

ADOPTÉ, NON EN VIGUEUR

ARTM Autorité régionale
de transport métropolitain

Plan stratégique de développement du transport collectif 2025-2034

Note: Ce document a été adopté par
le conseil d'administration de l'Autorité
régionale de transport métropolitain
(ARTM), le 19 décembre 2024.

Table des matières

Sommaire	8
La région métropolitaine en un coup d'œil	14
L'Autorité régionale de transport métropolitain	15
La mission	15
Le territoire	16
La gouvernance en matière de transport collectif	17
Le système de transport collectif	18
Les modes de transport	18
Le réseau de transport en commun	20
Le transport actif	21
Les services complémentaires de mobilité	22
Les stationnements incitatifs	23
La structure tarifaire	24
Introduction	26
La portée du Plan stratégique de développement	27
Le cadre de la planification stratégique métropolitaine	28
La démarche de consultation	29
La planification concertée à toutes les échelles	30
La structure du document	34
Chapitre 1	
Diagnostic et enjeux	36
Chapitre 2	
S'engager pour la première décennie	70
Le contexte	71
Cap sur la Vision 2050	71
Cible d'ici 10 ans	73
Les orientations stratégiques	74

ADOPTÉ, NON EN VIGUEUR

Chapitre 3

La feuille de route des dix prochaines années 76

Tableau synthèse	77
Orientation 1 – Améliorer la performance de nos investissements	80
Objectif 1 › Rehausser la résilience et la qualité des infrastructures existantes	81
Objectif 2 › Tirer profit de l'électrification du réseau d'autobus	83
Orientation 2 – Induire une croissance rapide de l'achalandage	84
Objectif 3 › Assurer le succès des grands projets en réalisation	85
Objectif 4 › Déployer des actions rapides pour hausser l'attractivité des services d'autobus	88
Objectif 5 › Accroître la diversité des modes durables	92
Orientation 3 – Transformer nos façons de faire	94
Objectif 6 › Redéfinir l'expérience client	95
Objectif 7 › Se doter d'un plan d'ensemble des modes structurants	98

Chapitre 4

La stratégie de financement 108

Estimation des nouveaux coûts d'investissements	110
Estimation des coûts d'exploitation additionnels	118
Plan de financement	119
Cadre financier du transport collectif	121

Chapitre 5

La mise en œuvre 124

Des rôles et responsabilités clairs	125
Les instances de concertation	126
Tableau de bord des indicateurs de performance	127

Bibliographie 132

Liste des figures

Figure 1	Territoire de l'ARTM et de ses différents secteurs géographiques _____	16	Figure 12	Densité des activités urbaines en 2024 _____	41
Figure 2	Gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal _____	17	Figure 13	Répartition de la population potentiellement vulnérable en 2024 _____	43
Figure 3	Réseau de transport en commun en 2024 _____	20	Figure 14	Identification des secteurs de planification intégrée aménagement-transport (secteurs PIAT) _____	46
Figure 4	Principales infrastructures cyclables en 2024 _____	21	Figure 15	Part modale en 2023 – 24h _____	48
Figure 5	Principales infrastructures favorisant l'autopartage et le covoiturage en 2024 _____	22	Figure 16	Évolution et prévision du volume de déplacements par modes à l'horizon 2041 – 24 h _____	49
Figure 6	Stationnements incitatifs disponibles en 2024 _____	23	Figure 17	Variation de l'offre de service réelle sur le territoire de l'ARTM de 2013 à 2023 (en million de kilomètres parcourus) _____	50
Figure 7	Zones tarifaires en 2024 _____	24	Figure 18	Répartition de l'offre de services de la région métropolitaine en 2023 selon les modes _____	50
Figure 8	Cadre de la planification stratégique _____	27	Figure 19	Variation de l'achalandage annuel des services réguliers sur le territoire de l'ARTM de 2013 à 2023 (en million de déplacements) _____	51
Figure 9	Contexte d'élaboration du PSD _____	29	Figure 20	Variation de l'achalandage annuel du transport adapté sur le territoire de l'ARTM de 2013 à 2023 (en million de déplacements - avec accompagnateur) _____	51
Figure 10	Types de conformité à l'égard du PSD _____	31	Figure 21	Prévision de l'achalandage annuel des services réguliers de transport en commun de 2024 à 2035 (en million de déplacements) _____	53
Figure 11	Projection de la population entre 2021 et 2041 par municipalité _____	40			

Liste des tableaux

Tableau 1	Portrait de la population et de l'emploi par secteur _____	39	Tableau 4	L'évolution des parts modales et des déplacements depuis 1998 _____	48
Tableau 2	Projection démographique et de l'emploi d'ici 2041 par secteur _____	39	Tableau 5	Portrait des déplacements internes par secteur _____	56
Tableau 3	Portrait de la population potentiellement vulnérable par secteur _____	42	Tableau 6	Nombre et part des déplacements quotidiens à destination des quatre centres urbains _____	58
			Tableau 7	Les caractéristiques des cinq projets structurants faisant l'objet d'études d'opportunité et des huit zones visées pour des études préliminaires _____	102

ADOPTÉ, NON EN VIGUEUR

Figure 22	Flux de déplacements entre municipalités en 2023 – 24h, tous modes et motifs _____	55
Figure 23	Flux de déplacements internes en 2023 – 24h, tous modes et motifs _____	56
Figure 24	Principaux secteurs générateurs de déplacements en 2023 (24h – tous modes) _____	57
Figure 25	Délimitation des quatre principaux centres urbains sur le territoire de l'ARTM _____	58
Figure 26	L'accessibilité aux services de transport en commun en 2023 _____	59
Figure 27	Compétitivité pour l'accès aux activités _____	60
Figure 28	Arrimage aménagement-transport _____	72
Figure 29	Graphique de l'évolution des parts modales proposées _____	73
Figure 30	Phasage des grands projets en réalisation _____	87
Figure 31	Programme BUS+ _____	90
Figure 32	Zones d'études et projets structurants faisant l'objet d'études d'opportunité _____	101
Figure 33	Secteurs et axes propices pour des démarches de planification concertée _____	106
Figure 34	Secteurs de concentration de personnes potentiellement vulnérables sur le plan socioéconomique _____	107
Figure 35	Sommaire des coûts d'investissement _____	110
Figure 36	Répartition des nouveaux investissements selon les services de transport en commun _____	111
Figure 37	Répartition des nouveaux investissements selon la catégorie de portefeuille _____	111
Figure 38	Séquencement annuel des nouveaux investissements, par moyen – Orientation 1 (en million \$) _____	113
Figure 39	Séquencement des nouveaux investissements, par moyen – Orientation 2 (en million \$) _____	115
Figure 40	Séquencement des nouveaux investissements, par moyen – Orientation 3 (en million \$) _____	117
Figure 41	Ventilation annuelle des coûts d'exploitation additionnels 2025-2034 (en million \$) _____	118
Figure 42	Part des contributeurs en 2025 _____	123
Figure 43	Part projetée des contributeurs en 2029 _____	123
Figure 44	Processus de mise en œuvre et de suivi _____	126

Tableau 8	Critères d'évaluation des solutions de mobilité _____	103
Tableau 9	Calendrier de réalisation des projets structurants et des projets faisant l'objet d'un mandat d'études _____	103
Tableau 10	Nouveaux investissements – Orientation 1 (en million \$) _____	112
Tableau 11	Nouveaux investissements – Orientation 2 (en million \$) _____	114

Tableau 12	Nouveaux investissements – Orientation 3 (en million \$) _____	116
Tableau 13	Dépenses totales projetées pour les dix prochaines années (en million \$) _____	121
Tableau 14	Revenus totaux projetés pour les dix prochaines années (en million \$) _____	122

Acronymes et abréviations

ARTM	Autorité régionale de transport métropolitain	PMAD	Plan métropolitain d'aménagement et de développement
CDPQ	Filiale infrastructures de la Caisse de dépôt et placement du Québec	PQI	Plan québécois des infrastructures
Infra		PSD	Plan stratégique de développement du transport collectif
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal	REM	Réseau express métropolitain
exo	Réseau de transport métropolitain («exo» comme identité de marque)	RTL	Réseau de transport de Longueuil
GES	Gaz à effet de serre	SAAQ	Société de l'assurance automobile du Québec
MRC	Municipalités régionales de comté	SRB	Service rapide par bus
MTMD	Ministère des Transports et de la Mobilité durable	STL	Société de transport de Laval
OGAT	Orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire	STM	Société de transport de Montréal
OPTC	Organisme public de transport en commun	TOD	<i>Transit-Oriented Development</i>
PDI	Programme des immobilisations		

Glossaire

Intermodalité / Multimodalité

Se caractérise par l'utilisation ou la possibilité d'utilisation de plusieurs modes de transport distincts lors d'un même déplacement ou dans le cadre de plusieurs déplacements.

Mesure préférentielle pour bus

Intervention effectuée sur le réseau routier afin d'améliorer la rapidité des services d'autobus et dans certains cas, les conditions de déplacements des covoitureurs ou des cyclistes. Les interventions comprennent par exemple des voies réservées, des voies d'évitement, des feux prioritaires ou des feux en temps réel.

Opérateur de mobilité

Entreprise ou organisation qui met à la disposition de la population des modes de transport qui peuvent être utilisés de manière partagée.

Part modale

La part modale est mesurée en divisant le total des déplacements par un mode de transport donné, par le nombre total de déplacements effectués au cours de la même période. Elle donne une mesure globale de l'importance de chaque mode de transport.

Point d'accès du réseau de transport collectif

Les points d'accès sont constitués des équipements qui ont notamment pour fonction de favoriser l'accès à divers services de mobilité et d'en faciliter la correspondance. (ex.: arrêts d'autobus, stations de métro/REM, terminus, gares, stationnements incitatifs, etc.)

Réseau structurant

Lorsque les différents services de transport en commun offrent, de manière combinée, un niveau de service suffisamment élevé pour structurer et organiser l'urbanisation du territoire.

Transfert modal / Report modal

Report du nombre de déplacements d'un mode de transport, généralement motorisé, vers un autre mode plus durable.

Transport collectif

Le transport collectif désigne une réalité plus large que celle du transport en commun. Il englobe habituellement les services de transport en commun, le transport scolaire ainsi que l'autopartage, le vélopartage, le covoiturage et le trottipartage.

Transport en commun

Le transport en commun regroupe les services publics qui mettent en œuvre des véhicules adaptés à l'accueil simultané de plusieurs personnes, dont la tarification, les horaires et les trajets sont planifiés et connus à l'avance. Sur le territoire de l'ARTM, les services de transport en commun comprennent l'autobus, le train, le métro, le Réseau express métropolitain (REM), les navettes fluviales, le transport à la demande, le taxi collectif et les services de transport adapté.

ADOPTÉ, NON EN VIGUEUR



ADOPTÉ, NON EN VIGUEUR

An aerial photograph of a city, likely Montreal, showing a wide river (St. Lawrence River) with a large steel truss bridge crossing it. In the foreground, there is a large amusement park with various rides, including a roller coaster and a Ferris wheel. A large teal circle is overlaid on the left side of the image, containing the word 'Sommaire' in white text.

Sommaire

ADOPTÉ, NON EN VIGUEUR



D'ici 2050, plus de 650 000 personnes s'ajouteront aux 4,2 millions de résidents de la région métropolitaine. Pour répondre aux besoins en déplacements tout en réalisant la transition écologique, la région métropolitaine de Montréal s'est donnée comme ambition qu'en 2050, un déplacement sur deux soit réalisé en transport collectif et actif (50%).

Afin d'opérer un changement progressif des comportements vers la mobilité durable, les interventions à mettre en place dans les dix prochaines années devront permettre de **hausser la part modale des modes durables à 37%**, soit une hausse de 2 points de pourcentage par rapport à 2023.

Pour franchir ce premier pas, le Plan stratégique de développement du transport collectif (PSD) propose trois orientations stratégiques basées sur le contexte dans lequel évolue l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et les principaux enjeux auxquels elle fait face.

Les principaux enjeux:

- › La pérennité des infrastructures
- › Le transfert modal vers les modes actifs et collectifs
- › L'efficacité du système de transport collectif

ADOPTÉ, NON EN VIGUEUR

Orientation 1

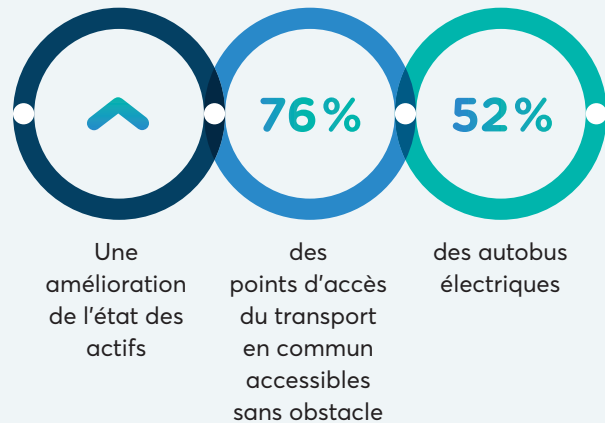
Améliorer la performance de nos investissements

Une mise en commun des savoirs et des expertises en vue de maximiser le rendement des dollars investis et de veiller à une utilisation saine et optimale des fonds disponibles.

Objectif 1 > Rehausser la résilience et la qualité des infrastructures existantes

Objectif 2 > Tirer profit de l'électrification du réseau d'autobus

D'ici 2034:



Orientation 2

Induire une croissance rapide de l'achalandage

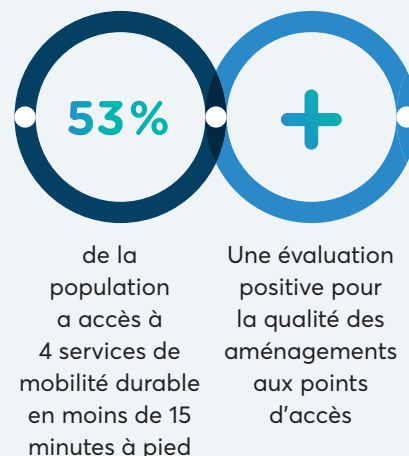
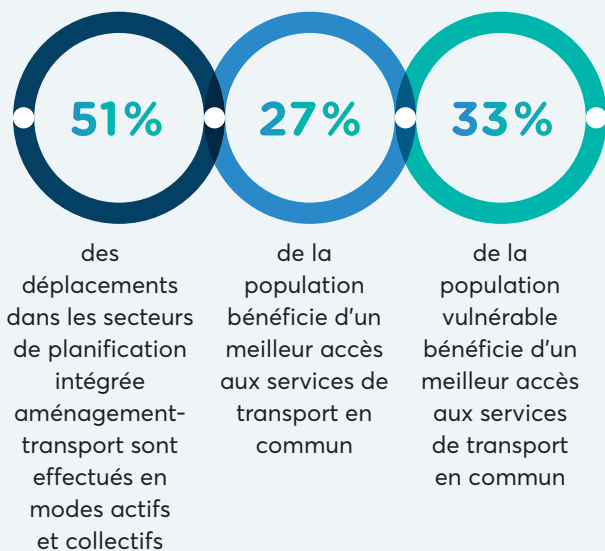
Une réorganisation des services existants pour assurer le succès des grands projets en cours de réalisation, accroître la performance du système de transport collectif et générer un maximum de gains à court terme.

Objectif 3 > Assurer le succès des grands projets en réalisation

Objectif 4 > Déployer des actions rapides pour hausser l'attractivité des services d'autobus

Objectif 5 > Accroître la diversité des modes durables

D'ici 2034:



ADOPTÉ, NON EN VIGUEUR

Orientation 3

Transformer nos façons de faire

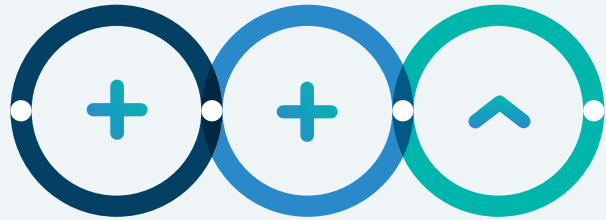
Une transformation de nos modèles d'affaires pour simplifier l'expérience des usagers, planifier et développer des projets de transport exemplaires et contribuer au développement de milieux de vie de qualité.

Objectif 6 > Redéfinir l'expérience client

Objectif 7 > Se doter d'un plan d'ensemble des modes structurants

Objectif 8 > Bâtir des partenariats forts afin de contribuer au développement de milieux de vie de qualité

D'ici 2034:



Une évaluation positive pour la facilité de payer son déplacement

Une évaluation positive pour la qualité de l'information client

Une hausse du taux d'avancement des grands projets



de la population bénéficie d'un accès amélioré aux activités en transport en commun

de la population vulnérable bénéficie d'un accès amélioré aux activités en transport en commun

Les interventions prioritaires du PSD



Modes sur rail

- › Mettre en service les antennes Deux-Montagnes (2025), Anse-à-l'Orme (2025) et YUL – Aéroport-Montréal-Trudeau (2027) du Réseau express métropolitain et en assurer l'intégration au système métropolitain.
- › Mettre en service le prolongement de la ligne bleue du métro en 2031 et repenser les services d'autobus s'y rabattant.
- › Réaliser les travaux des programmes de maintien d'actifs des réseaux et la mise en accessibilité universelle des stations du métro.



Infrastructures autobus

- › Mettre en service le SRB léger Henri-Bourassa.
- › Mettre en service le prolongement du SRB Pie-IX en 2027.
- › Déployer plus de 1 500 autobus électriques et réaliser les travaux d'adaptation requis dans les garages.
- › Compléter d'ici 2027 les études en vue de réaliser le SRB des boulevards Notre-Dame / de la Concorde à Laval.



Service d'autobus

- › Réorganiser des services d'autobus pour accroître la fréquence et l'amplitude du service offert aux clients.
- › Déployer un nouveau service d'autobus métropolitain (BUS+), avec une fréquence de 15 minutes ou moins.
- › Déployer le transport à la demande dans plus de secteurs.



Études de projets structurants

- › Compléter les études d'opportunité de projets structurants du Grand sud-ouest de Montréal (2025), du boulevard Saint-Martin à Laval (2026), de l'est et du nord-est de Montréal (PSE) ainsi que du boulevard Taschereau.
- › Réaliser des études préliminaires dans huit zones visées pour déterminer les grands projets de transport à venir.



Modes actifs et partagés

- › Améliorer l'accès et la convivialité des stations, des gares et des terminus.
- › Évaluer le potentiel de valorisation immobilière de plusieurs sites.
- › Soutenir le déploiement ou l'harmonisation du vélo en libre-service et de l'autopartage sur le territoire.



Outils métropolitains de planification

- › Mettre sur pied un système métropolitain de gestion des actifs, des risques et des vulnérabilités.
- › Déployer une stratégie métropolitaine d'adaptation aux changements climatiques.
- › Renforcer la collaboration avec les municipalités pour arrimer la planification de l'offre de service et celle de l'aménagement.



Expérience client

- › Offrir l'achat de titres en ligne, la validation avec un téléphone et le paiement par carte bancaire partout sur le réseau dès 2027.
- › Centraliser le service à la clientèle en un guichet unique pour faciliter la vie au client.
- › Accroître la sécurité sur le réseau avec une unité renforcée de sûreté et de contrôle.

ADOPTÉ, NON EN VIGUEUR

Investissements

Après plusieurs années marquées par les effets de la pandémie de COVID-19 sur le cadre financier du transport collectif, une entente de financement historique a été conclue avec le gouvernement du Québec pour la période 2025-2028. Cette entente pluriannuelle, conclue grâce aux efforts soutenus de l'ensemble des parties prenantes, vise à faciliter l'atteinte de l'équilibre budgétaire tout en permettant un financement prévisible.

Des interventions prioritaires de la prochaine décennie ont été définies en fonction des capacités de la région métropolitaine et en tenant compte des paramètres de financement prévus à l'entente 2025-2028 convenue avec le gouvernement du Québec.

Ces interventions se traduiront par de **nouvelles dépenses d'immobilisations de 10,3 milliards de dollars** ainsi que des **coûts en exploitation additionnels de 7,2 milliards de dollars** sur dix ans.

