie centre-ville 2030 \(2024\)](#)

Longueuil 🚶

- › 31 000 déplacements quotidiens
- › [Programme particulier d'urbanisme du Centre-ville \(2018\)](#)

Brossard -R

- › 25 000 déplacements quotidiens
- › [Démarche de révision du Programme particulier d'urbanisme \(PPU\) pour le centre-ville de Brossard \(2021-2024, en cours\)](#)

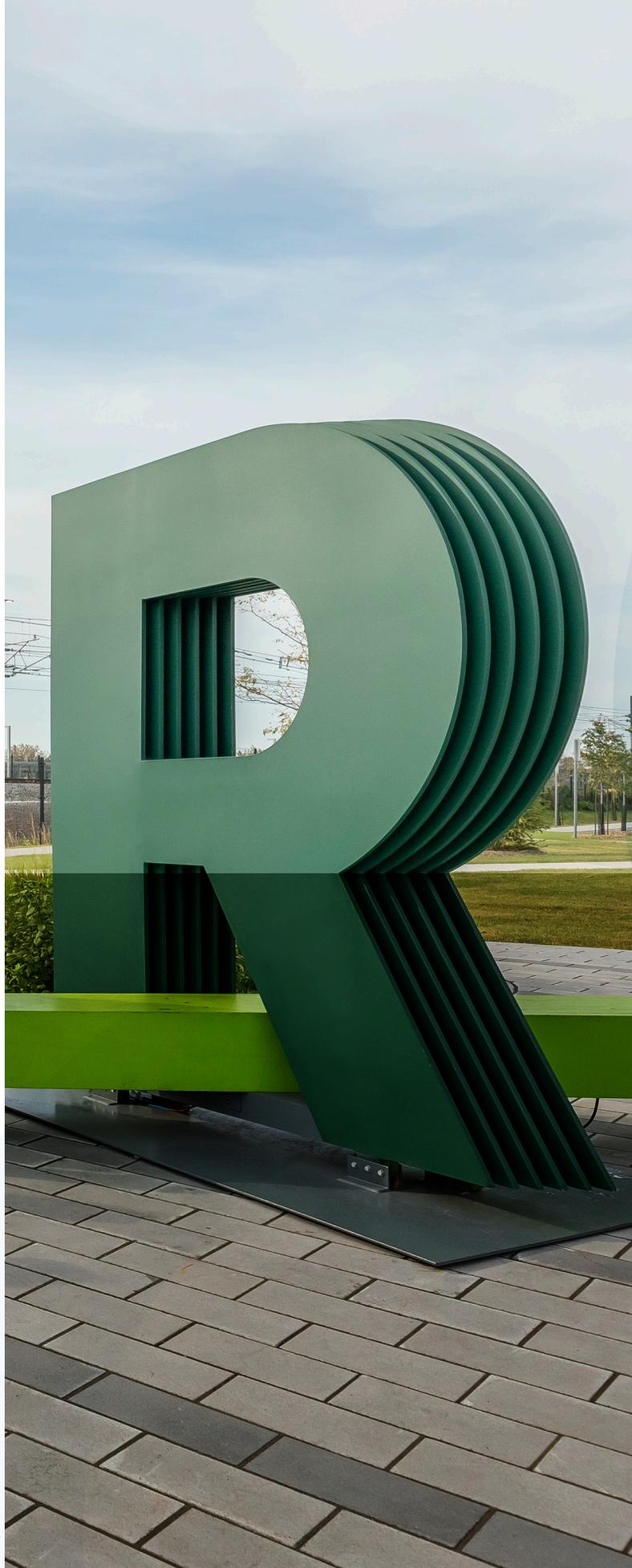
Source: ARTM 2023, compilées de l'enquête origine destination 2018
Les données représentent les déplacements (24h/tous modes/tous motifs) à destination des centres urbains.