Afin de financer les interventions prévues au PSD, l'ARTM propose un plan de financement respectant l'entente de financement et la stratégie de retour à l'équilibre budgétaire convenues avec le gouvernement du Québec en 2024. Ce plan de financement prévoit l'application de six mesures qui visent à accroître les revenus issus des différents contributeurs. En complément, plusieurs réorganisations et optimisations seront entreprises par l'ARTM et les organismes publics de transport en commun (OPTC) afin de réduire les dépenses et de générer des économies annuelles d'environ 150 millions de dollars.

Les investissements du PSD participeront à soutenir la vitalité économique de la région métropolitaine de Montréal et du Québec, notamment par la création d'une multitude d'emplois et la génération de revenus fiscaux.

Les études et les projets de transport collectif proposés par le PSD nécessiteront la confirmation du financement de la part de l'ensemble des contributeurs, soit les gouvernements du Canada et du Québec, l'ARTM et les municipalités. Dans l'éventualité où l'un des contributeurs décidait de ne pas prendre part, en totalité ou en partie, au financement d'un projet, l'ARTM révisera avec ses partenaires, la liste des projets et le cadre financier associé afin d'assurer la réalisation des projets jugés prioritaires.

Bénéfices du transport collectif

Les bénéfices du transport collectif sont nombreux et multisectoriels, que ce soit pour la santé publique, la qualité de vie et la vitalité économique.

- › Réduction des émissions de gaz à effet de serre
- › Réduction des polluants atmosphériques et des accidents de la route
- › Amélioration de l'équité sociale et territoriale
- › Consolidation des milieux de vie et des pôles d'activité économique
- › Renforcement de la vitalité économique et génère des retombées économiques importantes pour la région (emplois directs et indirects, revenus fiscaux, etc.)



ADOPTÉ, NON EN VIGUEUR

La région
métropolitaine
en un coup
d'œil



L'Autorité régionale de transport métropolitain

La mission

Dans une perspective de développement durable et de cohésion régionale, l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) planifie, organise, finance, développe et fait la promotion du transport collectif dans la grande région métropolitaine de Montréal afin d'offrir une expérience de mobilité simple, intégrée, fluide et efficace. Ses responsabilités sont encadrées par la *Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain* (R.L.R.Q., c. A-33.3).



Planifier

Établir une offre de transport en réponse aux besoins des usagers des services de transport collectif, incluant ceux à mobilité réduite



Organiser

Coordonner les services de transport collectif en prenant des mesures destinées à les améliorer et à les intégrer



Financer

Pérenniser le financement métropolitain du transport collectif tout en assurant une gestion rigoureuse et responsable des ressources



Développer

Gérer les actifs et les infrastructures de transport collectif



Promouvoir

Promouvoir le transport collectif, le transport actif et le covoiturage afin de contribuer à l'émergence d'une culture de mobilité durable

Le territoire

Le territoire de l'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 regroupe 83 municipalités réparties en 5 secteurs géographiques. D'une superficie de 4 500 km², il accueille 4,2 millions d'habitants et concentre près de 2,4 millions d'emplois. Près de 8 millions de déplacements y sont réalisés chaque jour, dont 2,7 millions en transport collectif et actif (Enquête métropolitaine Perspectives mobilité 2023).

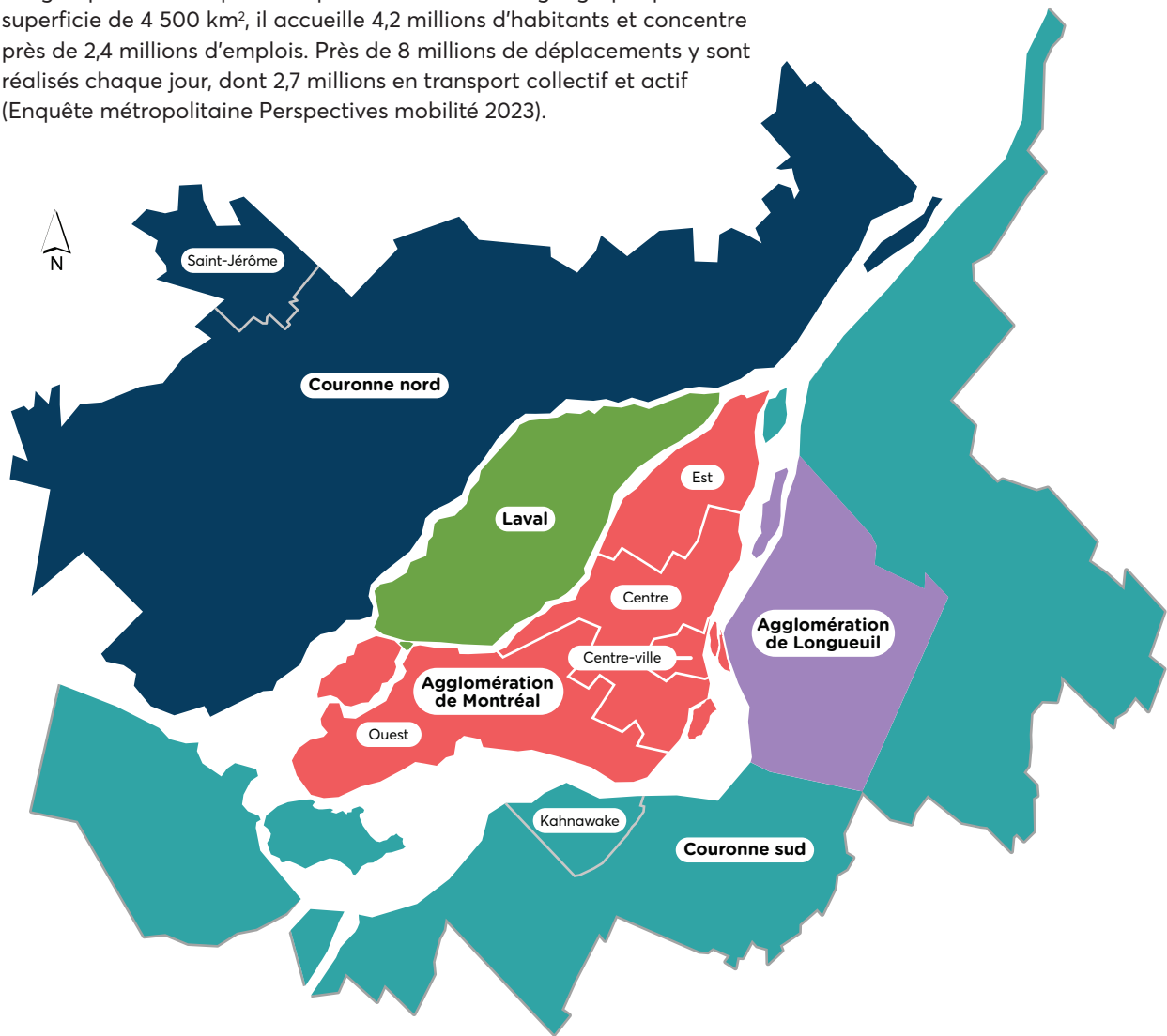


Figure 1: Territoire de l'ARTM et de ses différents secteurs géographiques
Source: Adresses Québec (2024), traitement par l'ARTM

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



La gouvernance en matière de transport collectif

Le gouvernement du Québec fixe les grandes orientations, notamment en matière d'aménagement du territoire et de mobilité durable. Les politiques relatives aux transports et à la voirie sont élaborées et proposées par le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD).

La CMM a le mandat d'établir les orientations métropolitaines et d'approuver les documents stratégiques de l'ARTM et des organismes publics de transport en commun (OPTC).

L'ARTM agit à titre de chef d'orchestre pour planifier, organiser, financer, développer et promouvoir les services de transport collectif offerts sur le territoire et ce, en collaboration avec CDPQ Infra pour le Réseau express métropolitain (REM) en cours de construction, Mobilité Infra Québec pour les mandats liés aux projets complexes et les OPTC que sont exo, le Réseau de transport de Longueuil (RTL), la Société de transport de Laval (STL) et la Société de transport de Montréal (STM). Ceux-ci sont responsables de l'exploitation, de la construction et de l'entretien des réseaux et services, en fonction des orientations, objectifs et normes que fixe l'ARTM.





		Fixe les orientations gouvernementales
Politique	 Communauté métropolitaine de Montréal	Nomme, oriente, approuve
Stratégique	 Autorité régionale de transport métropolitain	Planifie, finance, organise, développe et fait la promotion
Opérationnel		Exploite, construit, entretient

Figure 2: Gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal
Source: ARTM

Le système de transport collectif

Les modes de transport



Métro

Le métro de Montréal est exploité par la STM et compte quatre lignes. Il offre une grande rapidité et une fréquence élevée. La mise en service d'un nouveau tronçon sur la ligne bleue est prévue en 2031.

- 1 Ligne verte
- 2 Ligne orange
- 4 Ligne jaune
- 5 Ligne bleue



Train de banlieue

Le réseau de trains de banlieue, exploité par exo, compte cinq lignes. Ce réseau a pour vocation principale de transporter, rapidement et sur une longue distance, des usagers à destination du centre de la région métropolitaine depuis les secteurs périphériques. Le service est principalement offert en semaine et en période de pointe.

- 11 Ligne Vaudreuil/Hudson
- 12 Ligne Saint-Jérôme
- 13 Ligne Mont-Saint-Hilaire
- 14 Ligne Candiac
- 15 Ligne Mascouche



Autobus

Les autobus permettent d'offrir de manière flexible plusieurs niveaux de service dans les secteurs du territoire, adaptés au contexte de chacun. Les services d'autobus sont exploités par exo, le RTL, la STL et la STM. Plusieurs infrastructures sont mises en place pour améliorer l'efficacité des circuits d'autobus, pensons notamment aux services rapides par bus (SRB) sur les boulevards Pie-IX et Le Corbusier.



Réseau Express Métropolitain

Le REM est un service de métro léger qui s'étendra, à terme, sur 67 kilomètres et comptera une vingtaine de stations. Tout comme le métro, il offre une grande rapidité et une fréquence élevée. En juillet 2023, la première antenne du REM (A1) a été mise en service entre la Gare Centrale de Montréal et Brossard. La mise en service des trois autres antennes est prévue d'ici les cinq prochaines années.

- A1 Brossard
- A2 YUL – Aéroport-Montréal-Trudeau (2027)
- A3 Anse-à-l'Orme (2025)
- A4 Deux-Montagnes (2025)



Transport adapté

Le transport adapté est un service porte-à-porte sur réservation, offert en minibus ou taxi et réservé aux personnes handicapées admises en vertu des critères établis à la Politique d'admissibilité au transport du MTMD. Il leur permet de se déplacer en toute sécurité et d'obtenir l'assistance nécessaire à l'embarquement et au débarquement.



Navettes fluviales

Projet pilote depuis 2016, le service de navettes fluviales comptait 6 liaisons en 2024. Disponible du printemps à l'automne, il offre une option aux usagers qui souhaitent se déplacer entre l'est de Montréal, la couronne sud, l'agglomération de Longueuil et le centre-ville de Montréal. Il offre également une expérience unique en permettant de découvrir les berges du fleuve Saint-Laurent et des points de vue sur la ville.



Transport à la demande et taxi collectif

Le transport à la demande et le taxi collectif sont des services de transport collectif sur réservation qui permettent d'offrir un service complémentaire aux autobus dans les secteurs où la demande est moins élevée. Le transport à la demande est offert par taxi ou autobus. Ce service est actuellement opéré par le RTL et exo. En 2024, le service a été offert dans plusieurs secteurs de Belœil, Boucherville, Brossard, McMasterville, Mont-Saint-Hilaire, Otterburn Park, Saint-Bruno-de-Montarville et Terrebonne.



Taxi

Le taxi est un service de type porte-à-porte et disponible sur l'ensemble du territoire de l'ARTM. Les services de taxi sont exploités par des compagnies privées. Ces services ne nécessitent aucun abonnement préalable, et les tarifs exigés peuvent être fixes ou dynamiques.



Transport scolaire

Tous les jours, plusieurs autobus et berlines scolaires sillonnent le territoire de l'ARTM pour conduire à l'école les élèves du primaire et du secondaire. En remplaçant un nombre important de déplacements effectués autrement en automobile vers les écoles, le transport scolaire par autobus s'inscrit dans la voie du transport durable et de la sécurité autour des écoles.



ADOPTÉ, NON EN VIGUEUR

Le réseau de transport en commun en commun

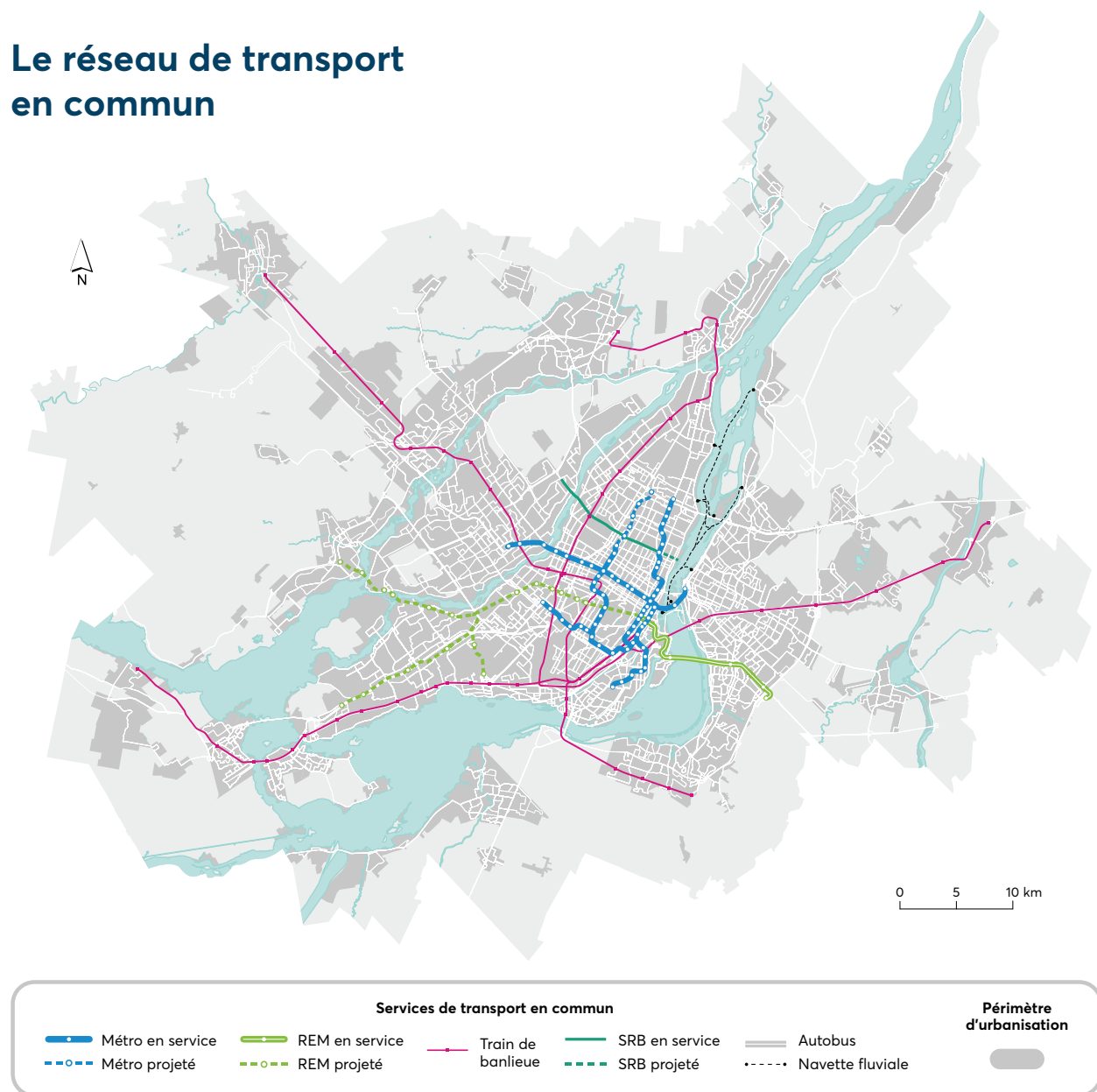


Figure 3: Réseau de transport en commun en 2024
Source: ARTM 2024



Métro

4 lignes
68 stations, 5 stations supplémentaires à l'horizon 2031
215 millions de déplacements en 2023



Train de banlieue

5 lignes
51 gares
6 millions de déplacements en 2023



Autobus

Plus de 600 lignes
217 millions de déplacements 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
5 millions de déplacements en 2023



Navette fluviale

6 liaisons intégrées au réseau ARTM (projets pilotes)
8 quais d'embarquement
462 000 déplacements estivaux en 2024

Le transport actif

Le transport actif regroupe les déplacements qui entraînent une dépense d'énergie fournie par l'être humain, tels que la marche, le vélo et l'ensemble des équipements légers qui permettent d'effectuer des déplacements de courte distance comme le patin à roues alignées, la trottinette, les monoroues, les planches à roulettes, etc.