3. Renforcer le maillage du réseau

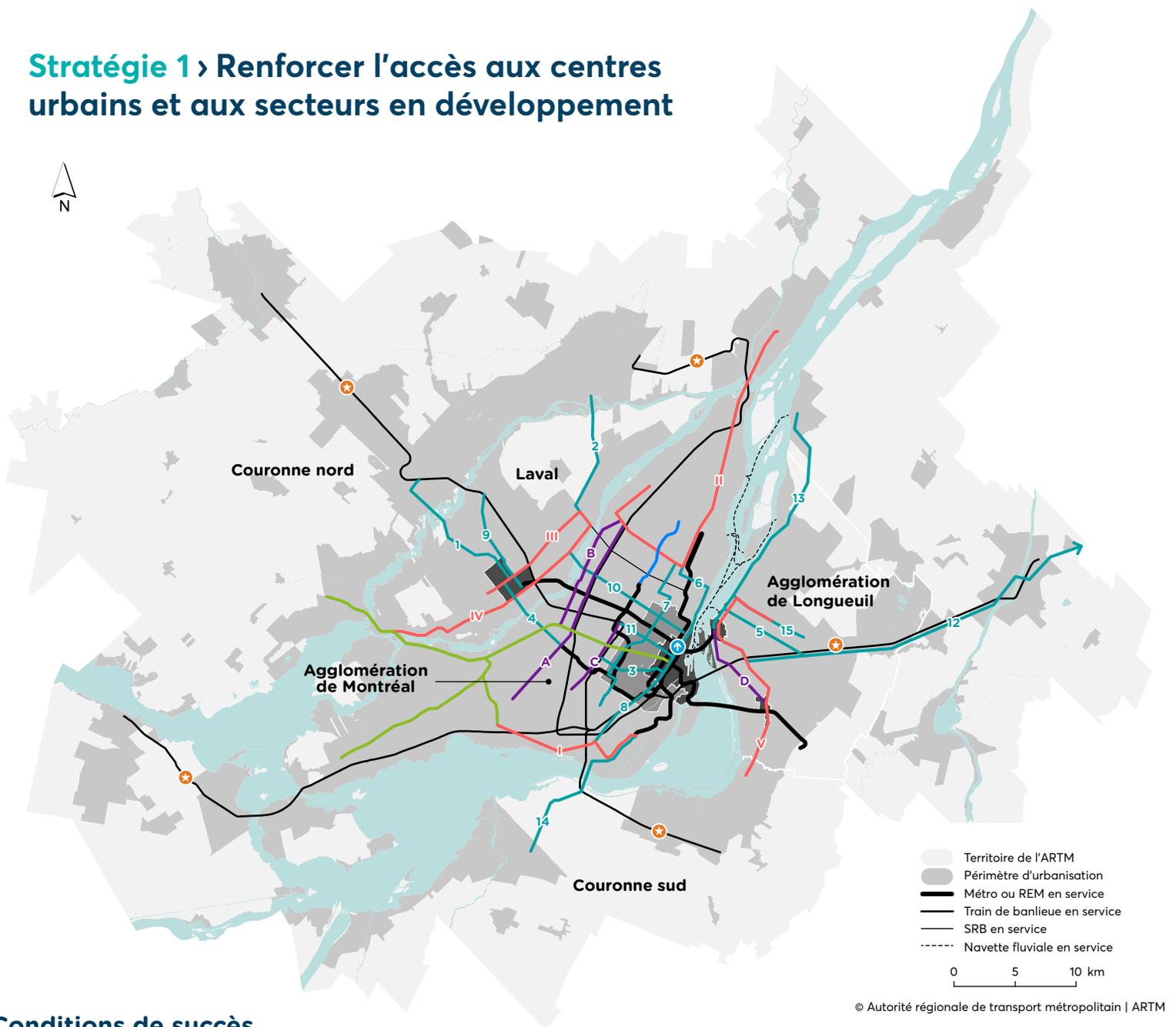
Afin de renforcer le maillage du réseau de transport en commun et de concourir à améliorer l'accès aux centres urbains, la rapidité de la desserte sera accrue. Cette optimisation s'effectuera sur les axes qui assurent la connexion à plusieurs points de correspondance d'importance du réseau ainsi que plusieurs pôles d'activités et secteurs en développement. Sur ces axes stratégiques, une planification intégrée permettra de conjuguer le rehaussement des services existants à des mesures transversales visant l'apaisement de la circulation, le développement d'infrastructures cyclables de qualité et l'amélioration des conditions d'accès pour le piéton.

4. Saisir les occasions offertes par le développement de projets structurants

Le développement de projets structurants peut faire croître la part modale de façon importante en les associant à la construction de logements ou à la création d'emplois à proximité de ces projets de transport collectif. Pour la région métropolitaine, plusieurs projets structurants sont envisagés. Citons le Réseau express métropolitain (REM) et le prolongement de la ligne bleue du métro, tous deux en cours de réalisation, ainsi que cinq projets structurants à l'étude. Une planification conjointe et proactive du développement immobilier, du transport collectif et de l'aménagement du territoire sera assurée. Ces projets structurants contribueront ainsi à la requalification de centres urbains, de grands centres commerciaux et de plusieurs secteurs de développement urbain (ex. : Bridge-Bonaventure, Bois-Franc, le long du corridor de la ligne bleue, Lachine-Est, etc.) et économique (ex. : Technoparc, Hodge-Lebeau, Canal Lachine 4.0, secteur industriel de la Pointe-de-l'Île, etc.).



Stratégie 1 › Renforcer l'accès aux centres urbains et aux secteurs en développement



© Autorité régionale de transport métropolitain | ARTM

Conditions de succès

1. Faire des centres urbains des lieux exemplaires de mobilité durable



Centre urbain



Zone d'influence du centre-ville de Montréal

2. Consolider les principaux accès aux centres urbains

Axe stratégique



- 1 A15 (Sainte-Thérèse - Montmorency)
- 2 A25 (Terrebonne - Montmorency)
- 3 Côte-des-Neiges
- 4 Côte-Vertu - Centre-ville de Laval
- 5 De Chambly

- 6 Viau/Notre-Dame
- 7 Est-Ouest centre (Fielding/Côte-Sainte-Catherine/Saint-Joseph/Rosemont)
- 8 Est-Ouest centre-ville (Saint-Jacques/Sherbrooke/René-Lévesque/Notre-Dame)

- 9 Le Corbusier
- 10 Papineau
- 11 Parc
- 12 R116 (Saint-Hyacinthe - Longueuil)
- 13 R132 (Varenes - Longueuil)

- 14 R138 (Châteauguay - Montréal)
- 15 Roland-Therrien



Augmentation de la capacité du réseau de métro



Valorisation du réseau de train de banlieue

3. Renforcer le maillage du réseau

Axe stratégique

- A Côte-Vertu/Sauvé/Industriel
- B Henri-Bourassa
- C Jean-Talon Ouest
- D Riverside/Victoria

4. Saisir les occasions offertes par le développement de projets structurants

Projet en réalisation

- Prolongement de la ligne bleue du métro
- REM

Axe incluant un mandat d'étude

- I Projet Grand Sud-Ouest (6 tracés à l'étude)
- II Projet de l'Est (Maurice-Duplessis - Lacordaire - Sherbrooke/A40)
- III Saint-Martin
- IV Notre-Dame/De la Concorde
- V Taschereau/Saint-Charles/Roland-Therrien

Stratégie 2 › Unifier le territoire métropolitain

Les pratiques de planification du transport collectif contribueront à unifier le territoire métropolitain en un réseau de transport harmonisé. Elles proposeront à l'usager une multiplicité de solutions de mobilité simples et adaptées aux réalités de chaque milieu. Et si le réseau et les lieux d'activités étaient plus connectés afin de favoriser une plus grande mobilité des personnes? On pourrait alors augmenter progressivement la part des déplacements internes réalisés en modes actifs et collectifs d'ici 2050.

Les conditions de succès

1. Accroître la performance des services de rabattement

Dans les secteurs où il y a peu d'options de mobilité autre que le réseau autoroutier, les services rapides de rabattement deviendront la solution. Ils permettront aux citoyens d'accéder rapidement et confortablement aux points d'accès du réseau de transport en commun comme les stations de métro et du REM. Sur les axes stratégiques, différentes solutions devront être étudiées conjointement aux mesures préférentielles pour autobus et covoiturage planifiées par le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) sur le réseau autoroutier. Ces axes stratégiques représentent des volumes importants de déplacements entre deux municipalités. De plus, ils permettent de lier différents lieux d'activités afin d'accroître la demande de déplacements dans les deux directions. Ils sont donc propices à la mise en place de solutions pour obtenir des gains de temps intéressants.

2. Améliorer les déplacements internes

Plusieurs axes qui servent actuellement au transit automobile seront transformés progressivement en des milieux à échelle humaine. L'objectif consiste à améliorer les conditions de mobilité et les services d'autobus existants. Les axes ont été sélectionnés en raison de l'ampleur de l'activité commerciale qu'on y retrouve ou pour leur lien crucial avec des secteurs générant le plus de déplacements et les points de correspondance clés du réseau de transport en commun.



Sur ces axes, l'amélioration des services existants peut prendre différentes formes, par exemple l'aménagement de services rapides pour autobus, l'implantation de modes de transport sur rail, l'intégration et la mutualisation des services d'autobus ou encore la mise en place de mesures préférentielles. Ces diverses solutions en transport collectif devront aussi être arrimées aux efforts en aménagement du territoire, comme la densification et l'aménagement des aires TOD (*transit-oriented development*).

La stratégie de densification prévue par la CMM privilégie la densification résidentielle autour des principaux points d'accès du transport collectif (approche TOD), au sein de corridors aménagement-transport ainsi que sur les espaces stratégiques de redéveloppement qui offrent un fort potentiel de densification, dont les centres commerciaux et les stationnements. Ces derniers sont les lieux prioritaires pour le développement et le redéveloppement.