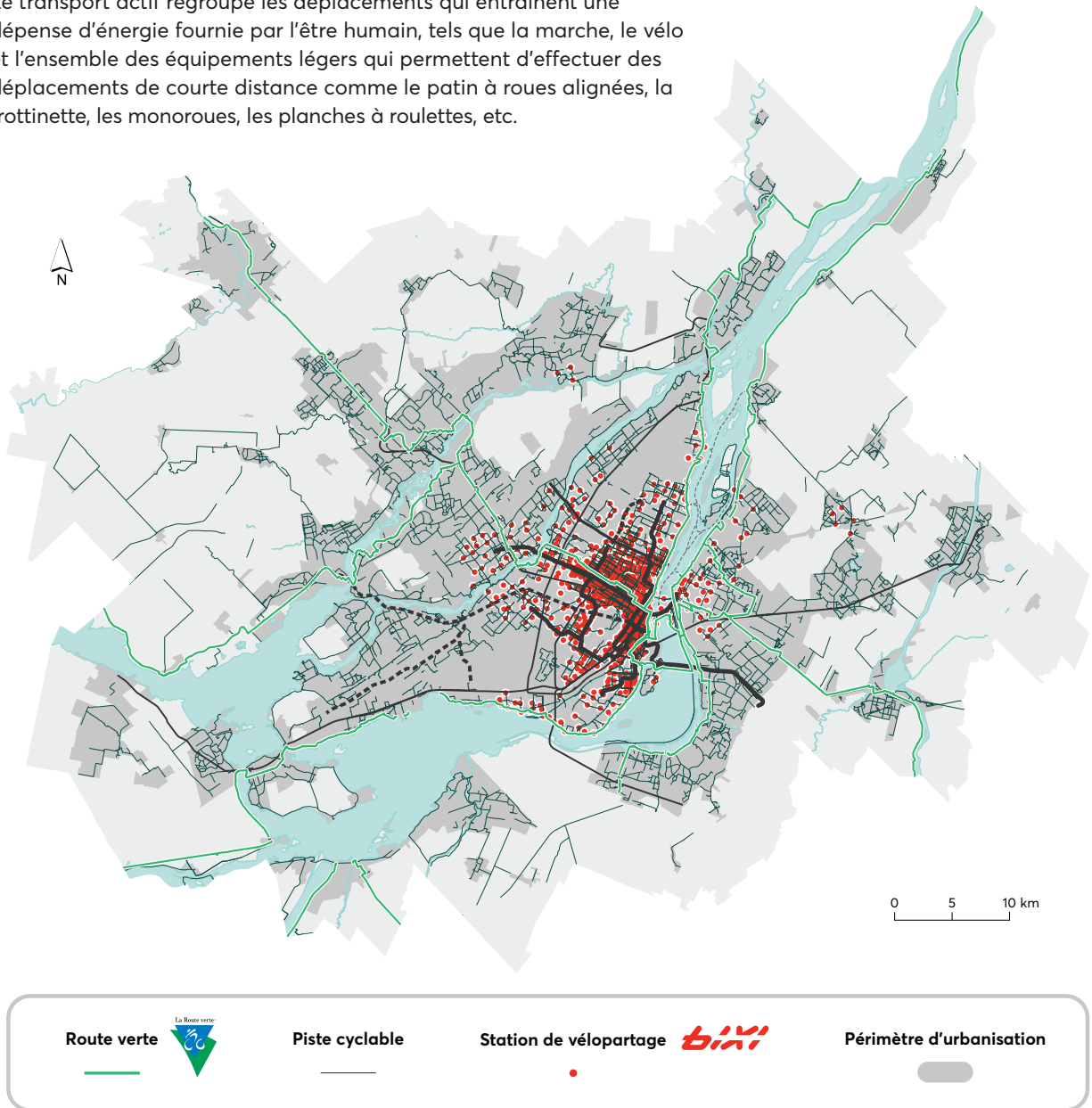


Figure 4: Principales infrastructures cyclables en 2024
Source: Vélo Québec (2024), OpenStreetMap (2024) et BIXI (2024), traitement par l'ARTM

Les infrastructures cyclables et l'accès cyclable sur le territoire de l'ARTM

3 200 km
de pistes cyclables

+ de 850
stations de vélopartage BIXI
(actives en 2024)

85%
des points d'accès du transport
collectif connectés à une
infrastructure cyclable

Les services complémentaires de mobilité

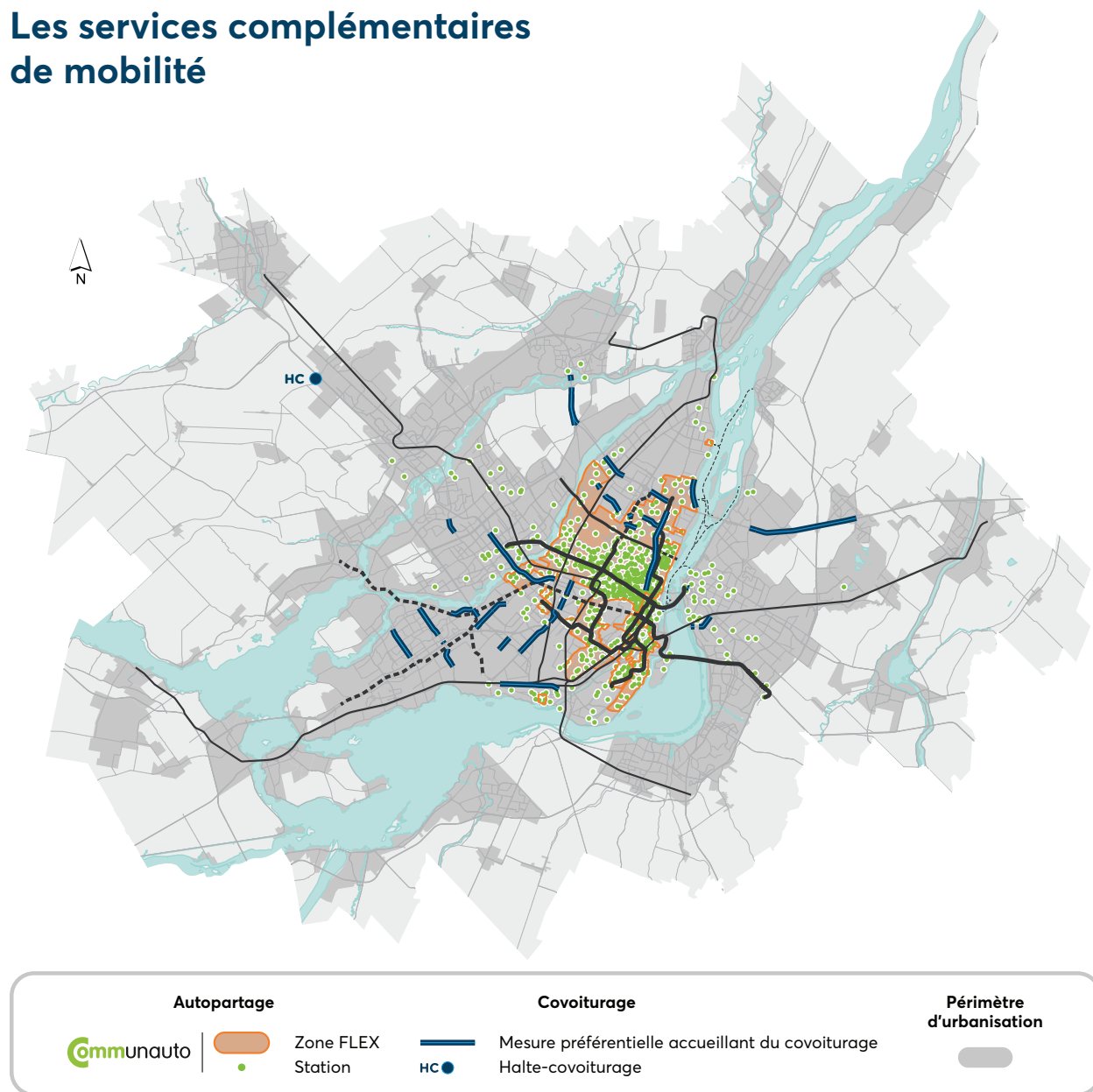


Figure 5: Principales infrastructures favorisant l'autopartage et le covoiturage en 2024
 Source: OPTC (2024), MTMD (2024) et Communauto (2024), traitement par l'ARTM

Autopartage

L'autopartage vise à mettre à la disposition des usagers un réseau de véhicules partagés. Le principal fournisseur de services d'autopartage sur le territoire de l'ARTM est Communauto. Ce dernier offre deux types de services: les voitures en libre circulation (zone FLEX) et les voitures en station.

Covoiturage

Le covoiturage permet à des individus de partager le même trajet ou une portion de celui-ci dans un même véhicule. L'ARTM a lancé en 2023 la plateforme Covoiturage ARTM développée à titre de projet pilote dans le cadre des mesures d'atténuation de la réfection majeure du tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine. Elle permet de jumeler rapidement des covoitureurs qui font un trajet similaire.

Les stationnements incitatifs

Près de 80 stationnements incitatifs sont mis à la disposition des usagers sur le territoire de l'ARTM. Différents équipements y sont installés afin d'encourager la combinaison de différents modes de transport, tels des supports à vélo, des bornes électriques et des cases de stationnement réservées aux covoitureurs.

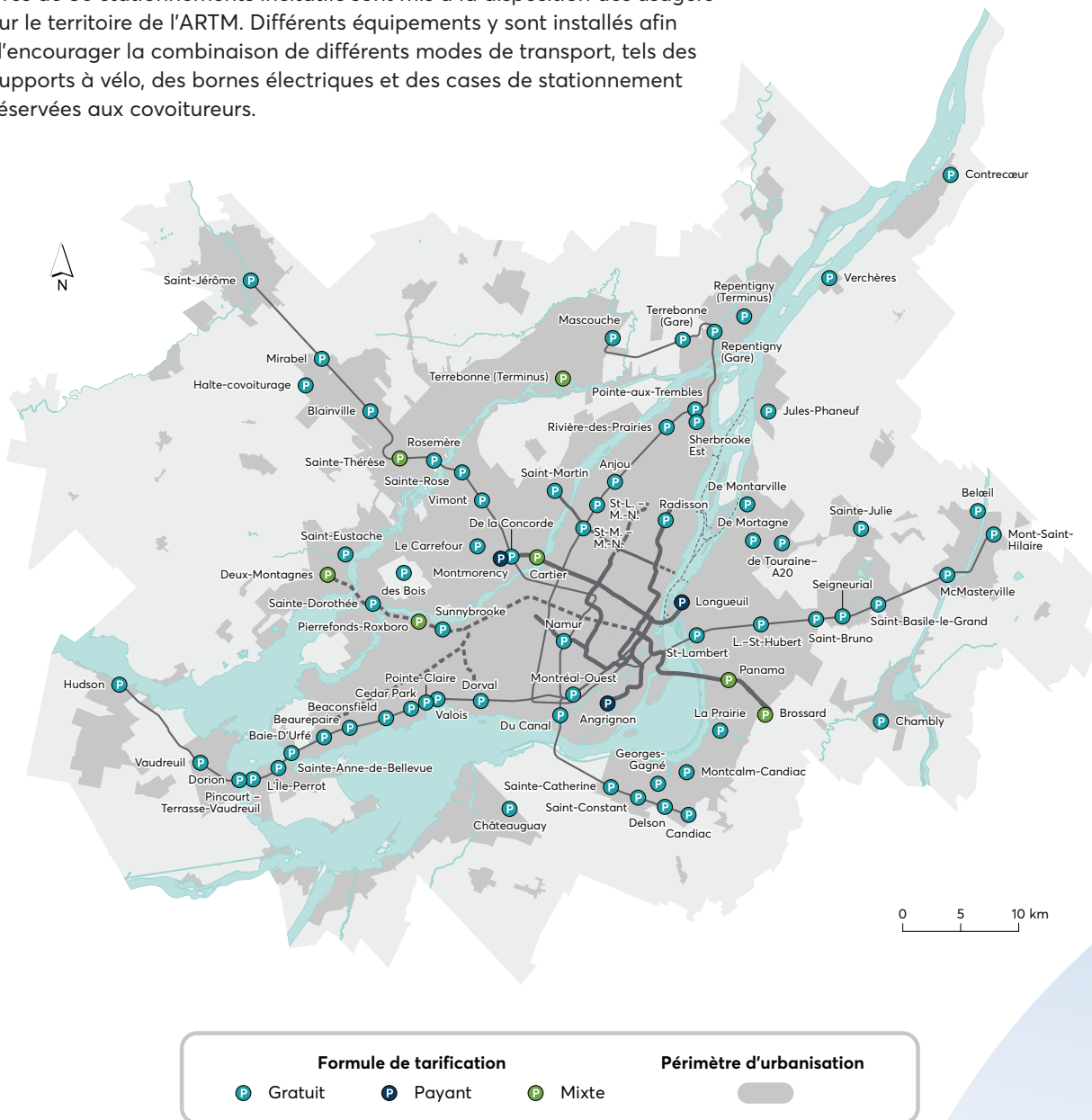


Figure 6: Stationnements incitatifs disponibles en 2024
 Source: ARTM (2024), REM (2024) et exo (2024), traitement par l'ARTM

La structure tarifaire

La tarification du transport en commun dans la région métropolitaine de Montréal est établie par l'ARTM. Il existe quatre zones tarifaires associées au tarif à payer pour utiliser le transport en commun (Zones A, B, C et D).

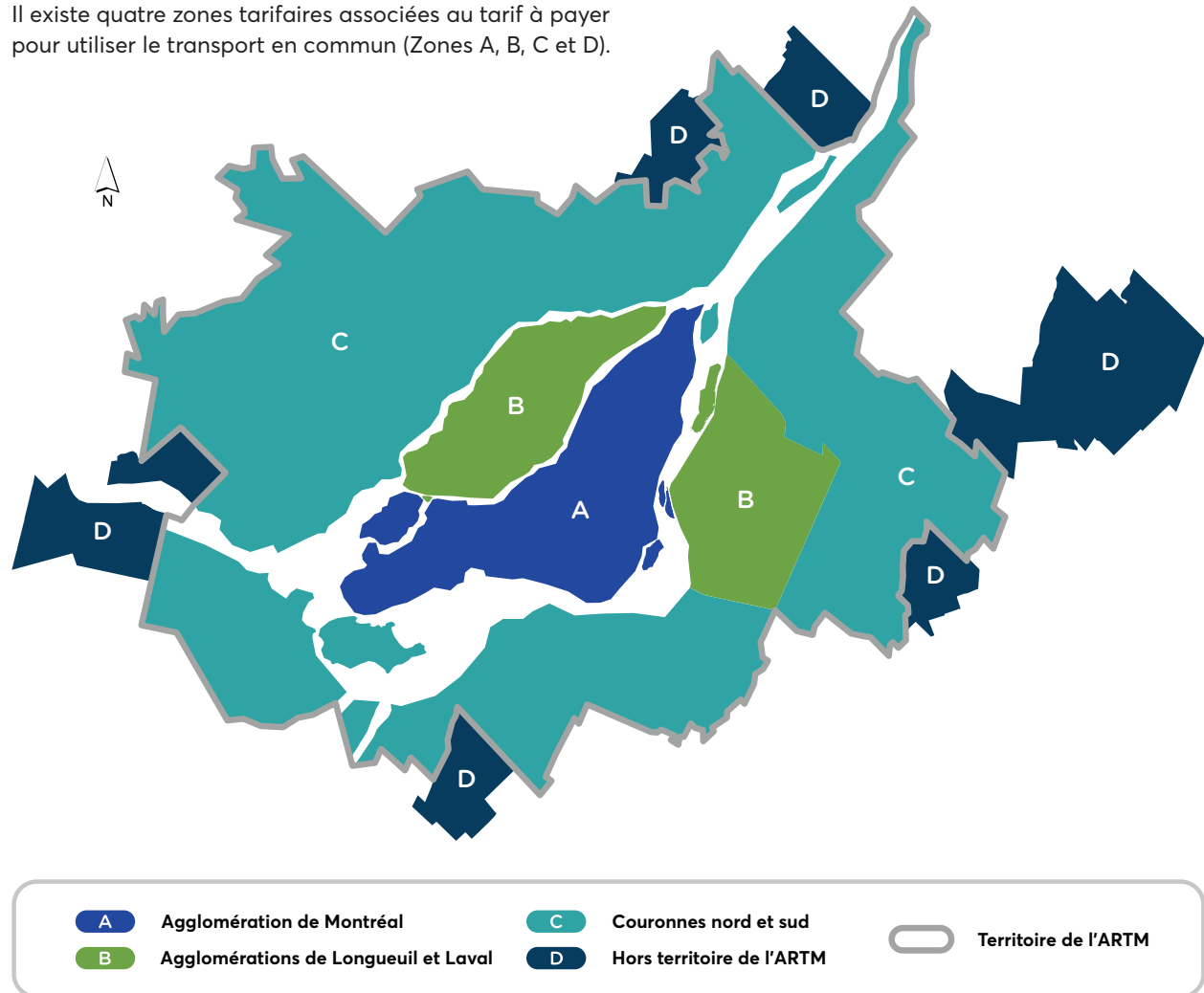


Figure 7: Zones tarifaires en 2024
Source: ARTM 2024

Une variété de titres adaptés aux besoins des clients

- › **Deux familles de titres:** Bus et Tous modes
- › Des **déclinaisons de titres** selon les besoins: 1, 2 ou 10 passages, 24h, 3 jours, mensuel, Soirée illimitée et Week-end illimité
- › Achat de titre disponible sur l'application mobile **Chrono** et dans plus de **800 points de vente**

Gratuité et tarif réduit

Diverses réductions tarifaires sont proposées en tout temps sur le territoire de l'ARTM.

- › **Gratuit pour les enfants** de 11 ans et moins accompagnés d'un adulte
- › Rabais jusqu'à **40%** pour les jeunes, les étudiants et les personnes de 65 ans et plus

Plusieurs municipalités offrent également la gratuité pour leurs résidents.

ADOPTÉ, NON EN VIGUEUR



08:23
Départ
1 0 min

Quai 1
Quai 2

Mise des Meris de transport
Ceux-ci sont donnés
En cas de problème, adressez-vous à un employé sur place ou utilisez la borne d'appel à proximité de la distributrice automatique de titres.

Distributrice de titres
ARQM

attente

ADOPTÉ, NON EN VIGUEUR

Introduction

La portée du Plan stratégique de développement

Pour demeurer flexible à une époque de changements rapides, l'ARTM s'est dotée d'un cadre de planification basé sur trois horizons temporels: 30 ans, 10 ans et 5 ans. Ce cadre de planification repose sur trois documents distincts: la Vision 2050 du développement du transport collectif, le Plan stratégique de développement du transport collectif et son plan de mise en œuvre. Ces documents guident et accompagnent les actions à réaliser sur le territoire de l'ARTM.

Le PSD est le document de planification qui établit, sur une période de dix ans, la stratégie de développement du transport collectif et, plus généralement, de la mobilité des personnes, incluant celles à mobilité réduite. Son contenu est déterminé par la *Loi sur l'Autorité régionale de transport métropolitain* (R.L.R.Q., c. A-33.3).

Prenant assise sur la Vision 2050 (adoptée en mai 2024) et les principaux enjeux auxquels l'ARTM fait face, le PSD identifie les priorités d'action de la prochaine décennie. Il est l'occasion pour les décideurs, les partenaires de la mobilité ainsi que pour l'ensemble de la population d'avancer, pas à pas, vers l'objectif commun de hausser à 50% la part des déplacements quotidiens réalisés en modes actifs et collectifs d'ici 2050.

L'atteinte de cette cible interpelle tous les paliers gouvernementaux et différents domaines d'interventions. À l'échelle métropolitaine, la CMM et l'ARTM travaillent conjointement pour agir sur l'aménagement du territoire et la mobilité.

Alors que le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) de la CMM identifie les orientations métropolitaines en matière d'aménagement, de transport collectif et d'environnement, le PSD intervient plus concrètement sur la planification des services de transport collectif de la région métropolitaine de Montréal.

Le PSD agit sur différents leviers en matière de mobilité afin de répondre aux besoins de déplacements, de favoriser un transfert modal ainsi que d'améliorer la qualité des déplacements pour les usagers. Son contenu vise les grandes composantes du système de transport collectif dans la région métropolitaine, tels les réseaux de transport, les infrastructures et les équipements de transport, la tarification, le financement, le service à la clientèle, etc.

Ces composantes ont été planifiées de pair avec les objectifs de densification et de renforcement de la qualité des milieux de vie prévus au PMAD afin d'assurer une planification intégrée de l'aménagement et de la mobilité.

Le PSD ne crée aucune obligation quant à l'échéance et aux modalités de réalisation des équipements et des infrastructures qui y sont prévus. Les efforts de mise en œuvre seront davantage détaillés dans le plan de mise en œuvre du PSD. Celui-ci permettra de suivre avec précision et agilité les différentes actions à déployer par l'ARTM, le gouvernement du Québec, les OPTC, les villes et l'ensemble des partenaires.



Figure 8: Cadre de la planification stratégique
Source: ARTM

Le cadre de la planification stratégique métropolitaine



Vision 2050 du développement du transport collectif

La **Vision 2050** est le document maître qui établit la vision d'avenir à atteindre d'ici les trois prochaines décennies en matière de mobilité durable sur le territoire de l'ARTM.

- › Établit la cible ambitieuse à atteindre d'ici 2050 et la direction pour y arriver
- › Priorise les axes et les secteurs sur lesquels repose le développement des services de transport collectif
- › Tient compte des objectifs gouvernementaux et métropolitains en matière de planification intégrée aménagement-transport



PSD

Le **PSD** établit la stratégie de développement du transport collectif et, plus généralement, de la mobilité des personnes, incluant celles à mobilité réduite. Il identifie les priorités d'action sur lesquelles les partenaires doivent mettre en œuvre au cours de la prochaine décennie.

- › Établit les objectifs à atteindre au cours de la première décennie
- › Décrit les interventions à déployer en priorité au cours de la première décennie pour le système de transport métropolitain
- › Détaille les investissements requis
- › Prévoit un mécanisme d'évaluation et de suivi des cibles
- › Est guidé par la Vision 2050 et tient compte du PMAD
- › Doit être conforme aux Orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire (OGAT)
- › Est révisé tous les cinq ans



Plan de mise en œuvre

Le **plan de mise en œuvre** encadre la coordination et la mise en œuvre des grands projets de transport ainsi que des interventions de développement urbain à réaliser dans les cinq prochaines années

- › Assure le suivi des grandes actions
- › Est guidé par le PSD
- › Est mis à jour annuellement

Ces documents de planification stratégique s'ajoutent à une série de documents complémentaires adoptés par l'ARTM afin de mener à bien sa mission, comme la Politique de financement, le programme des immobilisations et le budget annuel.