Principaux secteurs générateurs de déplacements

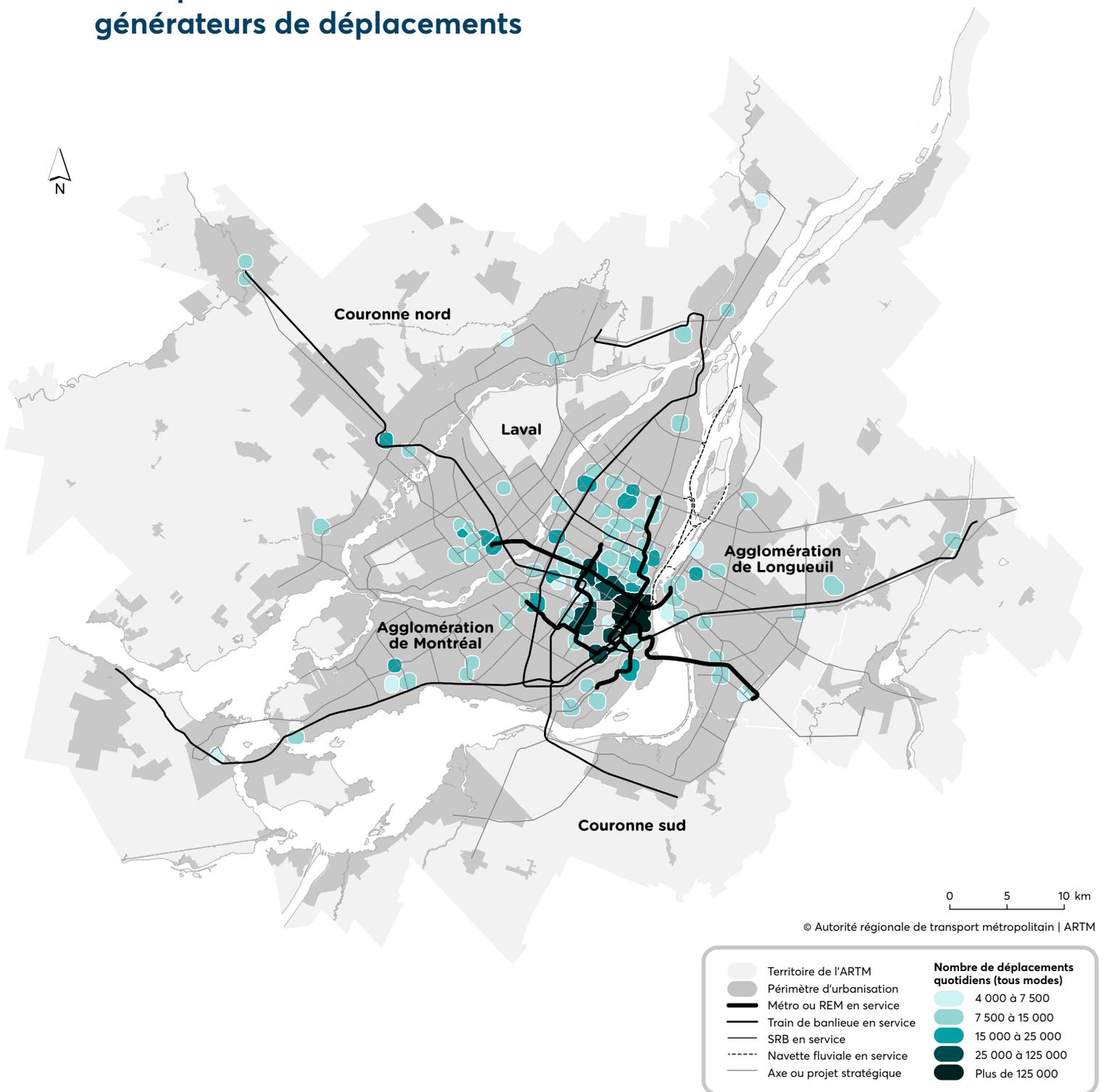


Figure 4: Principaux secteurs générateurs de déplacements du territoire de l'ARTM (24h - tous modes)
Source: ARTM



3. Harmoniser les services pour répondre aux besoins des usagers

Certains secteurs sont propices à l'harmonisation des services existants. Que ce soit en autobus, en taxi collectif ou en transport à la demande, cette harmonisation des pratiques peut prendre la forme d'une amélioration du service dans un secteur aujourd'hui en croissance, excentré ou isolé. Pensons notamment à la desserte de certains parcs d'affaires, des communautés rurales ou encore des communautés périphériques de plus faible densité. L'harmonisation des services devra également faciliter l'accès aux parcs et espaces verts; la protection et l'accès à la nature étant indispensables à l'amélioration de la qualité de vie.

À la recherche de solutions adaptées

Municipalités

Quelques municipalités sur le territoire de l'ARTM ne sont pas desservies par des services de transport en commun, dont L'Île-Cadieux, Les Cèdres, Pointe-des-Cascades, Saint-Isidore, Saint-Mathieu et Saint-Jean-Baptiste. Le transport collectif par taxi ou à la demande s'avère une solution propice pour desservir les secteurs où la densité et les caractéristiques urbaines ne peuvent soutenir l'implantation d'un service d'autobus régulier.

Parcs industriels et d'affaires

Il peut être difficile d'accéder autrement qu'en automobile aux parcs industriels et aux parcs d'affaires excentrés du réseau de transport en commun. Pensons notamment au Terminal de Contrecoeur, à l'Aéroport métropolitain de Montréal (Saint-Hubert) et à la zone aéroportuaire de Mirabel, tous en croissance. Des démarches de planification sectorielle devront permettre d'identifier des solutions adaptées pour améliorer l'accès en transport actif et collectif vers les pôles d'emplois en croissance et ceux identifiés au Plan métropolitain d'aménagement et de développement.

Parcs et espaces verts

La région métropolitaine regorge de parcs et d'espaces verts qui permettent aux citoyens de profiter pleinement de la nature et de ses bienfaits. Différents partenaires travailleront ensemble pour accroître l'accès à la nature en transport actif et collectif, afin que l'accès sans automobile à ces lieux ne soit plus un obstacle.

Quelques parcs et espaces verts d'importance régionale

Couronne nord

- › Parc de la Rivière-des-Mille-Îles
- › Parc de l'Île-Lebel
- › Parc national d'Oka
- › Parc régional du Bois de Belle-Rivière
- › Parc du Domaine vert
- › Parc régional de la Rivière-du-Nord
- › Parc métropolitain du Domaine-Seigneurial-de-Mascouche
- › Parc Nature Saint-Eustache

Laval

- › Parc de la Rivière-des-Mille-Îles
- › Centre de la nature
- › Bois Sainte-Dorothée
- › Bois de l'Équerre
- › Bois de Papineau

Longueuil

- › Parc national des Îles-de-Boucherville
- › Parc national du Mont-Saint-Bruno
- › Parc de la Cité
- › Parc Michel-Chartrand
- › Boisé du Tremblay
- › Zone de conservation de la rivière Saint-Jacques

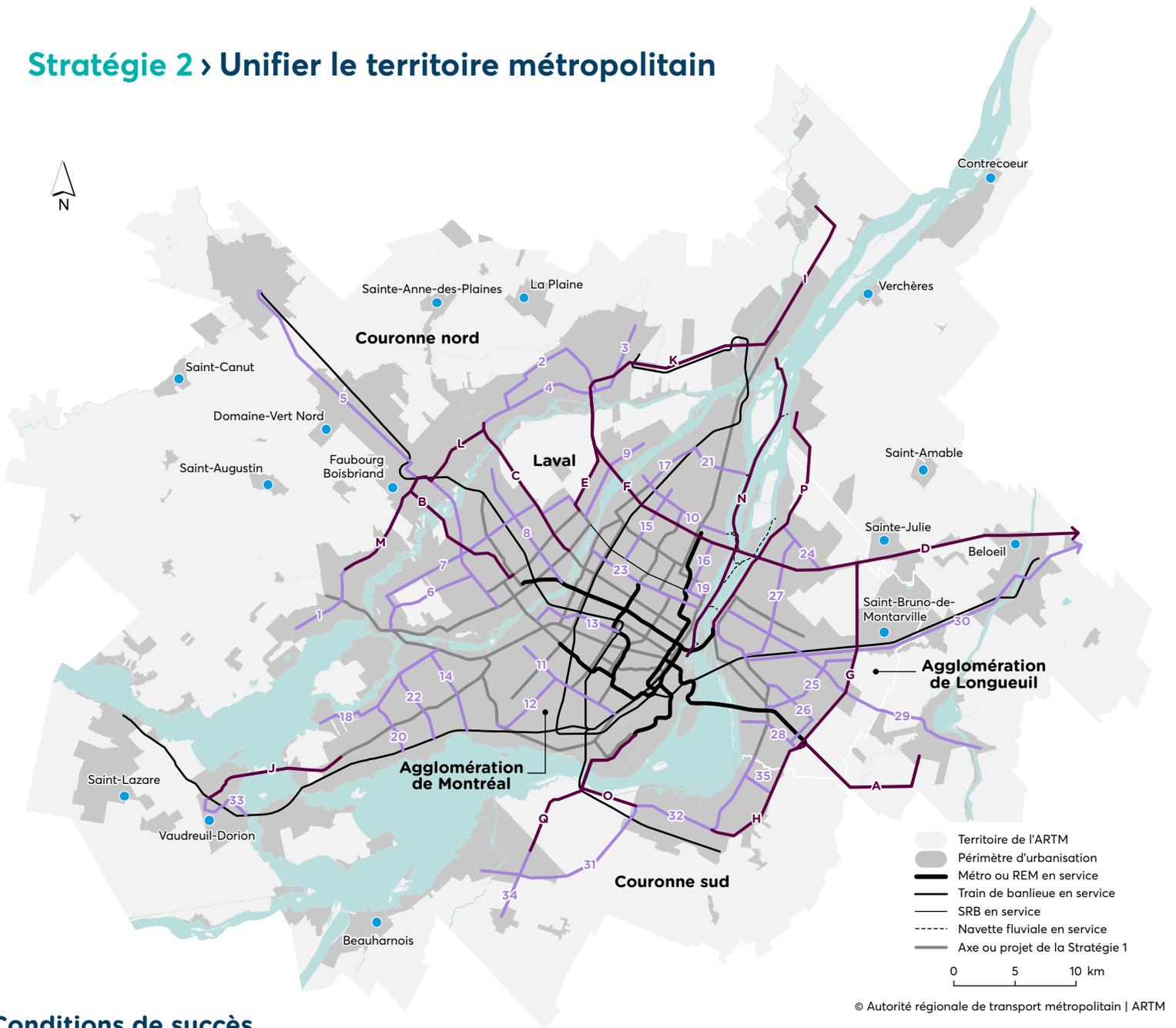
Montréal

- › Parc Jarry
- › Parc Maisonneuve
- › Parc La Fontaine
- › Grand parc de l'Ouest
- › Parc nature de l'écoterritoire de la falaise Saint-Jacques
- › Parc Frédéric-Back
- › Grand parc de l'Est
- › Parc nature de l'Île-de-la-Visitation
- › Parc-nature du Bois-de-Liesse
- › Parc-nature du Bois-de-Saraguay
- › Parc du Mont-Royal

Couronne sud

- › Zone de conservation de la rivière Saint-Jacques
- › RécréoParc de Sainte-Catherine
- › Parc régional des Grèves
- › Parc de conservation Barbe-Denys-De La Trinité
- › Parc de la Commune (Varenes)
- › Parc des Étangs-Antoine-Charlebois
- › Lieu historique national du Fort-Chambly
- › Réserve naturelle Gault (mont Saint-Hilaire)
- › Boisé des bosquets
- › Parc du canal de Soulanges
- › Refuge faunique Marguerite d'Youville
- › Centre écologique Fernand-Seguin
- › Boisé dans un Grand Jardin
- › Parc du Sentier de la Découverte de la Rivière-de-la-Tortue

Stratégie 2 › Unifier le territoire métropolitain



Conditions de succès

1. Accroître la performance des services de rabattement

Axe stratégique

- | | | | |
|--|--|--|---|
| A A10 (Chambly - Brossard) | F A25 (Terrebonne - Montréal) | J A40 (Vaureuil-Dorion - Anse-à-l'Orme) | N Liaison fluviale Parc Saint-Laurent - Vieux-Port |
| B A15 (Sainte-Thérèse - Montmorency) | G A30 (A20 - Brossard) | K A640 (Repentigny - Terrebonne) | O R132 (MRC de Roussillon - Montréal) |
| C A19 (Bois-des-Filion - Montmorency) | H A30 (Candiac - Brossard) | L A640 (Sainte-Thérèse - Bois-des-Filion) | P R132 (Varennnes - Terminus Longueuil) |
| D A20 (Saint-Hyacinthe - Montréal) | I A40 (L'Assomption - Repentigny) | M A640 (Sainte-Thérèse - Saint-Eustache) | Q R138 (Châteauguay - Montréal) |
| E A25 (Terrebonne - Montmorency) | | | |