La démarche de consultation

L'élaboration de la Vision 2050, du PSD et de son plan de mise en œuvre a pris appui sur une démarche collaborative initiée par l'ARTM à l'automne 2023, à laquelle ont participé des représentants de la CMM, des OPTC et des villes, des agglomérations et des municipalités régionales de comté (MRC) des cinq secteurs métropolitains.

Ces documents tiennent également compte des exercices de consultation publique menés entre 2019 et 2021 par l'ARTM pour l'élaboration de la première version du plan stratégique de développement du transport collectif 2021-2035. Cette première version, soumise dans une période de crise marquée par la

pandémie de COVID-19, a fait l'objet d'un avis de non-conformité aux Orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire (OGAT). En effet, la pandémie de COVID-19 a créé une situation sans précédent dans le monde du transport collectif. Entre 2020 et 2023, l'incertitude demeurait quant aux effets directs et indirects à long terme de la pandémie sur la société.

À partir de 2023, le niveau de l'achalandage a commencé à se stabiliser. L'ARTM a donc pris l'initiative de réunir ses partenaires afin de planifier de façon concertée le développement du transport collectif d'ici les dix prochaines années en tenant compte du contexte postpandémique.

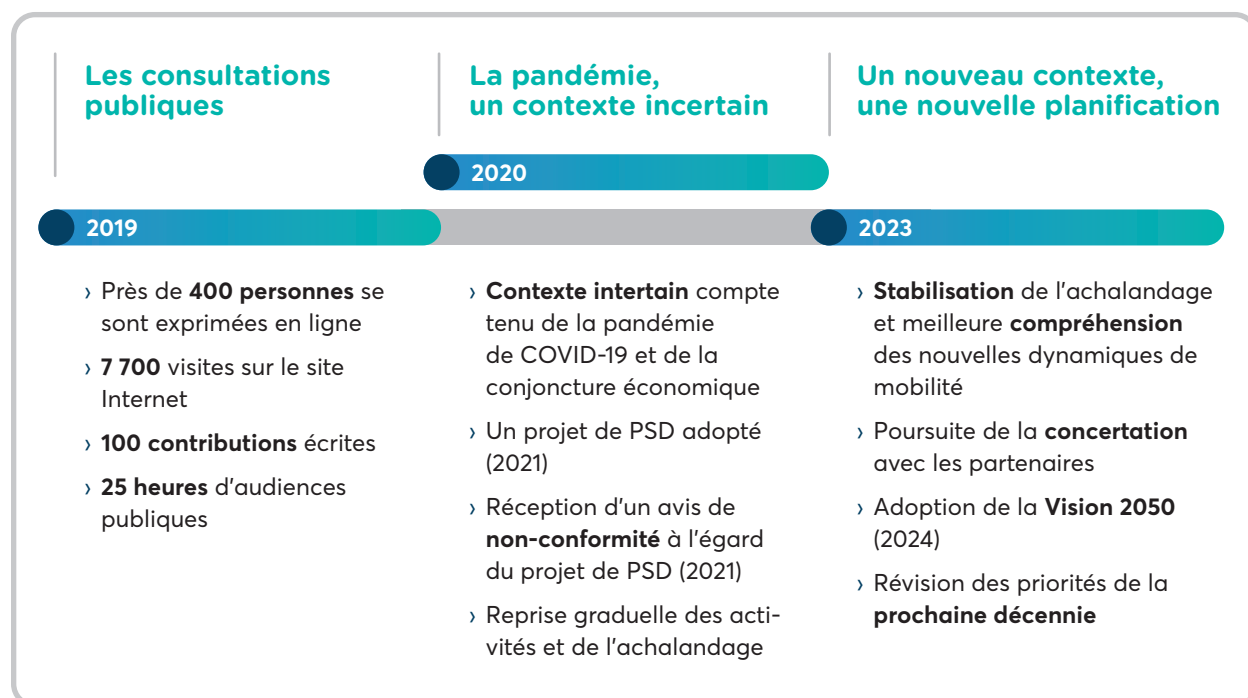


Figure 9: Contexte d'élaboration du PSD
Source: ARTM

La planification concertée à toutes les échelles

La Vision 2050, le PSD et son plan de mise en œuvre s'inscrivent dans une perspective de mobilité durable.

Ils s'appuient sur les objectifs et les cibles mis de l'avant au sein de plusieurs instruments phares en matière de mobilité, dont :

- › les Orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire (OGAT);
- › la Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire sur le territoire québécois (PNAAT);
- › la Politique de mobilité durable 2030 du gouvernement du Québec (PMD);
- › le Plan pour une économie verte (PEV);
- › le Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD), dont la révision est prévue en 2025.

En matière de mobilité durable, trois principales volontés collectives se dégagent de l'ensemble de ces instruments :

- 1 Une mobilité qui doit appuyer la transition écologique et la carboneutralité
- 2 Une approche intégrée de planification de la mobilité, de l'aménagement du territoire et de l'habitation
- 3 Une mobilité plus efficace et efficiente en matière de coûts, de temps, de qualité et de sécurité



ADOPTÉ, NON EN VIGUEUR

La législation prévoit des mécanismes qui assurent la cohérence des objectifs et des actions à travers les différents instruments de planification de l'urbanisme et de la mobilité au Québec. On distingue deux types de conformité relative au PSD de l'ARTM:

- 1 Avant d'entrer en vigueur, le PSD doit être reconnu conforme aux Orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire (OGAT) et être approuvé par la CMM.
- 2 L'ARTM et chacun des OPTC réalisent un exercice annuel de programmation des dépenses d'immobilisations prévisibles et souhaitées pour les dix prochaines années qui doivent être conformes au PSD de l'ARTM.

La CMM approuve le PSD, le PDI de l'ARTM, le PDI d'exo et le PDI de la STM au regard des investissements liés au réseau de métro.

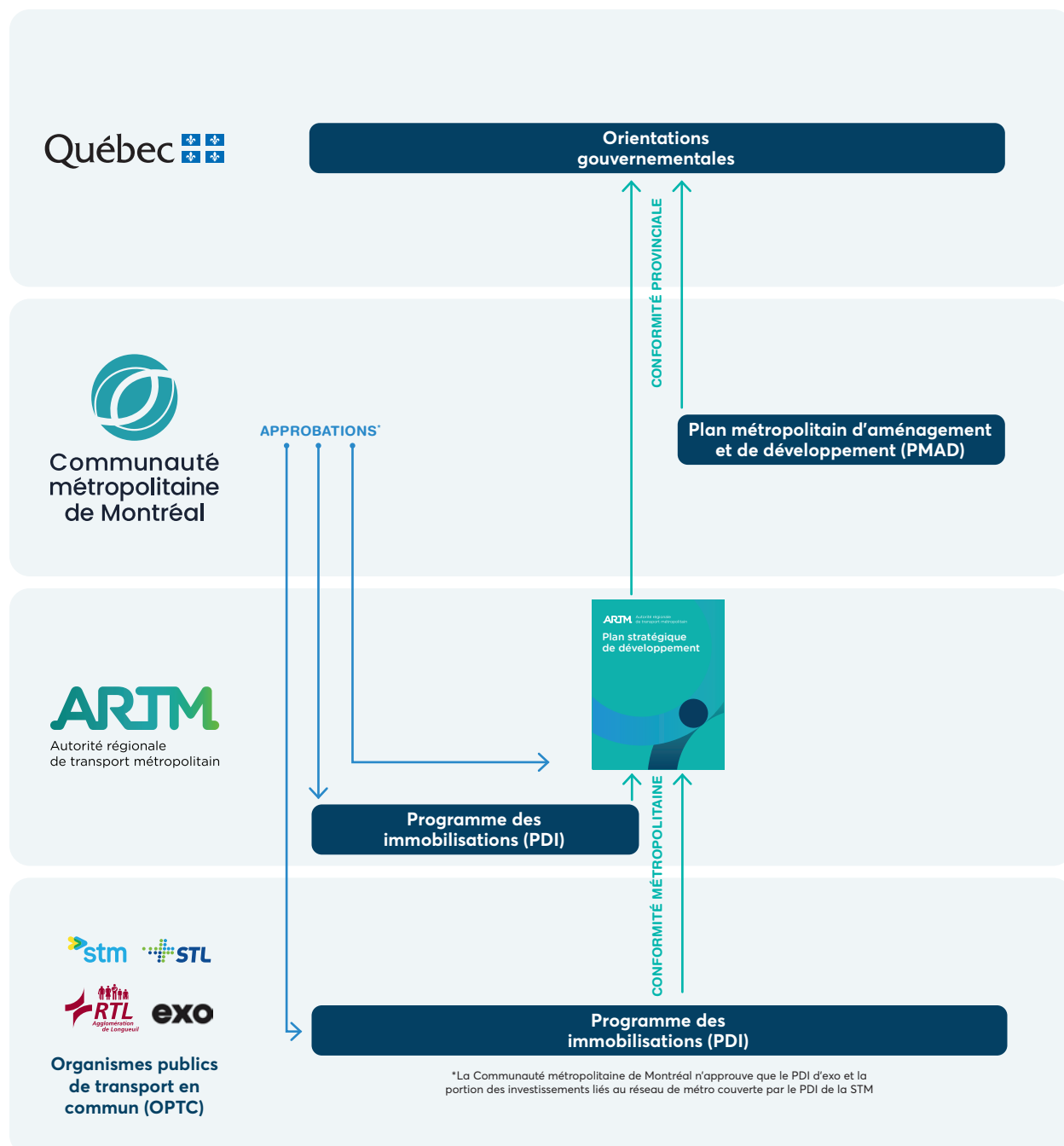


Figure 10: Types de conformité à l'égard du PSD
Source: ARTM



Contribution aux objectifs et orientations gouvernementales

Les **Orientations gouvernementales en matière d'aménagement du territoire** (OGAT) circonscrivent les problématiques en aménagement du territoire auxquelles les municipalités locales, les municipalités régionales de comté et les communautés métropolitaines doivent faire face. Les OGAT sont inscrites au sein de multiples documents d'orientations adoptés depuis 1994 par le gouvernement du Québec.

De nouvelles OGAT sont entrées en vigueur le 1^{er} décembre 2024 afin notamment de concrétiser la vision et les objectifs de la Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire sur le territoire québécois (PNAAT). En matière de mobilité durable, elles mettent en évidence la nécessité de planifier les transports de façon intégrée à l'aménagement du territoire afin de favoriser la mobilité durable, de répondre aux besoins en habitation, d'assurer la protection des milieux naturels et agricoles et d'optimiser les investissements publics.

La **Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire** (PNAAT) établit la vision stratégique réfléchie et ambitieuse pour guider l'action collective en matière d'architecture et d'aménagement du territoire au Québec. En matière de transport collectif et actif, la Politique met notamment en évidence la nécessité de :

- › Réduire les temps de déplacement;
- › Réduire les distances à parcourir entre les lieux de résidence, de travail, de consommation et d'autres types d'activités;
- › Diversifier l'offre des moyens de transport, particulièrement les transports collectifs et actifs;
- › Rendre les transports collectifs et actifs plus sécuritaires et plus accessibles à la population;
- › Prioriser la consolidation des secteurs où orienter la croissance urbaine vers les milieux bénéficiant déjà d'un réseau de transport collectif structurant;
- › Renforcer la sécurité ainsi que la résilience des infrastructures de transports collectifs et actifs.

La **Politique de mobilité durable – 2030** détermine les grandes orientations et les cibles en matière de mobilité durable pour le Québec pour les prochaines années :

- › Un accès à au moins 4 services de mobilité durable pour 70% de la population québécoise;
- › Une réduction de 20% du temps de déplacement moyen entre le domicile et le travail;
- › Une diminution de 20% de la part des déplacements en auto solo à l'échelle nationale;
- › Une réduction de 40% de la consommation de pétrole dans le secteur des transports par rapport à 2013;
- › Une baisse de 37,5% des émissions de GES dans le secteur des transports par rapport à 1990;
- › Une réduction des coûts associés à la congestion routière pour les entreprises dans les régions métropolitaines de Montréal et de Québec;
- › Une réduction de 20% des dépenses brutes des ménages allouées au transport (en dollars constants de 2017).

Elle propose également d'adopter l'approche «Réduire – Transférer – Améliorer» dans le choix des mesures découlant des priorités d'intervention :

- › Réduire les déplacements motorisés ou les distances à parcourir pour répondre aux différents besoins de mobilité par une meilleure intégration de la planification du territoire et des transports;
- › Transférer les déplacements vers des moyens de transport moins énergivores et produisant de plus faibles émissions de GES, comme le transport collectif et actif;
- › Améliorer l'efficacité des véhicules en réduisant leur empreinte carbone, mais aussi améliorer les déplacements en matière de coûts, de qualité et de sécurité.

Le **Plan pour une économie verte** est la première politique-cadre d'électrification et de lutte contre les changements climatiques du Québec. Il guide l'action du gouvernement pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et s'adapter aux changements climatiques. Le plan d'action qui en découle définit les actions climatiques concrètes qui seront réalisées par les différents ministères et organismes publics partenaires. En plus de faire de la décarbonation du secteur des transports une priorité, des actions concernent plus spécifiquement le domaine du transport collectif:

- › Limiter l'achat d'autobus urbains aux modèles électriques afin de contribuer à la cible du PEV que 55% de la flotte des autobus urbains soit électrique à l'horizon 2030;
- › Réaliser, d'ici 2026, une appréciation des risques liés aux changements climatiques pour les infrastructures stratégiques et les services prioritaires de l'État québécois, dont les infrastructures des réseaux de transport;
- › Appuyer financièrement des projets structurants de transport en commun électrique;
- › Bonifier le financement des programmes d'aide financière qui concernent le développement du transport actif, le développement de l'offre en transport en commun et le développement des nouvelles mobilités;
- › Appuyer les entreprises dans la mise en place du télétravail (contribue à diminuer le nombre de déplacements).

Contribution aux orientations métropolitaines

Le **Plan métropolitain d'aménagement et de développement** de la CMM constitue le document de référence où sont fixées les orientations métropolitaines en matière d'aménagement du territoire, de mobilité durable et d'environnement.

Une révision du PMAD est en cours et la finalisation est prévue en 2025. La CMM et l'ARTM ont travaillé de pair afin de doter la région métropolitaine d'une stratégie intégrée de planification de la mobilité et de l'aménagement du territoire.

Cette stratégie intégrée vise à structurer et organiser l'urbanisation autour d'un réseau performant de transport collectif offrant un niveau élevé de service. En ce sens, elle préconise la densification résidentielle dans des secteurs de planification intégrée aménagement-transport (secteurs PIAT), soit:

- › autour des principaux points d'accès du réseau structurant de transport collectif (approche TOD);
- › au sein de corridors aménagement-transport;
- › sur les espaces stratégiques de redéveloppement, des espaces qui offrent un fort potentiel de densification, dont les centres commerciaux et les stationnements.

Alors que la CMM prescrit les seuils minimaux de densité résidentielle des secteurs visés par une planification intégrée (secteurs PIAT), l'ARTM en consolide l'accès en transport collectif. La collaboration de tous est requise pour contribuer au développement de la mobilité active et assurer la sécurité et la convivialité de tous les déplacements. Dans sa planification, l'ARTM tient également compte du Plan directeur du Réseau vélo métropolitain, du Plan climat métropolitain et du Plan métropolitain de développement économique de la CMM.

La structure du document

Le PSD est composé de cinq chapitres.

Le chapitre 1 Diagnostic et enjeux

Brosse un portrait de l'évolution du territoire et de la mobilité des dix dernières années et présente les principaux enjeux auxquels le système de transport collectif fait face.

Le chapitre 2 S'engager pour la première décennie

Présente la vision pour les dix prochaines années et définit les orientations stratégiques que l'ARTM se donne pour contribuer à répondre aux principaux enjeux auxquels le système de transport collectif fait face.

Le chapitre 3 Feuille de route des dix prochaines années

Détaille les objectifs poursuivis ainsi que les cibles attendues d'ici dix ans et précise les interventions nécessaires pour les atteindre.

Le chapitre 4 Stratégie de financement

Présente la façon dont l'ARTM compte s'y prendre pour financer les dépenses d'exploitation et d'immobilisations qui sont requises pour réaliser les interventions du PSD.

Le chapitre 5 Mise en œuvre

Présente les outils mis en place pour favoriser la mise en œuvre des interventions du PSD et l'atteinte des cibles. Il détaille les rôles et responsabilités des principaux partenaires ainsi que les mécanismes de suivi et de reddition de compte.

Conclusion

Bibliographie



ADOPTÉ, NON EN VIGUEUR



ADOPTÉ, NON EN VIGUEUR

Chapitre 1

Diagnostic et enjeux



L'ARTM assure une vigie en continu des dynamiques en matière de mobilité et des contextes politique, économique, socioculturel, technologique, environnemental et légal afin de bien comprendre les principaux enjeux auxquels le système de transport collectif fait face.

La disponibilité financière

Force est de constater que, depuis plusieurs années, l'écart entre les dépenses et les revenus du transport collectif se creuse. Les dépenses d'exploitation des services de transport en commun n'ont pu échapper au phénomène de la pénurie de main-d'œuvre et de l'inflation pendant la pandémie de COVID-19. La mise en service partielle du REM en 2023 a également occasionné une croissance importante des dépenses pour la région métropolitaine. De plus, dans le contexte de surchauffe, le coût des projets d'infrastructures publiques augmente année après année.

Alors que les dépenses continuent de croître, la taxe sur l'essence perçue auprès des automobilistes n'a pas été ajustée à la hausse depuis son entrée en vigueur en 2010.

Ces revenus connaissent également une baisse constante en raison notamment de l'électrification du parc automobile. La pandémie de COVID-19 a aussi mis en évidence la fragilité du modèle de financement par la réduction significative des revenus tarifaires liée à la diminution de l'achalandage et aux modifications des habitudes de déplacement des usagers.

Entre 2020 et 2023, l'atteinte de l'équilibre budgétaire n'a été possible que grâce à l'aide d'urgence du gouvernement du Québec. Parallèlement, des actions pour contrôler les dépenses ont été mises en place dès 2020 par l'ARTM et les OPTC dans la région métropolitaine. Elles permettent certes de générer des économies, mais l'ensemble des besoins financiers ne peuvent être comblés que par celles-ci.

Le vieillissement des infrastructures

Il existe aujourd'hui un retard à rattraper pour l'entretien du réseau de transport en commun, dont le réseau de métro construit à partir des années 1960. Ce retard a un impact direct sur la hausse des coûts d'entretien ainsi que sur la qualité du service offert. Par ailleurs, la vulnérabilité de certaines infrastructures est accrue avec l'augmentation des événements météorologiques extrêmes liés aux changements climatiques. Les investissements requis pour maintenir, entretenir et remplacer les actifs existants sont considérables.

L'accélération du virage numérique et de la transition énergétique exigent par ailleurs le remplacement ou l'adaptation de plusieurs actifs. À titre d'exemple, l'écosystème de la solution billettique en place (OPUS) date d'une vingtaine d'années. Il présente des limites fonctionnelles et technologiques importantes afin de pouvoir évoluer vers des solutions mobiles intégrées et répondre aux attentes des usagers d'aujourd'hui. La collecte et la valorisation des données prennent également une place grandissante dans la planification et l'exploitation des services. La protection des données constitue aussi un défi de premier plan.

Enfin, les pratiques en matière de gestion des actifs ne sont pas harmonisées sur le territoire et la connaissance des effets possibles des changements climatiques sur les infrastructures et les usagers est partielle. Ces facteurs réduisent la possibilité d'avoir une vision d'ensemble des vulnérabilités et des besoins pour la région métropolitaine.

- › L'âge moyen des infrastructures du métro est de 45 ans, celui des voitures MR-73 est de 48 ans.
- › L'âge moyen des infrastructures du train de banlieue est de 20 ans, alors que celui des voitures de train est de 17 ans.
- › L'âge moyen des bureaux et centres d'entretien de la STM et du RTL est de 47 ans, le centre d'entretien de la STL a 44 ans.
- › Les terminus de l'ARTM ont un âge moyen de 24 ans.