2. Améliorer les déplacements internes

Axe stratégique

- | | | | |
|--|--|---|---|
| Couronne nord
1 Est-Ouest MRC Deux-Montagnes
2 Gascon/Des Entreprises
3 Masson
4 Pierre-Dansereau | Agglomération de Montréal
10 Armand-Bombardier/Roi-René
11 Cavendish
12 Côte-de-Liesse
13 De l'Acadie
14 Des Sources
15 Est-Ouest Saint-Léonard/Anjou
16 Hochelaga
17 Maurice-Duplessis
18 Pierrefonds | 19 Prolongement SRB-Pie-IX
20 Saint-Charles
21 Saint-Jean-Baptiste (Montréal)
22 Saint-Jean (Montréal)
23 Saint-Michel | Agglomération de Longueuil et couronne sud
29 Chambly/R112
30 R116 |
| Couronne nord et Laval
5 R117/Curé-Labelle | | Agglomération de Longueuil
24 De Montarville
25 Gaétan-Boucher
26 Grande-Allée/Du Quartier
27 Jacques-Cartier
28 Rome | Couronne sud
31 A30 (MRC de Roussillon)
32 R132/R134 (MRC de Roussillon)
33 Cité-des-Jeunes/Saint-Charles
34 Saint-Jean Baptiste (Châteauguay)
35 Saint-Jean (La Prairie) |

3. Harmoniser les services pour répondre aux besoins des usagers

- Secteur où harmoniser les services



Axe 2

Des déplacements accessibles pour tous

Stratégie 3 › Assurer l'inclusion

Afin que le transport collectif contribue au développement de milieux de vie plus inclusifs et plus équitables, la collaboration des instances métropolitaines, régionales et locales sera nécessaire. Les barrières auxquelles font face les usagers du transport collectif seront réduites afin de contribuer à l'autonomie et à l'inclusion sociale des personnes, quelle que soit leur condition sociale, économique, physique ou cognitive.

Les conditions de succès

1. Assurer un parcours sans obstacle et plus intuitif

L'ensemble des équipements, infrastructures, services et communications sera universellement accessible. Le design universel, c'est-à-dire un design respectant les principes de l'accessibilité universelle, deviendra la norme lors du remplacement des équipements ayant atteint leur fin de vie utile. L'entretien des

infrastructures piétonnes et cyclables et des accès au transport en commun devra être coordonné à toutes les échelles pour permettre, en tout temps et en toutes conditions, un parcours sans obstacle du début à la fin du trajet. La sécurité des usagers sera assurée, tant à bord des véhicules qu'à l'attente et autour des équipements du transport collectif. Finalement, les parcours vers les points d'accès du réseau de transport en commun seront plus intuitifs et simples pour l'utilisateur.

2. Intégrer les points d'accès à leurs milieux

Une grande place sera accordée aux modes actifs et aux espaces publics aux abords des points d'accès du réseau de transport en commun, tels les stations, gares, terminus, etc. Les espaces de stationnement auront été repensés et leur usage optimisé pour une meilleure intégration au milieu urbain. Le potentiel de développement sur les aires de stationnement incitatif, à même les édifices de métro ou sur d'autres terrains appartenant aux organismes de transport sera étudié afin de permettre à plus de gens de vivre à proximité du transport collectif.

3. Intégrer la notion de vulnérabilité aux pratiques de planification

La prise en compte de la vulnérabilité sociale fera partie intégrante des pratiques de planification du transport collectif. Les services, infrastructures et équipements répondront aux besoins de tous et toutes, particulièrement les personnes plus vulnérables, celles à faible revenu ou celles ayant des limitations fonctionnelles, notamment les enfants, les personnes handicapées et les aînés.

Les secteurs de vulnérabilité socioéconomique seront étudiés dans le but d'identifier les enjeux de mobilité et d'y répondre par des solutions adaptées. Afin de traiter les inégalités d'accessibilité territoriale dans leur globalité, une approche combinée basée sur l'individu, le contexte et l'offre de service existante ou potentielle sera favorisée.

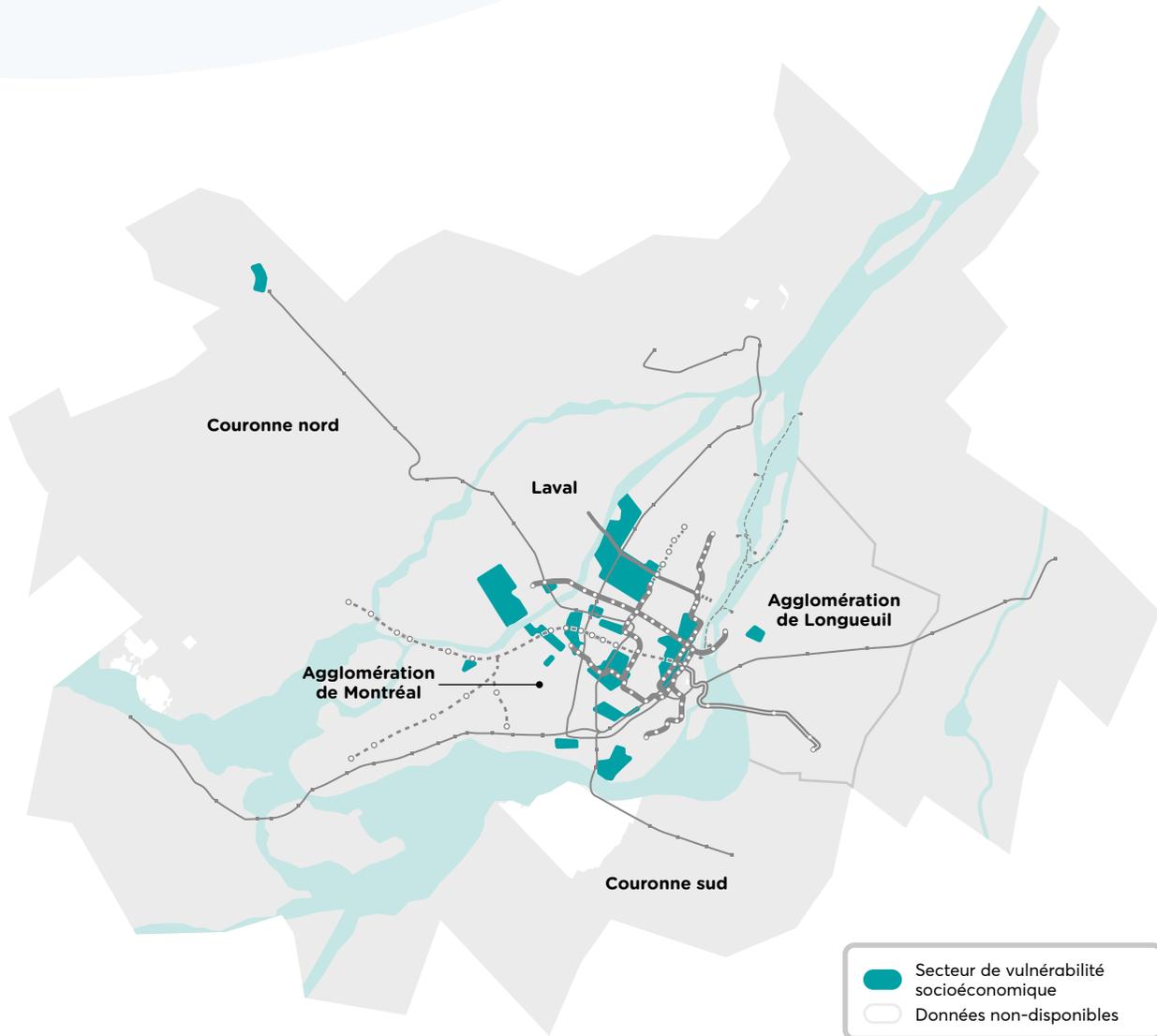


Figure 5: Secteurs de concentration de personnes potentiellement vulnérables sur le plan socioéconomique
Source: ARTM

Note: Une personne dite potentiellement vulnérable est une personne se trouvant dans un ménage à faible revenu ou est une personne ayant une combinaison d'au moins 3 critères parmi les suivants: âgé de 65 ans et plus, dans un ménage d'une seule personne, dans un ménage monoparental, adulte sans emploi, immigrant récent, identité autochtone, issu d'une minorité visible, affichant un faible niveau d'éducation.

Stratégie 4 › Simplifier l'utilisation des services de mobilité

La simplification de l'accès (physique, numérique, tarifaire, etc.) aux services de mobilité permettra d'améliorer significativement l'expérience client et la satisfaction des usagers. L'innovation technologique servira de levier pour encourager l'utilisation du transport collectif, améliorer l'expérience des usagers et favoriser l'intégration des services de mobilité.

Les conditions de succès

1. Des options de mobilité diversifiées et intégrées

Une diversité de modes durables tels le vélopartage, l'autopartage, le covoiturage ou les navettes fluviales sera déployée aux lieux stratégiques du territoire. Des outils numériques misant sur une expérience simplifiée permettront aux usagers de choisir leur trajet selon les conditions réelles des réseaux et de se procurer des titres de transport en toute simplicité. Des mesures incitatives et des offres tarifaires seront également mises à la disposition des usagers pour encourager de nouveaux comportements de déplacement.

2. Un cadre facilitant l'agilité

De grandes transformations sont en cours comme le recours à l'intelligence artificielle et l'automatisation des véhicules. Afin de s'y préparer, le cadre réglementaire sera adapté pour intégrer de nouveaux modes d'opération, favoriser la réalisation des projets innovants et développer de nouvelles expertises au sein des organisations de transport. Tirer profit de ces innovations pourrait avoir des effets bénéfiques pour certains projets, comme une meilleure maîtrise des coûts d'exploitation et une réduction des délais de réalisation.



Stratégie 5 › Assurer une gestion efficiente

Les bonnes pratiques de gestion et de planification mises en place contribueront à assurer une veille continue et préventive sur l'état des systèmes, des infrastructures et du financement. Une approche de gestion efficiente appuiera la rénovation et l'amélioration des actifs majeurs de transport collectif, dans une perspective d'écoresponsabilité et de résilience.

Les conditions de succès**1. Des actifs en bon état pour un système résilient**

Le maintien et le remplacement des actifs existants sont primordiaux pour assurer la fiabilité et la sécurité des services. La qualité des actifs contribue également à renforcer le sentiment de sécurité chez l'utilisateur. Une gestion proactive, basée sur l'évaluation de la condition des actifs, le suivi de données et l'entretien préventif, contribuera à résorber le déficit de maintien d'actifs et à améliorer le respect des délais prévus. Ainsi, il sera possible d'identifier les vulnérabilités du système et d'en assurer la résilience. Les mesures nécessaires seront mises en place afin de favoriser l'adaptation des équipements en vue d'atteindre des standards internationaux en matière de construction écoresponsable. La transition vers des énergies et procédés verts et efficaces permettra de contribuer à l'atteinte des cibles environnementales. En cas de perturbation du système de transport et en situation d'urgence, la coordination des services permettra d'en assurer la continuité et la sécurité.