Les changements climatiques et le virage vers l'électrification

De 1990 à 2021, les émissions de GES provenant des transports routiers ont augmenté de 20,6% (MELCC, 2023). Au Québec, plus du tiers de nos émissions de GES proviennent du transport routier. Sur le territoire métropolitain, 3% des émissions de GES du secteur des transports terrestres sont attribuables au transport en commun, la majorité est attribuable aux véhicules personnels (58%) et au transport des marchandises (38%).

À l'automne 2023, environ 7,9 millions de déplacements étaient effectués en moyenne par jour sur le territoire de l'ARTM, ce qui représente une baisse de 6% par rapport à 2018. Les citoyens de la région métropolitaine réalisent donc moins de déplacements qu'avant la pandémie de COVID-19. La diminution du besoin en déplacement à la source est bénéfique dans l'ensemble pour la réduction des émissions de GES.

L'électrification des transports est au cœur du Plan pour une économie verte 2030 du gouvernement du Québec. Concernant le transport collectif, il est prévu que 55% de la flotte des autobus urbains soit électrique à l'horizon 2030. En plus de réduire les GES, l'électrification offre la possibilité de contribuer au développement économique du Québec, d'accroître le savoir-faire et l'expertise et de réduire les coûts de carburant et d'opération par rapport aux véhicules traditionnels. La transition requiert cependant d'importants investissements initiaux.

Sur le territoire de l'ARTM, le grand chantier d'électrification est mené en parallèle par les quatre OPTC. Plusieurs projets sont engagés à travers des démarches indépendantes et se déploient simultanément, exacerbant la pression sur le marché et la capacité humaine et financière des organisations. Le virage vers l'électrification amène aussi de nouvelles contraintes à considérer pour la planification du service (capacité de la batterie et temps de recharge, réserve en autobus, topographie du parcours, conditions climatiques, etc.) et les procédures opérationnelles et de maintenance (modernisation des garages, gestion de l'espace, etc.). Pendant la phase de transition, la mixité des technologies des autobus (diesel et électrique) génère des enjeux de compatibilité qui pourraient avoir des effets importants sur l'exploitation. Ces nouvelles contraintes représentent toutefois une occasion de revoir plusieurs pratiques actuelles.

Le Québec est aussi de plus en plus confronté aux aléas climatiques. En plus d'entraîner des perturbations sur les services de transport collectif et sur les pratiques usuelles de mobilité des usagers, les aléas climatiques posent également des menaces à l'intégrité et à la sécurité d'usage des infrastructures. Une connaissance approfondie des effets possibles des changements climatiques sur les infrastructures et les usagers est cruciale.



La population et l'emploi

En 2021, la population du territoire de l'ARTM était de 4 millions d'habitants, une augmentation de 9% ou de 332 000 habitants en 10 ans. Le nombre d'emplois a aussi augmenté de 9% en 10 ans, pour atteindre 1,8 million en 2016.

Tableau 1: Portrait de la population et de l'emploi par secteur

Secteur	Population ^{††}			Emploi ^{††}		
	Nombre (2021)	Part (2021)	Variation entre 2011 et 2021	Nombre (2016)	Part (2016)	Variation entre 2006 et 2016
Agglomération de Montréal	2 005 000	49%	+6%	1 163 000	64%	+3%
Centre-ville	107 000	3%	+37%	306 000	17%	+1%
Centre	1 070 000	26%	+5%	454 000	25%	+8%
Est	324 000	8%	+4%	115 000	6%	+2%
Ouest	504 000	12%	+5%	288 000	16%	+0%
Agglomération de Longueuil	437 000	11%	+9%	174 000	10%	+14%
Laval	438 000	11%	+10%	151 000	8%	+15%
Couronne nord	696 000	17%	+12%	199 000	11%	+25%
Couronne sud	535 000	13%	+13%	122 000	7%	+24%
Territoire de l'ARTM[†]	4 111 000	100%	+9%	1 809 000	100%	+9%

[†] Les données des recensements de 2016 et de 2021 de Statistique Canada ne comprennent pas Kahnawake.

^{††} Données calculées à l'intérieur des limites des périmètres d'urbanisation sur le territoire de l'ARTM.

Source: Données provenant des recensements de 2006, 2011, 2016 et de 2021 de Statistique Canada, traitement par l'ARTM.

D'ici 2041, plus de 436 000 personnes et 58 000 emplois s'ajouteront sur le territoire de l'ARTM. Les couronnes nord et sud accueilleront 57% de cette croissance, c'est-à-dire 248 000 personnes. Montréal, Laval et Longueuil accueilleront, quant à elles, 43% de la croissance démographique prévue. La projection démographique à l'échelle des municipalités du territoire de l'ARTM est illustrée à la page suivante.

Tableau 2: Projection démographique et de l'emploi d'ici 2041 par secteur

Secteur	Population ⁽¹⁾			Emploi ⁽²⁾		
	Variation par rapport à 2021 (Nombre)	Variation par rapport à 2021 (%)	Part (%)	Variation par rapport à 2021 (Nombre)	Variation par rapport à 2021 (%)	Part (%)
Agglomération de Montréal	+ 67 000	+3%	15%	+ 7 000	+1%	12%
Agglomération de Longueuil	+ 66 000	+15%	15%	+ 16 000	+9%	28%
Laval	+ 55 000	+12%	13%	+ 6 000	+4%	10%
Couronne nord	+ 128 000	+17%	29%	+ 16 000	+5%	28%
Couronne sud	+ 120 000	+16%	28%	+ 13 000	+5%	22%
Territoire de l'ARTM[†]	+ 436 000	+10%	100%	+ 58 000	+3%	100%

[†] Les données excluent la population projetée pour les municipalités de moins de 500 personnes.

Source: (1) Données provenant de la base de données Population totale projetée (référence A2022), 2021-2041 de l'Institut de la statistique du Québec, traitement par l'ARTM pour la projection 2050. (2) Données provenant des recensements de 1996 à 2021 de Statistique Canada, traitement provenant d'un modèle statistique tendanciel développé par l'Institut national de la recherche scientifique et l'Université Laval.

Projection démographique d'ici 2041

Plusieurs municipalités dont la projection démographique est la plus importante sont éloignées des services rapides de transport en commun. Ce phénomène rend plus difficiles la consolidation des services existants et la mise en place de services de transport en commun performants. L'ouverture de l'antenne Deux-Montagnes du REM en 2025 contribuera à bonifier l'offre existante et à répondre à la demande croissante de transport en commun au sein des municipalités de la MRC de Deux-Montagnes et de la Ville de Mirabel.

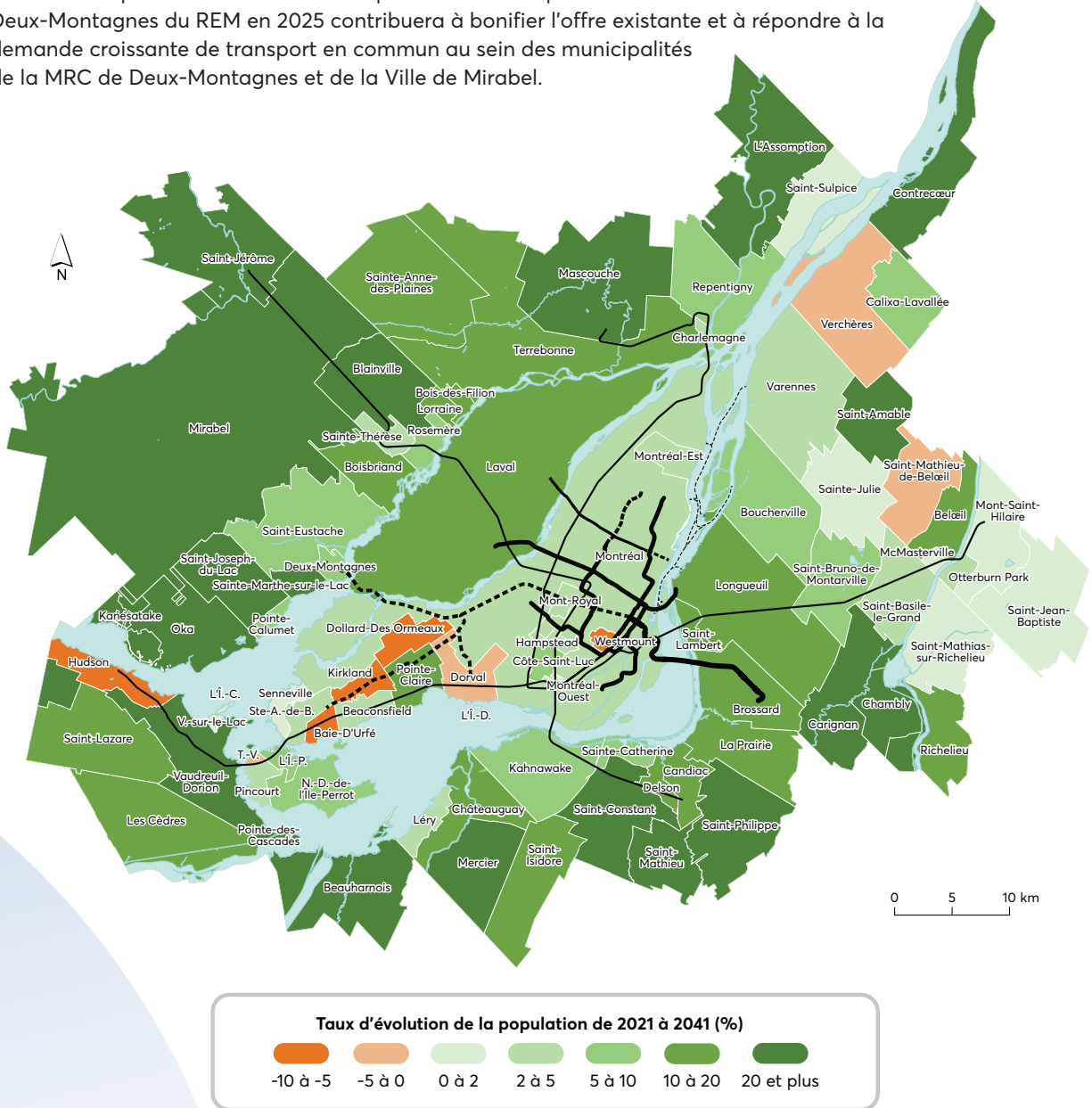


Figure 11: Projection de la population entre 2021 et 2041 par municipalité
 Source: Adresses Québec (2024) et Institut de la statistique du Québec (2022), traitement par l'ARTM

Densité des activités urbaines

Plus de la moitié (57%) de la croissance démographique et de l'emploi (50%) est prévue au sein des couronnes nord et sud. Il s'agit toutefois de vastes territoires, où les lieux d'activités sont dispersés, la densité des activités urbaines est moins forte et les services de mobilité complémentaires sont peu ou pas disponibles. Le transport à la demande, exploité par exo et le RTL, est une avenue intéressante pour offrir un service de transport en commun flexible et de qualité dans les milieux moins denses ou plus éloignés.

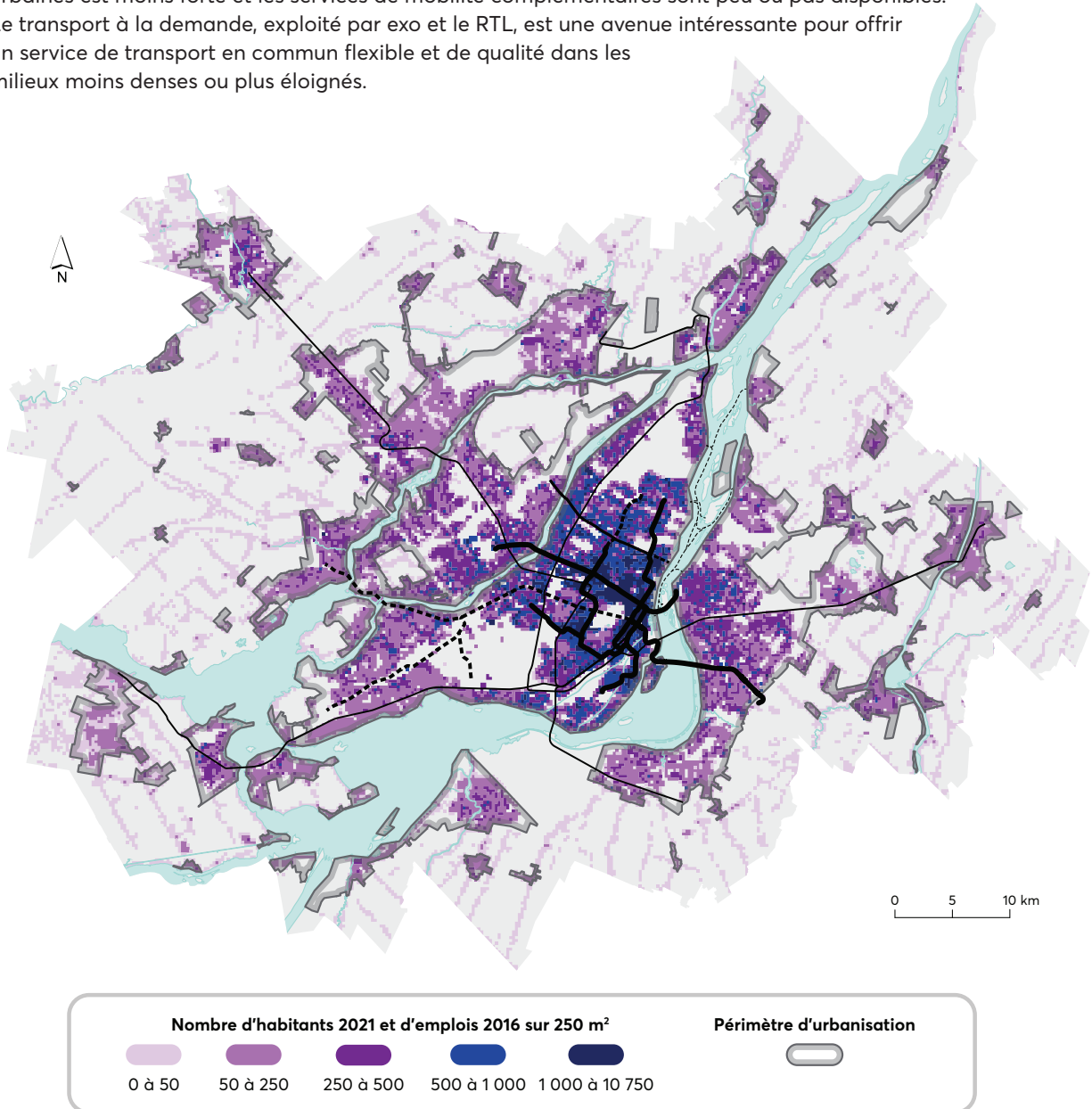


Figure 12: Densité des activités urbaines en 2024
Source: Statistique Canada (2016 et 2021), traitement par l'ARTM

Pour mieux comprendre

Le nombre d'emplois est utilisé comme une donnée illustrant les différents types d'activités urbaines, car, à quelques rares exceptions près, il y a une forte corrélation entre la présence d'emplois et les activités de différentes natures (travail, lieu de formation, commerces, loisir, culture, santé, etc.).

La vulnérabilité socioéconomique

Sur le territoire de l'ARTM, 627 000 personnes sont considérées comme potentiellement vulnérables, soit 15% de la population totale. Une personne dite potentiellement vulnérable est une personne qui se trouve dans un ménage à faible revenu ou qui correspond à au moins trois critères parmi les suivants: elle est âgée de 65 ans et plus; elle se trouve dans un ménage d'une seule personne ou dans un ménage monoparental; elle est un adulte sans emploi; elle a récemment immigré; elle s'identifie comme Autochtone; elle est issue d'une minorité visible; elle a un faible niveau d'éducation. Ces personnes sont plus susceptibles d'expérimenter des déficits de mobilité. Depuis 2011, le nombre total de personnes potentiellement vulnérables a diminué de 27% sur le territoire de l'ARTM.

Deux tiers des personnes potentiellement vulnérables, soit 412 000 personnes, résident sur le territoire de l'agglomération de Montréal. Malgré cette prédominance, plusieurs secteurs du territoire de l'ARTM concentrent une part importante de ces personnes. Dans une perspective d'équité et de justice environnementale, il convient de considérer les enjeux de mobilité de ces personnes et de faciliter l'accès à leurs activités quotidiennes.

Actuellement, les outils d'enquête développés par l'ARTM n'offrent pas la possibilité d'analyser plus concrètement les enjeux de mobilité vécus par les communautés vulnérables ou marginalisées.

Tableau 3: Portrait de la population potentiellement vulnérable par secteur

Secteur	Nombre (2021)	Part (2021)	Variation entre 2011 et 2021
Agglomération de Montréal	412 000	66 %	-28 %
Centre-ville	40 000	6 %	+21 %
Centre	219 000	35 %	-33 %
Est	66 000	11 %	-31 %
Ouest	87 000	14 %	-23 %
Agglomération de Longueuil	60 000	10 %	-20 %
Laval	57 000	9 %	-20 %
Couronne nord	59 000	9 %	-32 %
Couronne sud	39 000	6 %	-26 %
Territoire de l'ARTM	627 000	100 %	-27 %

Source: Données provenant des recensements de 2011 et de 2021 de Statistique Canada, traitement par l'ARTM



ADOPTÉ, NON EN VIGUEUR

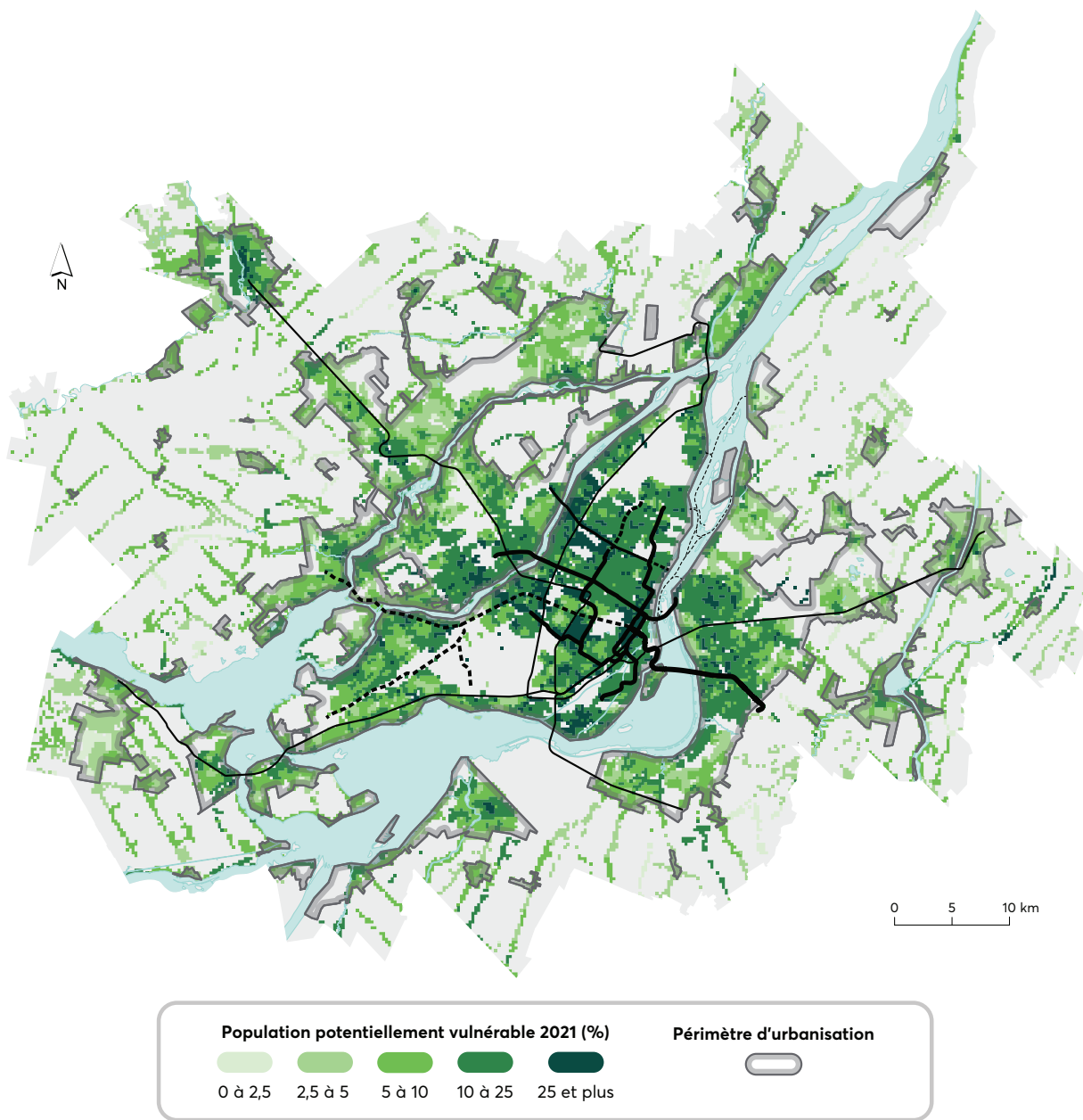


Figure 13: Répartition de la population potentiellement vulnérable en 2024
Source : Statistique Canada (2021), traitement par l'ARTM



ADOPTÉ, NON EN VIGUEUR

Le vieillissement de la population

Dans les régions métropolitaines du Canada, le plus grand changement démographique susceptible d'influencer les comportements et les habitudes de mobilité est le vieillissement de la population (ISQ, 2022). La part des personnes âgées de 65 ans et plus augmentera de 37% d'ici 2035 sur le territoire de l'ARTM. Pour cette classe de la population, on prévoit un taux de croissance presque deux fois plus élevé dans les couronnes nord et sud que dans l'agglomération de Montréal. Ce changement démographique accentue le besoin d'offrir des services inclusifs et centrés sur les besoins des personnes, particulièrement des personnes plus vulnérables ou ayant des limitations fonctionnelles.