2. Un financement à la hauteur des ambitions

Un financement récurrent, stable, suffisant et prévisible permettra de maintenir une prestation de services de qualité tout en assurant la réussite du chantier d'électrification des réseaux d'autobus et de répondre aux besoins de développement de l'offre de services. Un engagement financier pluriannuel de la part du gouvernement, ainsi que la mise sur pied de nouvelles sources de financement, contribueront à assurer un processus budgétaire prévisible et transparent. La performance du transport collectif sera accrue en optimisant les ressources (humaines, matérielles et financières) notamment en favorisant une intégration métropolitaine de certains services et activités, et ce, au bénéfice des usagers et des contribuables.

3. Une culture métropolitaine de la planification

La planification du développement du réseau de transport collectif sera assurée par la mise en place d'un processus concerté. Les études de projets de développement permettront à l'ARTM d'émettre des recommandations en cohérence avec les besoins évalués, l'état du cadre financier du transport collectif et le séquençage des projets complémentaires en cours. Ce processus assurera une meilleure visibilité des grandes actions à prendre pour progresser vers l'atteinte des cibles d'ici 2050. Cette culture métropolitaine de la planification devra assurer la transition d'une gestion «projet par projet» à une vision plus globale de la mobilité et du développement urbain, où les programmes de financement et les acteurs de différents domaines sont davantage alignés et coordonnés (création de logements, rénovation d'immeubles commerciaux, mobilité active, rénovation d'ouvrages de génie civil, etc.).



Stratégie 6 › Stimuler l'innovation

L'innovation est l'une des clés de réussite de la **Vision 2050**. Elle sera fondée sur la contribution de plusieurs partenaires vers l'atteinte de buts communs.

Les conditions de succès

1. Transition vers l'électrification

L'important chantier d'électrification des autobus aura contribué à la carboneutralité du transport collectif. Tous les autobus seront électrifiés, l'infrastructure de recharge aura été développée avec succès et tous les garages et centres d'entretien seront aménagés pour alimenter les véhicules. L'expertise et la main-d'œuvre spécialisée des fournisseurs et exploitants contribueront au rayonnement de cette filière innovante. Afin d'accroître la résilience, il serait également pertinent d'évaluer comment d'autres sources d'énergies renouvelables, dont l'hydrogène vert et les bioénergies, peuvent jouer un rôle complémentaire à l'électrification.

2. Veille stratégique

Des vitrines d'expérimentation et de démonstration viseront à stimuler l'innovation. La création de partenariats stratégiques, un suivi des développements technologiques et des nouveaux modèles d'affaires permettront d'améliorer continuellement les pratiques des employés. Une approche prospective guidera les démarches de planification afin d'anticiper les défis et les occasions qui résulteraient de changements environnementaux, technologiques, énergétiques, sociaux ou économiques.

3. Mise en commun des données

Des outils de gestion, d'acquisition et de partage de données seront mutualisés entre les acteurs de mobilité. Une meilleure gestion des données d'exploitation, de validation des titres de transport et des diverses enquêtes de mobilité permettra de mieux comprendre les comportements de mobilité, d'avoir un portrait métropolitain de l'offre de service et de l'achalandage et de mieux planifier les interventions. Les données ouvertes stimuleront le développement de nouveaux outils, services et projets pilotes. Pensons notamment au service de transport à la demande dans les secteurs plus isolés, dont l'accès pour l'utilisateur sera facilité et intégré à l'offre globale.



**Quelles sont
les prochaines
étapes?**

La **Vision 2050** n'est que la première étape d'une planification stratégique continue. Celle-ci s'incarnera dans le Plan stratégique de développement (PSD) et le Plan de mise en œuvre (PMO).

Le PSD proposera les orientations stratégiques, les objectifs et les interventions à mettre en œuvre en priorité pour les 10 prochaines années ainsi que les résultats attendus au terme de cette période. Il comprendra des indicateurs pour suivre la progression des résultats attendus au terme de cette période. Les modalités de financement des dépenses d'exploitation et d'immobilisations requises y seront détaillées. Une fois reconnu conforme aux Orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire (OGAT) et approuvé par la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), le PSD sera ajusté annuellement et révisé tous les cinq ans.

Le PMO encadrera la mise en œuvre des interventions sur une période de cinq ans. Il permettra d'établir un échéancier de réalisation, d'assurer la coordination entre les organisations responsables et d'assurer un suivi des interventions prévues au PSD. Il sera mis à jour chaque année.

Les interventions qui découleront de cette vision et qui seront incluses au PSD dépendront de la participation d'un grand nombre de partenaires, dont le gouvernement du Québec, la CMM, les municipalités régionales et locales, les organismes publics de transport collectif, les acteurs du développement immobilier et l'ensemble des fournisseurs et opérateurs de services de mobilité. Un financement récurrent, stable, suffisant et prévisible sera primordial pour assurer la mise en œuvre des interventions et travaux d'envergure essentiels à l'atteinte de la **Vision 2050**.



Figure 6: Cadre de la planification stratégique
Source: ARTM 2023



ARTM

Autorité régionale
de transport métropolitain

artm.quebec

1001, boulevard Robert-Bourassa, bureau 400
Montréal (Québec) H3B 4L4