L'offre en transport collectif devra intégrer les besoins spécifiques d'une population vieillissante qui tend à se déplacer en dehors des heures de pointe et dans des secteurs à faible densité d'activités. Plusieurs infrastructures et équipements devront être adaptés de manière à favoriser une plus grande autonomie de ces personnes en prenant en considération leur condition physique. Les travaux en matière d'accessibilité universelle sont toutefois coûteux et nécessitent une planification intégrée avec les travaux de maintien des actifs.

Variation de la population par groupe d'âge entre 2021 et 2035

	Nombre	%
0-19 ans	+29 680	+3%
20-64 ans	+28 594	+1%
65-84 ans	+205 327	+31%
85 ans et plus	+81 415	+78%
65 ans et plus	+286 742	+37%

Âge médian

2021
41 ans

2035
43 ans

Source: Données provenant de la base de données Population totale projetée (référence A2022), 2021-2041 de l'Institut de la statistique du Québec



L'offre en habitation

L'un des plus grands défis auquel les régions métropolitaines du Canada sont confrontées est d'améliorer l'offre de logements, mais également leur abordabilité. Un logement est abordable lorsqu'il ne représente pas plus de 30% du revenu brut d'une personne, avant impôt.

En effet, la région métropolitaine de Montréal fait face à une crise du logement d'une ampleur qui n'avait pas été vue depuis l'après-guerre. De nombreux ménages sont confrontés à une hausse importante du coût du logement qui les empêche de se loger convenablement ou les oblige à couper dans leurs autres dépenses essentielles. Cette situation affecte évidemment de façon plus marquée les ménages à faible revenu, en majorité locataires, et ceux des personnes plus vulnérables. En 2021, 20% des ménages sur le territoire de l'ARTM consacrent plus de 30% de leur revenu à leur logis (Statistique Canada, 2021). La CMM estime le besoin de construire 310 000 nouveaux logements sur le territoire de la région métropolitaine d'ici 2046.

Les investissements dans le transport collectif et dans l'habitation sont étroitement liés. D'un côté, les difficultés d'accès à la propriété ou à un logement abordable contraignent certaines personnes à s'établir en dehors des centres urbains. Ce phénomène entraîne une hausse des coûts pour les services de transport collectif qui doivent desservir des secteurs moins denses et plus éloignés des principaux centres d'emplois. De l'autre, les projets structurants de transport peuvent exercer une pression à la hausse sur les prix des loyers et des propriétés à proximité des points d'accès. Cela peut induire la relocalisation des personnes qui dépendent le plus du transport collectif.

Projection des besoins en logements sur le territoire de la CMM d'ici 2046

Secteur	Nombre	Part
Agglomération de Montréal	+106 100	34%
Agglomération de Longueuil	+40 700	13%
Laval	+37 400	12%
Couronne nord	+66 800	22%
Couronne sud	+58 900	19%
Territoire de la CMM	+309 900	100%

Données provenant de la base de données Population totale projetée 2021-2041 de l'Institut de la statistique du Québec, du Recensement 2021 de Statistique Canada et des données sur les taux d'occupation dans les cinq secteurs de la CMM, traitement par la CMM.

ADOPTÉ, NON EN VIGUEUR

Le PMAD de la CMM identifie des secteurs de planification intégrée aménagement-transport (secteurs PIAT) où l'on prévoit orienter 70% de la croissance des nouveaux ménages. Les secteurs PIAT, illustrés ci-dessous, sont composés:

- › des zones et des aires TOD associées au réseau de transport en commun;
- › des corridors aménagement-transport, soit des corridors empruntés par les principaux circuits d'autobus;
- › des espaces stratégiques de redéveloppement, soit les lieux qui offrent un fort potentiel de développement ou de redéveloppement.

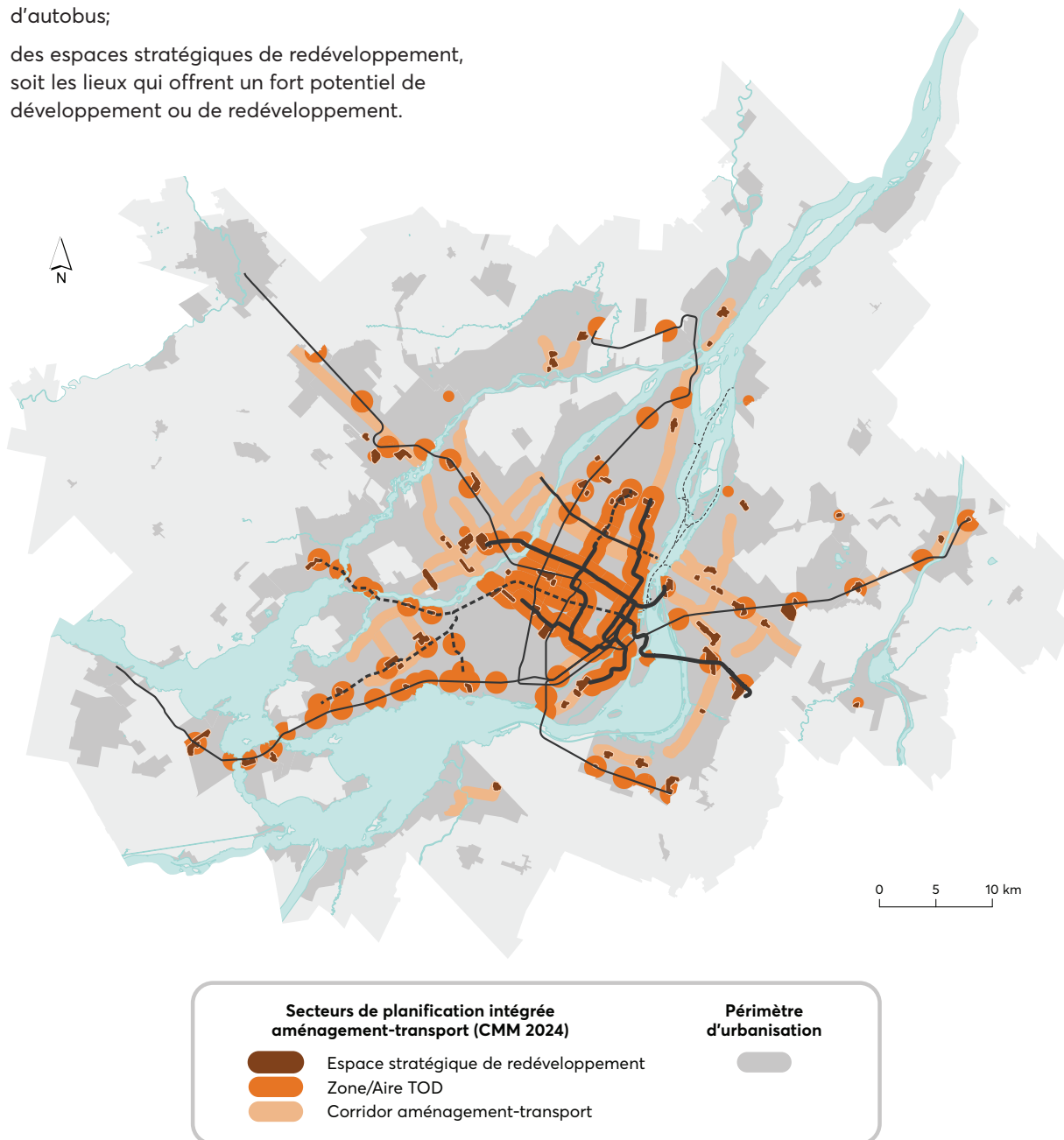


Figure 14: Identification des secteurs de planification intégrée aménagement-transport (secteurs PIAT)
Source: CMM (2024), traitement par l'ARTM

ADOPTÉ, NON EN VIGUEUR

La planification conjointe de l'habitation et du transport collectif constitue une opportunité importante de faire croître l'achalandage et les parts modales, les revenus tarifaires et l'activité économique, tout en améliorant la qualité de vie des citoyens.

Pour la région métropolitaine, plusieurs projets structurants de transport en commun sont envisagés. Il est actuellement difficile d'avoir une vue de l'ensemble de ces projets, de leurs effets combinés sur le cadre financier métropolitain et d'évaluer les possibles gains d'efficacité. Les programmes de financement et les responsabilités des différents acteurs de différents domaines pourraient être davantage alignés et coordonnés.

Le manque d'habitation dans les zones à proximité des réseaux de transport collectif constitue une occasion de rentabiliser les infrastructures en transport collectif. Dans la région métropolitaine, l'ARTM et les OPTC possèdent plusieurs stationnements incitatifs et immeubles à proximité des points d'accès du réseau de transport en commun. Bien qu'il s'agisse de lieux privilégiés par la stratégie de densification prévue au PMAD, le rôle de l'ARTM et des OPTC dans les activités de valorisation immobilière est à développer.



Les parts modales

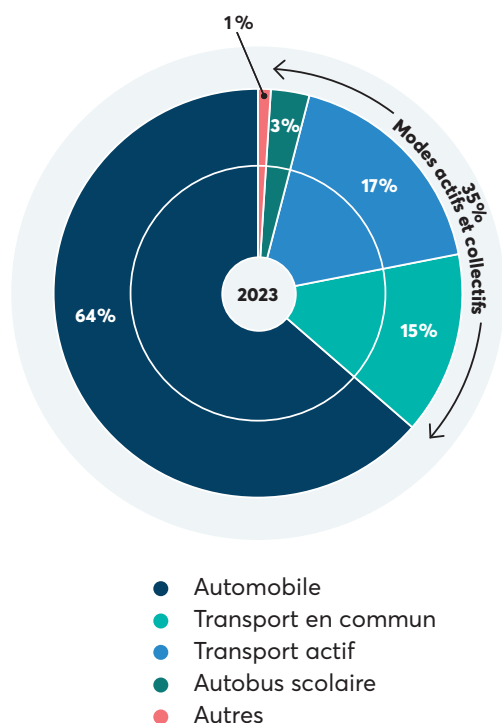


Figure 15: Part modale en 2023 – 24h
Source: ARTM

➤ Quelques faits saillants

33% ➤ 35%

La part modale des déplacements en modes actifs et collectifs est passée de 33% en 1998 à 35% en 2023.

▼ 5%

Au cours de la dernière décennie, le nombre de déplacements quotidiens a diminué de 5% sur le territoire de l'ARTM.

▲ 26%

Au cours de la dernière décennie, le nombre de déplacements quotidiens réalisés en transport actif a crû de 26% sur le territoire de l'ARTM.

Tableau 4: L'évolution des parts modales et des déplacements depuis 1998

	1998	2003	2008	2013	2018	2023
Part modale – 24h						
Modes actifs et collectifs	33%	33%	37%	34%	34%	35%
- Transport en commun [†]	15%	16%	19%	18%	19%	15%
- Transport actif ^{††}	14%	12%	13%	13%	12%	17%
- Autobus scolaire	4%	5%	5%	3%	3%	3%
Automobile	66%	66%	62%	65%	65%	64%
Autres	1%	1%	1%	1%	1%	1%
Nombre de déplacements – 24h						
Modes actifs et collectifs	2 553 500	2 421 200	2 668 300	2 812 400	2 879 900	2 749 900
- Transport en commun [†]	1 148 300	1 204 800	1 374 200	1 483 000	1 562 700	1 162 900
- Transport actif ^{††}	1 054 600	896 700	966 600	1 057 400	1 029 100	1 337 200
- Autobus scolaire	350 600	319 700	327 500	272 000	288 100	249 800
Automobile	5 083 400	4 897 900	4 568 000	5 397 600	5 403 800	5 040 200
Autres	59 100	61 100	58 100	57 800	77 300	70 800
Total	7 696 000	7 380 200	7 294 400	8 267 800	8 361 000	7 860 900

[†] Tient compte de l'autobus, du train, du métro, du REM, des navettes fluviales et du transport adapté

^{††} Tient compte de la marche, du vélo et des autres mobilités actives

Source: ARTM 2024, données compilées des Enquêtes Origine-Destination depuis 1998

L'évolution et les prévisions de déplacement

Bien que le nombre de déplacements réalisés en transport en commun ait augmenté de 1998 à 2018, la part modale du transport en commun a peu progressé, passant de 15 % à 19 % en 20 ans. Sur cette même période, la croissance des déplacements réalisés en automobile s'est aussi poursuivie à un rythme similaire, expliquant la stabilité historique des parts modales.

Les changements de comportement liés à l'adoption du télétravail à partir de 2020 ont contribué à la baisse du nombre de déplacements réalisés pour tous les modes en 2023, à l'exception du transport actif (marche, vélo, etc.). Dans la dernière décennie, l'utilisation des modes de transport actif a connu une hausse importante et a augmenté de 26 %.

La figure ci-dessous illustre les prévisions du volume des déplacements par modes de transport projeté à l'horizon 2041.

Bien que ces prévisions soient les plus à jour, elles ont été réalisées avant la pandémie. Elles ne tiennent donc pas compte de l'effet du télétravail. En effet, avec les données de l'Enquête métropolitaine Perspectives mobilité 2023, on constate que les volumes de déplacements mesurés sont inférieurs à la prévision pré-pandémique, à l'exception du transport actif.

Malgré cela, les prévisions actuelles démontrent un rythme soutenu de croissance des déplacements réalisés en automobile. Si la tendance se maintient, cette croissance entraînera près de 1 million de déplacements supplémentaires chaque jour en automobile. Sans l'adoption de comportements de mobilité plus durables, les parts modales à l'horizon 2041 devraient demeurer stables.

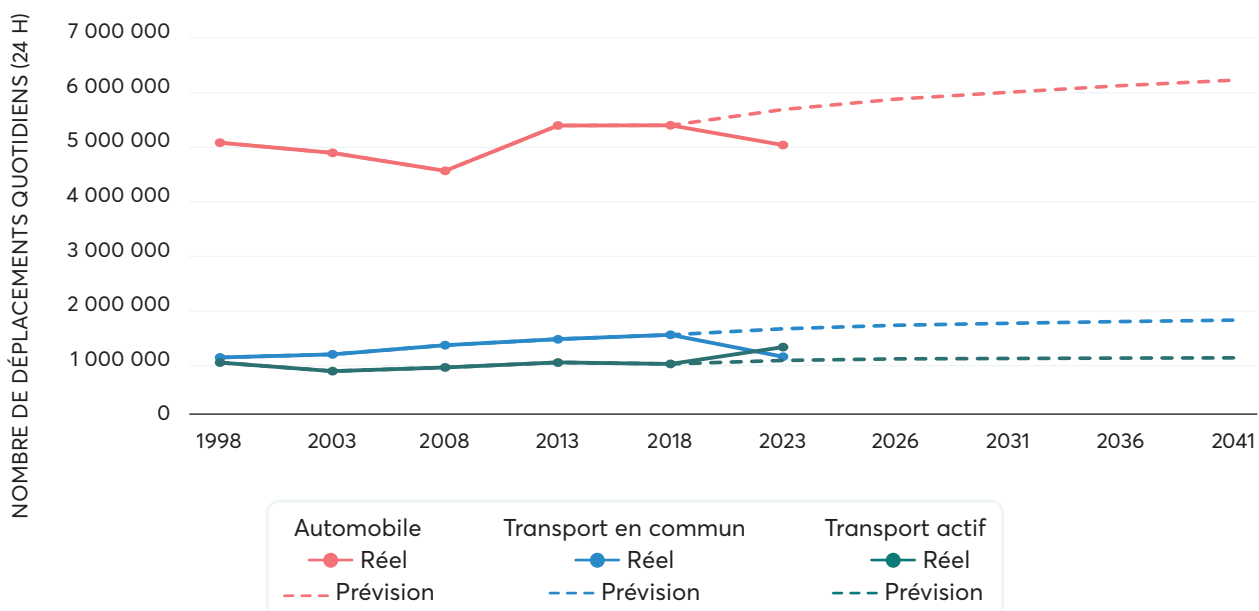


Figure 16 : Évolution et prévision du volume de déplacements par modes à l'horizon 2041 – 24 h

Source: ARTM 2024, compilées des Enquêtes Origine-Destination depuis 1998 et données prévisionnelles traitées du scénario de prévision tendanciel Montréal 2018-2041 (version DEP_MTL_2023_02_no16_ten_1841_b2) de la Direction de la modélisation des systèmes de transport du MTMD.

De nouvelles prévisions seront réalisées sur la base de la reprise postpandémique. Les données sur l'achalandage annuel présentées à la section « La prévision de l'achalandage du transport en commun » offrent un portrait plus fin des comportements des usagers selon les services de transport en commun. Elles permettent de constater que l'utilisation du transport en commun reprend progressivement. Selon le modèle de prévision des déplacements de l'ARTM, le retour à l'achalandage de 2019 n'est prévu qu'à partir de 2031, si les tendances observées se maintiennent.

L'évolution de l'offre de service en transport en commun

L'offre de service de transport en commun a augmenté de 5% entre 2013 et 2019. En 2020, en raison de la pandémie de COVID-19, l'offre de service a été ajustée à la baisse. Depuis, malgré la mise en service de la première antenne du REM en juillet 2023, l'offre de service a été essentiellement maintenue.

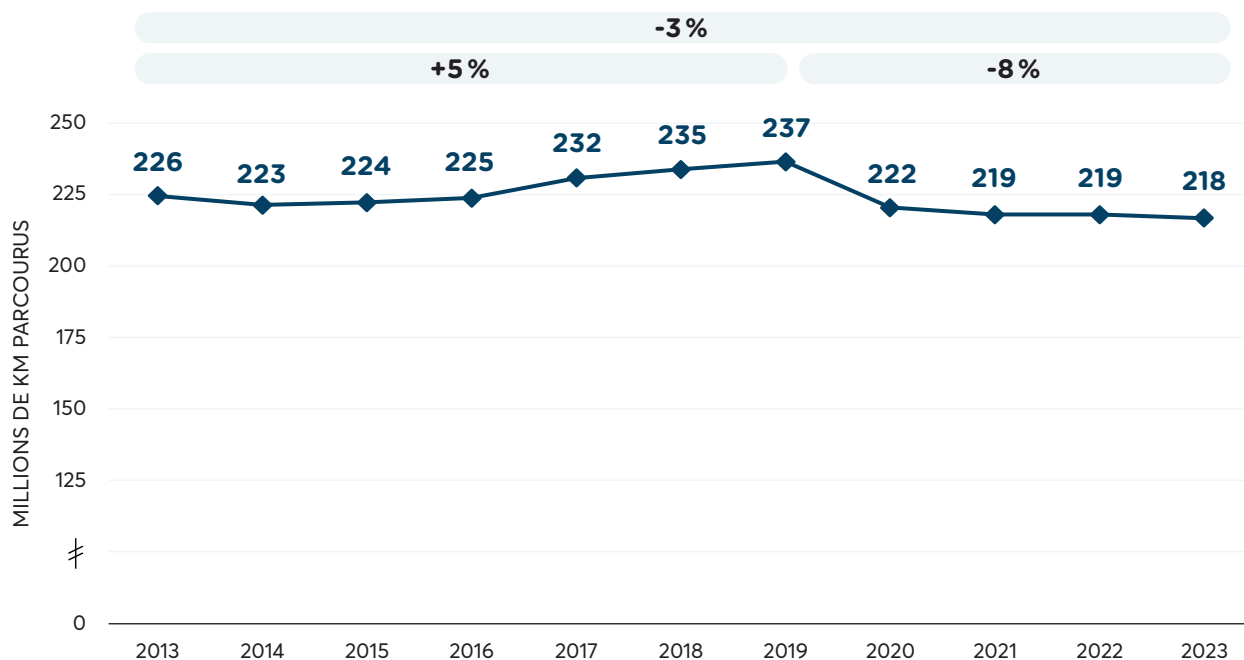


Figure 17: Variation de l'offre de service réelle sur le territoire de l'ARTM de 2013 à 2023 (en million de kilomètres parcourus)
Source: ARTM 2024, données issues des rapports d'activités annuels des OPTC

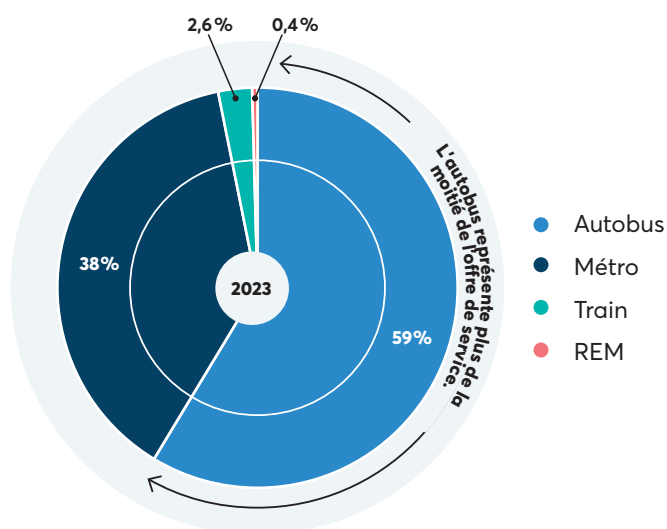


Figure 18: Répartition de l'offre de services de la région métropolitaine en 2023 selon les modes
Source: ARTM 2024, données issues des rapports d'activités annuels des OPTC

L'évolution de l'achalandage du transport en commun

L'achalandage global des réseaux de transport en commun des **services réguliers** a augmenté de 8% entre 2013 et 2019. L'achalandage a chuté radicalement dès 2020 avec les périodes de confinement et l'adoption du télétravail suivant la pandémie de la COVID-19. L'achalandage a toutefois augmenté graduellement depuis 2020, soit de 67%.

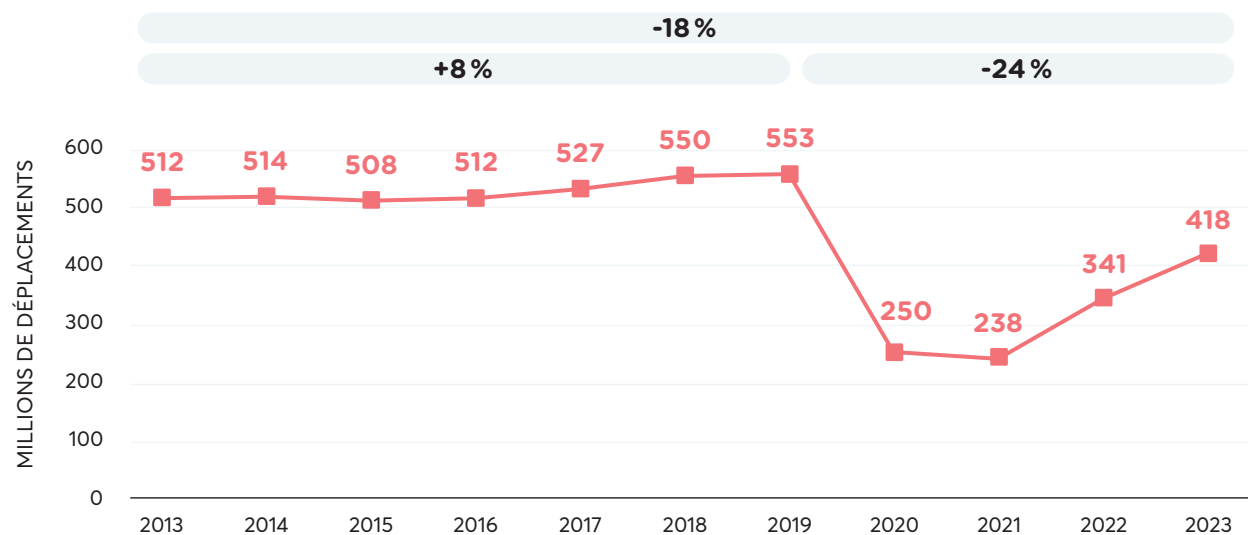


Figure 19: Variation de l'achalandage annuel des services réguliers sur le territoire de l'ARTM de 2013 à 2023 (en million de déplacements)
Source: ARTM 2024, données compilées des rapports d'activités annuels des OPTC et données OPUS pour le REM

L'achalandage des services de **transport adapté** a augmenté de 31% entre 2013 et 2019. Après la période pandémique, l'achalandage a repris graduellement pour atteindre, en 2023, le niveau de 2015.

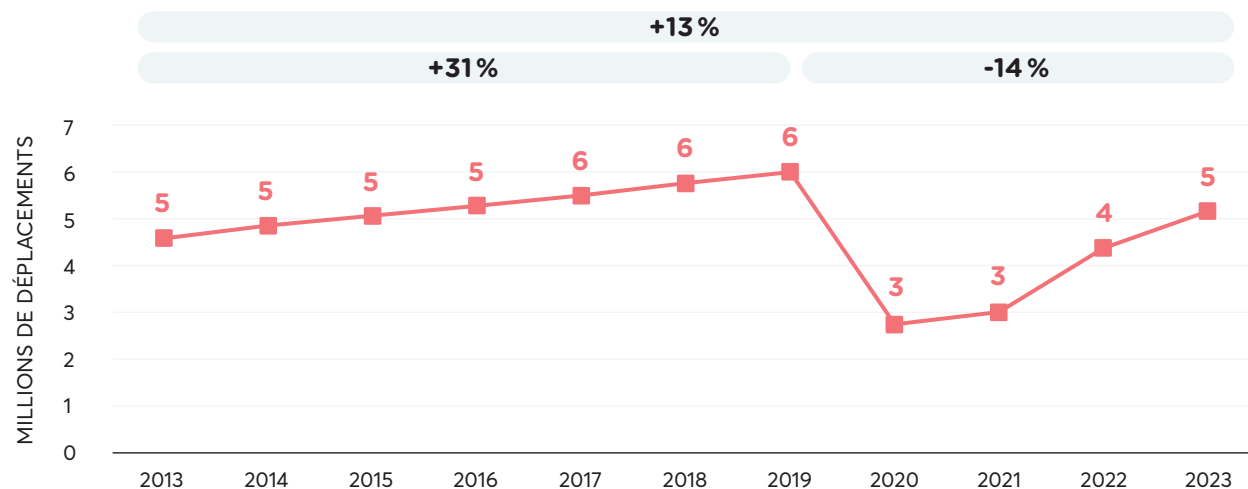


Figure 20: Variation de l'achalandage annuel du transport adapté sur le territoire de l'ARTM de 2013 à 2023
(en million de déplacements - avec accompagnateur)
Source: ARTM 2024, données compilées des rapports d'activités annuels des OPTC

➤ Quelques faits saillants sur la reprise de l'achalandage

- › La reprise de l'achalandage se fait par plateau plutôt que de façon continue. Le nouveau plateau est à 85%. Au printemps 2024, l'achalandage du transport en commun tous réseaux confondus se situait à 85% de celui observé en 2019 au même mois.
- › Au printemps 2024, la reprise de l'achalandage est plus importante pour le métro (82%) et les autobus (80%) que pour le train (63%).
- › Au printemps 2024, sur le réseau de métro, l'achalandage a repris de façon uniforme, à l'exception des stations de métro du centre-ville.
- › Au printemps 2024, sur l'ensemble des services, la reprise en milieu de semaine est plus marquée. En effet, l'achalandage des journées du lundi et du vendredi est légèrement plus bas que le milieu de semaine. Cet effet est toutefois moins marqué dans le réseau de la STM.
- › En 2023, plus de la moitié des travailleurs à temps plein du territoire de l'ARTM occupaient des postes compatibles avec le télétravail.
- › La reprise les fins de semaine est plus marquée; elle se situe à 89% pour l'ensemble des services. Le taux de reprise atteint près de 100% le dimanche.
- › En raison du télétravail, on constate en 2023 plus de variabilité dans les chaînes de déplacements d'un jour à l'autre, une croissance des déplacements ayant pour motifs le loisir/magasiner et une hausse des déplacements réalisés en dehors des périodes de pointe. Le nombre absolu de déplacements enregistrés lors des périodes hors pointe est toujours significativement plus bas que lors des périodes de pointe. Il y a toutefois une grande variabilité entre les réseaux sur ce point. À bord des autobus de la STM, l'effet est moins notable, tandis qu'il est plus marqué pour l'exo, le RTL et la STL.

Les effets de la pandémie

Les effets de la pandémie de COVID-19 sur l'organisation du travail et sur les comportements de mobilité se feront sentir pendant plusieurs années encore. Après deux années de reprise graduelle de l'achalandage, celui-ci est demeuré stable depuis l'automne 2023.

En 2024, l'achalandage annuel se situait à plus de 85 % de celui observé en 2019. Le nombre de clients actifs (clients validant leur carte Opus au moins une fois par mois) a déjà atteint le niveau pré-pandémique (98 % en avril 2024).

La diminution de l'achalandage annuel est principalement due à la baisse de la fréquence des déplacements des travailleurs, surtout du centre-ville de Montréal, en raison du télétravail. Avec un retour massif de ces travailleurs en présentiel, il faudrait anticiper une reprise de l'achalandage au-delà du plateau actuel.

Rappelons que la saturation du système de transport collectif dans la région métropolitaine constituait un enjeu majeur avant la pandémie de COVID-19, surtout pour les services à destination du centre-ville de Montréal.



La prévision de l'achalandage du transport en commun

Selon le modèle de prévision des déplacements de l'ARTM, le retour à l'achalandage de 2019 n'est prévu qu'à partir de 2031, si les tendances observées se maintiennent. Ces prévisions tiennent compte de la croissance démographique et de la mise en service complète du REM et du prolongement de la ligne bleue du métro (sans augmentation de l'offre de service pour les services de train et d'autobus). Par rapport à la prévision de 2024, on prévoit une augmentation de l'achalandage global de 20% d'ici les dix prochaines années. Cette hausse importante pour les services de transport collectif s'explique principalement par la mise en service du REM et le retour à l'achalandage au niveau de 2019.

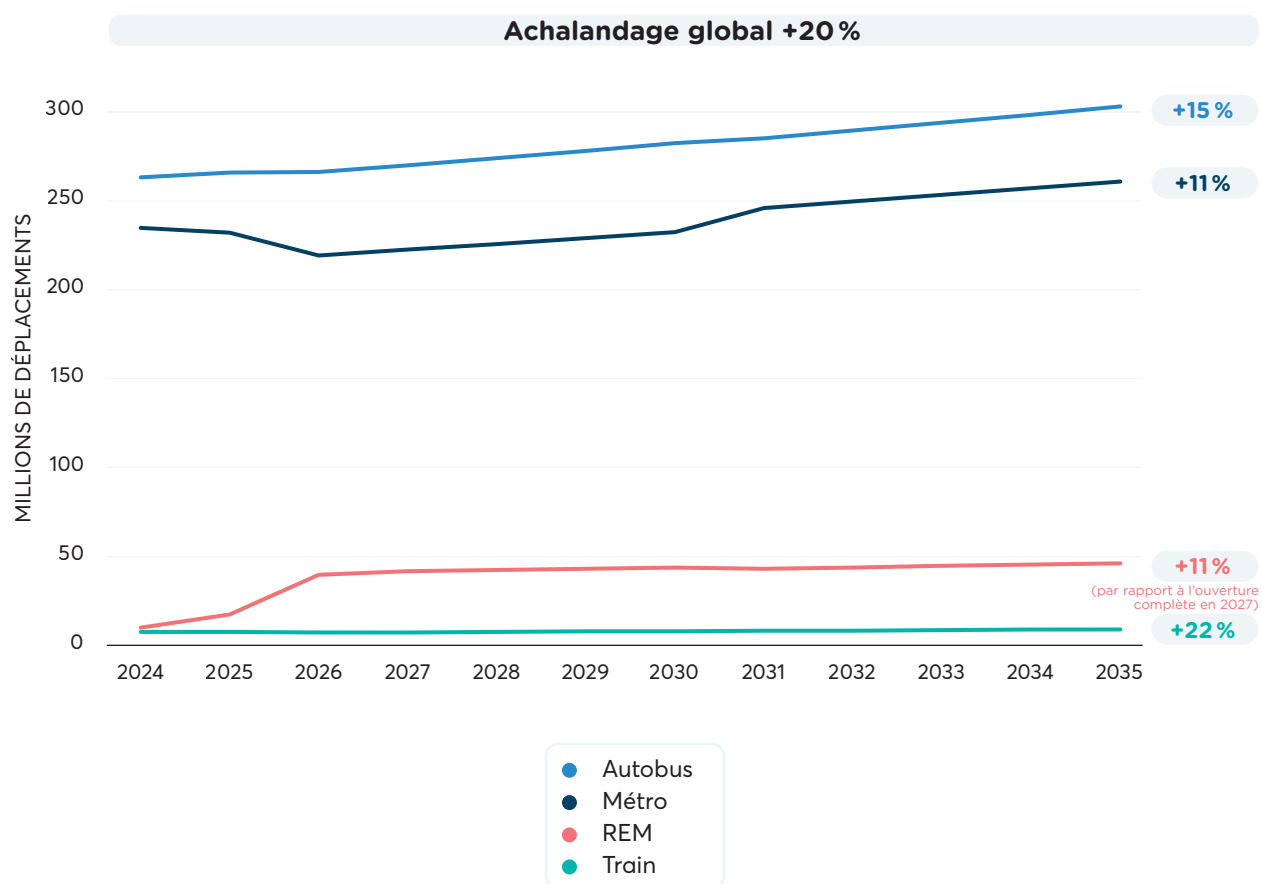


Figure 21: Prévision de l'achalandage annuel des services réguliers de transport en commun de 2024 à 2035 (en million de déplacements)

Source: ARTM 2024, traitement des données transmises par les OPTC en novembre 2024

Note: Données prévisionnelles basées sur l'évolution du produit intérieur brut (PIB) ainsi que de la mise en service complète du REM d'ici 2027 et du prolongement de la ligne bleue du métro en 2031



La capacité des réseaux

Une veille continue du réseau est effectuée par l'ARTM, en partenariat avec les OPTC, afin de suivre l'évolution des besoins et des enjeux de capacité.

Il existe actuellement une réserve de capacité sur le réseau de métro qui se maintiendra d'ici 2034. Cette réserve permettrait d'accroître la fréquence à court et à moyen terme, sans ajouts d'infrastructures ni de changements à l'exploitation. En plus, les analyses démontrent que les grands projets en réalisation ainsi que l'adoption du télétravail permettront de dégager de la capacité additionnelle sur le réseau de métro pour les prochaines années.

En effet, la mise en service complète du REM en 2027 conduirait à une réduction notable de l'achalandage sur les deux branches de la ligne orange du métro ainsi qu'une baisse de l'achalandage sur la ligne de train Vaudreuil-Hudson.

L'ajout de cinq nouvelles stations sur la ligne bleue du métro en 2031 ne devrait pas créer d'enjeu de saturation sur le réseau de métro ni sur les lignes d'autobus le desservant. Le prolongement de la ligne bleue ne créerait pas non plus d'effets importants sur le REM et les services de trains.

Il apparaît toutefois nécessaire d'augmenter l'offre sur certains circuits d'autobus pour tenir compte des nouveaux comportements postpandémiques ainsi que de la croissance naturelle des déplacements. En effet, la reprise de l'achalandage sur certaines lignes d'autobus a déjà atteint et a même dépassé le niveau prépandémique. Certains terminus d'autobus du métro fonctionnent actuellement au maximum de leur capacité, notamment ceux des stations de métro Montmorency, Radisson, Côte-Vertu et Lionel-Groulx. La mise en service du REM devrait toutefois atténuer l'achalandage de ces terminus, à l'exception de celui de Radisson situé sur la ligne verte du métro. La réserve d'autobus actuelle, dégagée par les effets de la pandémie de COVID-19 (Raymond Chabot Grant Thornton, 2024), ainsi que les opportunités de réorganisation des services devraient permettre de soutenir une hausse ciblée de l'offre de service à court terme pour accueillir la croissance de l'achalandage.

Les flux de déplacements intermunicipaux

Un déplacement intermunicipal est un déplacement réalisé entre deux municipalités différentes du territoire de l'ARTM. En 2023, les déplacements intermunicipaux représentaient 35% des déplacements totaux (une diminution de 2 points de pourcentage depuis 2018). Depuis 2018, on constate une augmentation importante du volume des déplacements quotidiens (tous modes) réalisés entre les municipalités suivantes: Terrebonne-Mascouche (+21%), Mascouche-Terrebonne (+22%), Blainville-Mirabel (+22%) et Mirabel-Blainville (+23%).

10 plus importants flux de déplacements intermunicipaux (en nombre)

1	Laval - Montréal	255 738	6	Dollard-Des Ormeaux - Montréal	50 887
2	Longueuil - Montréal	101 478	7	Pointe-Claire - Montréal	49 917
3	Westmount - Montréal	74 264	8	Brossard - Montréal	46 155
4	Mont-Royal - Montréal	59 642	9	Terrebonne - Montréal	42 655
5	Brossard - Longueuil	58 088	10	Côte-Saint-Luc - Montréal	42 299

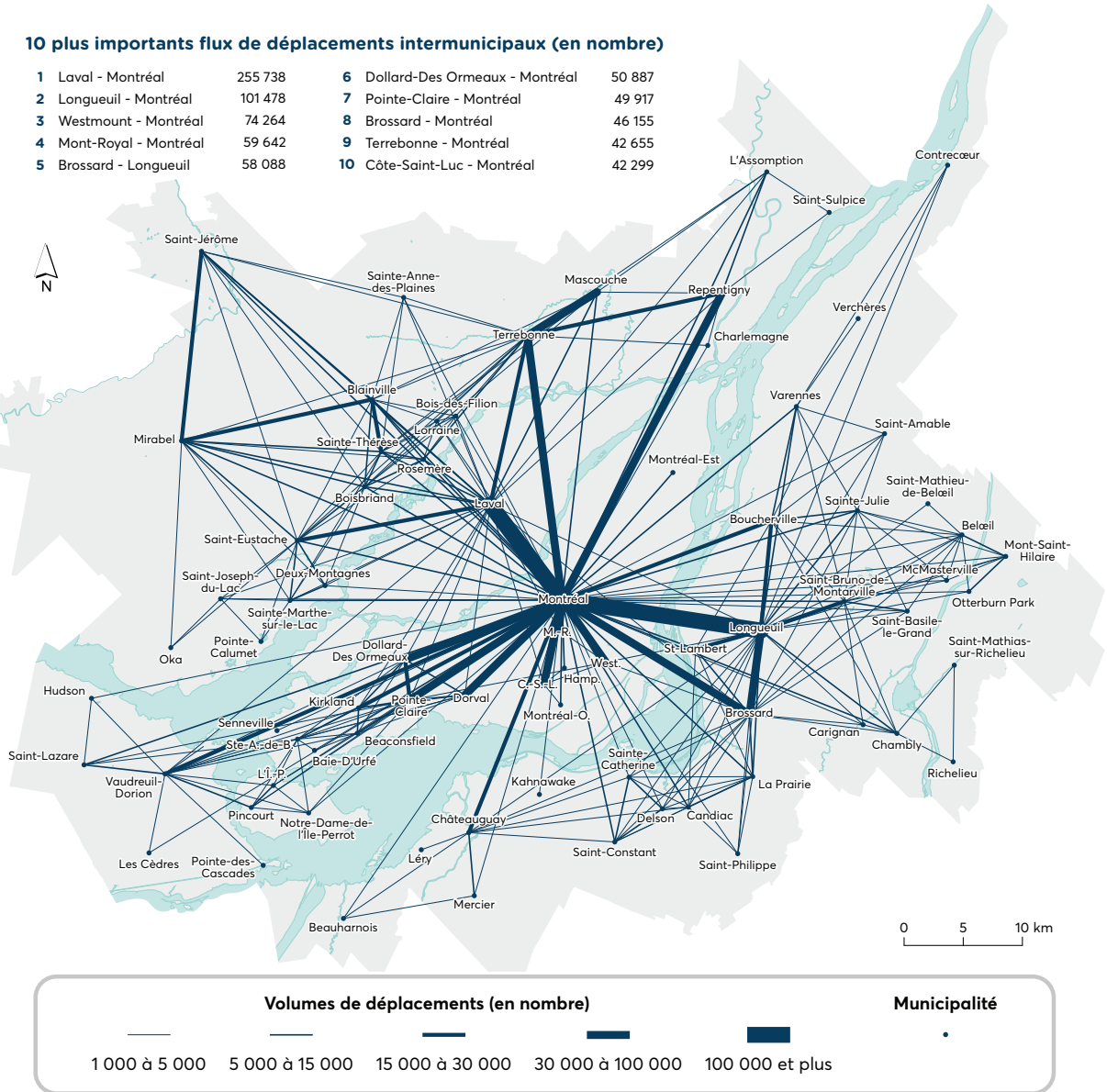


Figure 22: Flux de déplacements entre municipalités en 2023 – 24h, tous modes et motifs
Source: ARTM 2023

Note: Les flux de moins de 1 000 déplacements ne sont pas représentés

Pour mieux comprendre

Cette carte représente le volume des déplacements réalisés en 2023, entre les municipalités du territoire de l'ARTM, sur une période de 24 heures, pour l'ensemble des modes de transports et motifs de déplacements. La largeur du trait correspond au volume de déplacement.

Les déplacements internes

En 2023, 81% des déplacements totaux débutaient et se terminaient à l'intérieur d'un même secteur géographique et 65% débutaient et se terminaient à l'intérieur d'une même municipalité (intramunicipaux). La part de ces déplacements a augmenté de 2 points de pourcentage depuis 2018. Au cours de la dernière décennie, le nombre de déplacements internes a augmenté pour l'agglomération de Longueuil et les couronnes nord et sud, alors que l'inverse s'est produit pour l'agglomération de Montréal et Laval. L'agglomération de Montréal demeure toutefois le secteur produisant le plus grand nombre de déplacements internes, près de la moitié (46%) des déplacements réalisés quotidiennement dans la région métropolitaine s'y produisent.

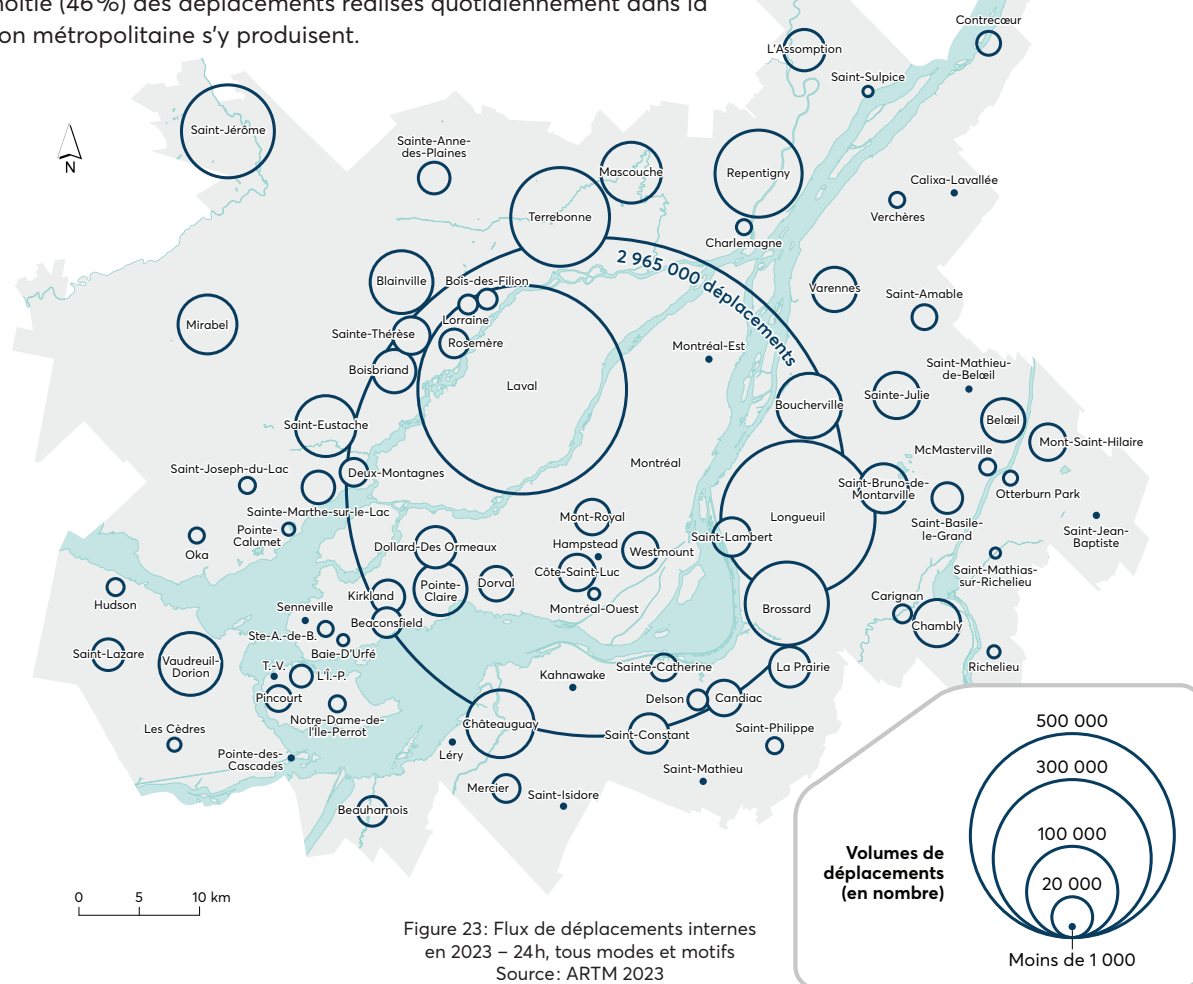


Tableau 5: Portrait des déplacements internes par secteur[†]

Secteur	Nombre (2023)	% (2023)	Variation du nombre depuis 2013
Agglomération de Montréal	3 628 877	79%	-8%
Agglomération de Longueuil	619 327	60%	+1%
Laval	521 390	54%	-1%
Couronne nord	993 177	70%	+11%
Couronne sud	614 759	57%	+8%

Source: ARTM 2024, données compilées de l'Enquête Origine-Destination 2013 et Perspectives mobilité 2023

[†] Les données représentent les déplacements (24 h, tous modes) qui débutent et se terminent à l'intérieur d'un même secteur.

Les principaux secteurs générateurs de déplacements

Parmi les 8 millions de déplacements réalisés tous les jours sur le territoire de l'ARTM, le quart est réalisé à destination de ces secteurs. Ils ont un potentiel intéressant pour une desserte en transport en commun en raison du volume et de la concentration des déplacements qu'ils attirent. La mise en service complète du REM, le prolongement de la ligne bleue et le SRB Pie-IX permettront d'améliorer la desserte vers plusieurs de ces secteurs générateurs de déplacements, notamment dans l'ouest de l'agglomération de Montréal, à Anjou et à Hochelaga près du port de Montréal. Bien qu'ils génèrent peut-être moins de déplacements quotidiens, d'autres secteurs tout aussi importants sont à étudier afin d'en définir les solutions de mobilité optimales. On retrouve notamment plusieurs centres hospitaliers et lieux d'enseignements d'importance qui sont peu accessibles en transport en commun, notamment à Châteauguay, Terrebonne, Longueuil et Montréal.

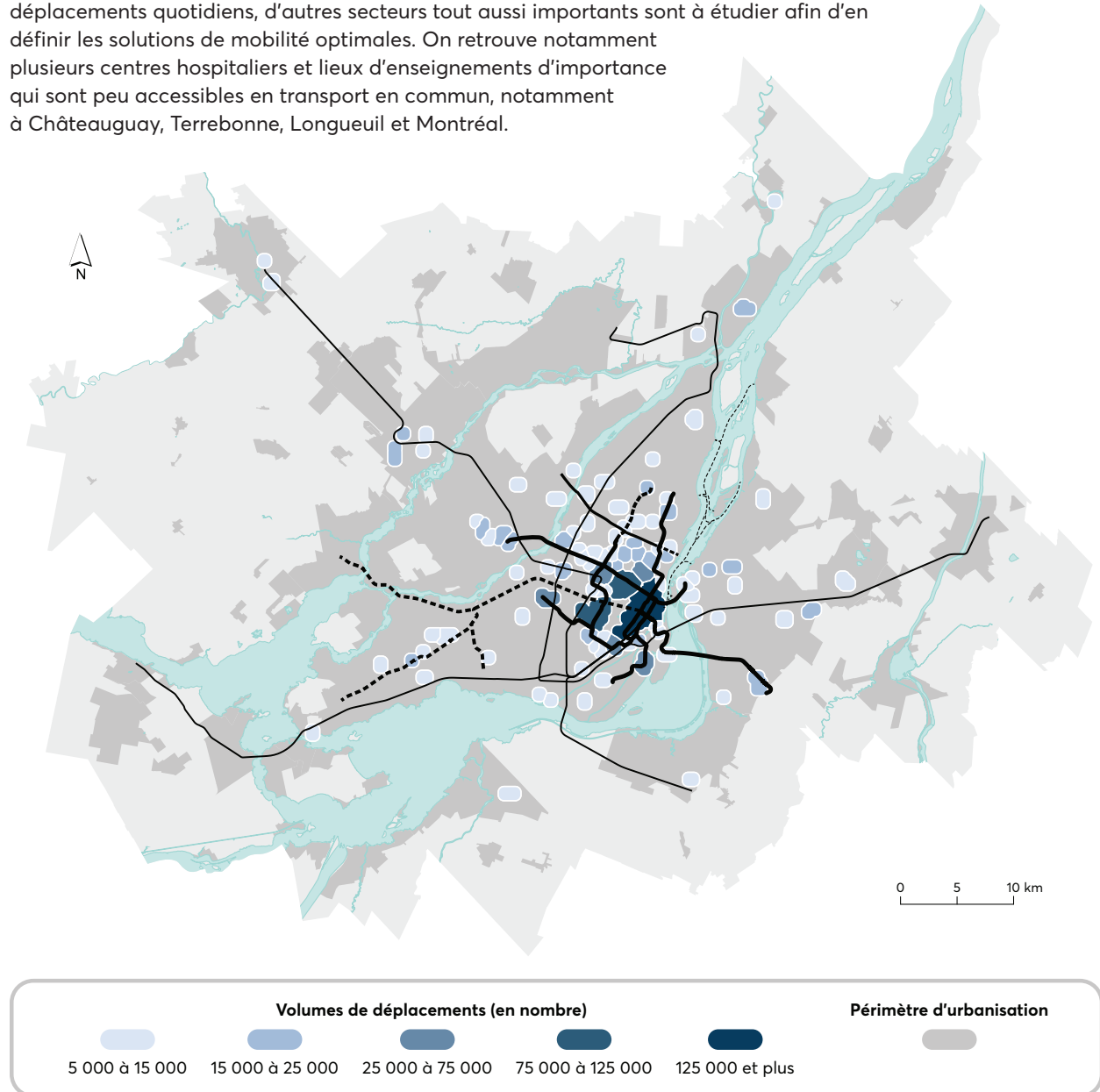


Figure 24: Principaux secteurs générateurs de déplacements en 2023 (24h – tous modes)
Source: ARTM 2023

Les déplacements vers les centres urbains

Les centres urbains de Montréal, Laval, Longueuil et Brossard concentrent une proportion importante des emplois et des résidences de la région métropolitaine. Comme ils sont tous reliés par le réseau de métro ou le REM, ils sont propices à devenir des lieux exemplaires où une très grande majorité des déplacements sont réalisés en modes durables.

Il y aurait avantage à améliorer la connexion en transport en commun entre les centres urbains de Brossard et de Longueuil alors que près de 60 000 déplacements sont réalisés quotidiennement entre ces municipalités. Le centre urbain de Laval regroupe également plusieurs générateurs importants (voir figure précédente) qui ne sont toutefois pas directement desservis par le réseau de métro. Pour y accéder, une correspondance par autobus ou un déplacement en transport actif est nécessaire actuellement.

Tableau 6: Nombre et part des déplacements quotidiens à destination des quatre centres urbains

	Nombre (2023)	Part des déplacements par modes (%)			
	Tous modes	Automobile	Transport en commun	Transport actif	Autres (transport scolaire et autres)
Montréal	517 494	24 %	45 %	29 %	1 %
Laval	95 161	77 %	16 %	6 %	1 %
Longueuil	20 558	65 %	22 %	12 %	2 %
Brossard	22 183	87 %	7 %	6 %	0 %

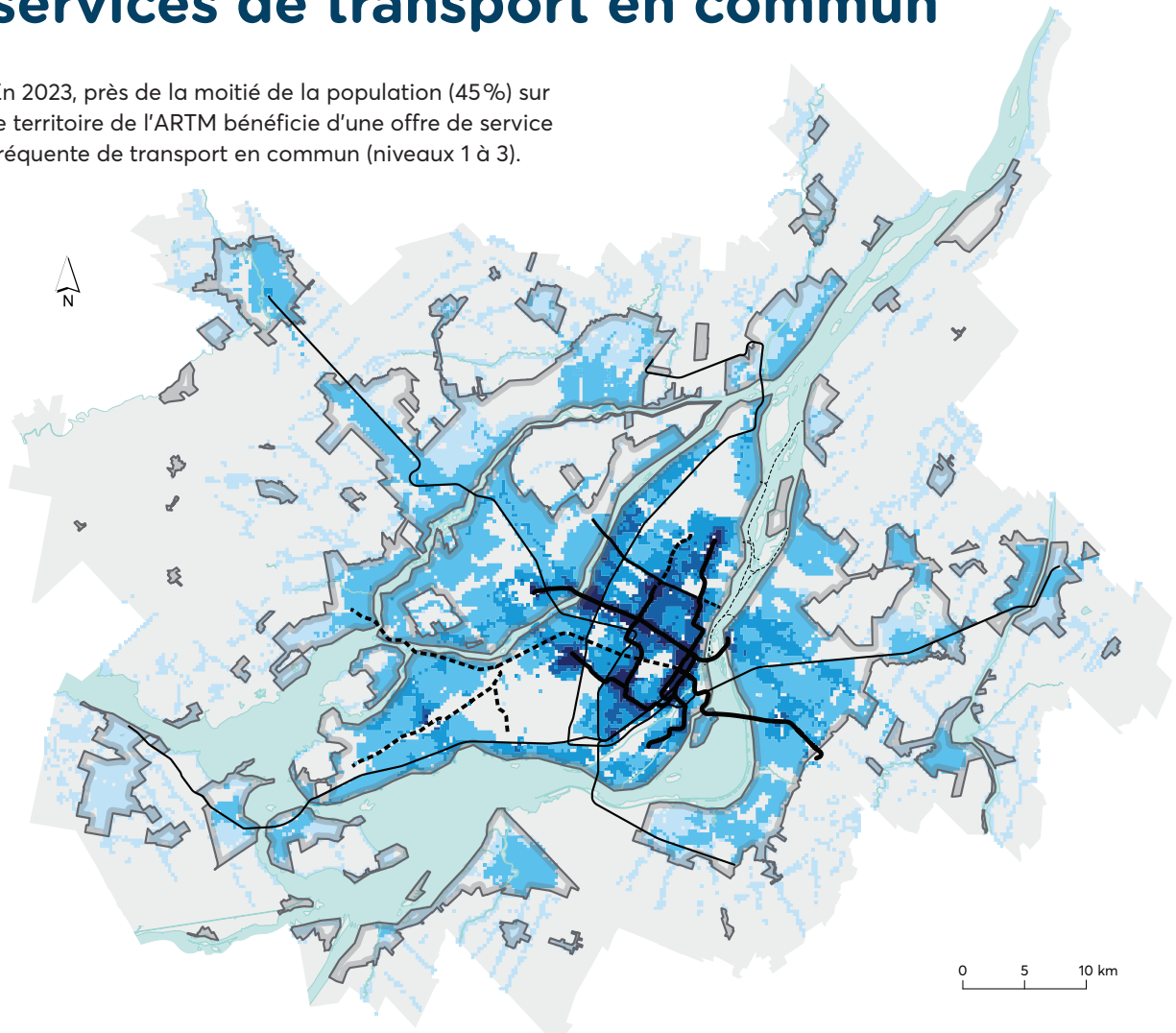
Source: ARTM 2024, données compilées de l'Enquête Perspectives mobilité 2023



Figure 25: Délimitation des quatre principaux centres urbains sur le territoire de l'ARTM
Source: Adresses Québec (2024), Ville de Laval (2024), Ville de Montréal (2024) et Ville de Longueuil (2024), traitement par l'ARTM

L'accessibilité et la compétitivité des services de transport en commun

En 2023, près de la moitié de la population (45%) sur le territoire de l'ARTM bénéficie d'une offre de service fréquente de transport en commun (niveaux 1 à 3).




Niveaux d'accessibilité	1	Accès au métro, au REM ou à des services d'autobus très fréquents connectés à l'un de ces modes lourds
	2	Accès à des services d'autobus fréquents toute la journée qui desservent le métro ou le REM
	3	Accès à des services d'autobus fréquents, principalement en période de pointe
	4	Accès à des services de transport en commun à faible fréquence
	5	Accès à peu de service ou aucun
Périmètre d'urbanisation		

Figure 26: L'accessibilité aux services de transport en commun en 2023
Source: Statistique Canada (2021), traitement par l'ARTM

Pour mieux comprendre

Le niveau d'offre de service du transport en commun est établi selon le nombre de passages de véhicules à proximité du domicile, et tient compte du temps de marche pour se rendre jusqu'aux points d'accès et le temps d'attente requis avant de monter à bord du véhicule. Le calcul tient compte du nombre de passages du métro, du REM, des trains de banlieue, de l'autobus, des taxis collectifs, du transport à la demande et des navettes fluviales.

ADOPTÉ, NON EN VIGUEUR

En 2023, un tiers de la population (36%) du territoire de l'ARTM bénéficie de services de transport en commun compétitifs à l'automobile pour se rendre à plusieurs activités du quotidien, comme les lieux d'emploi, d'étude, de santé, de loisir, de magasinage, etc. (niveaux 1 à 3).

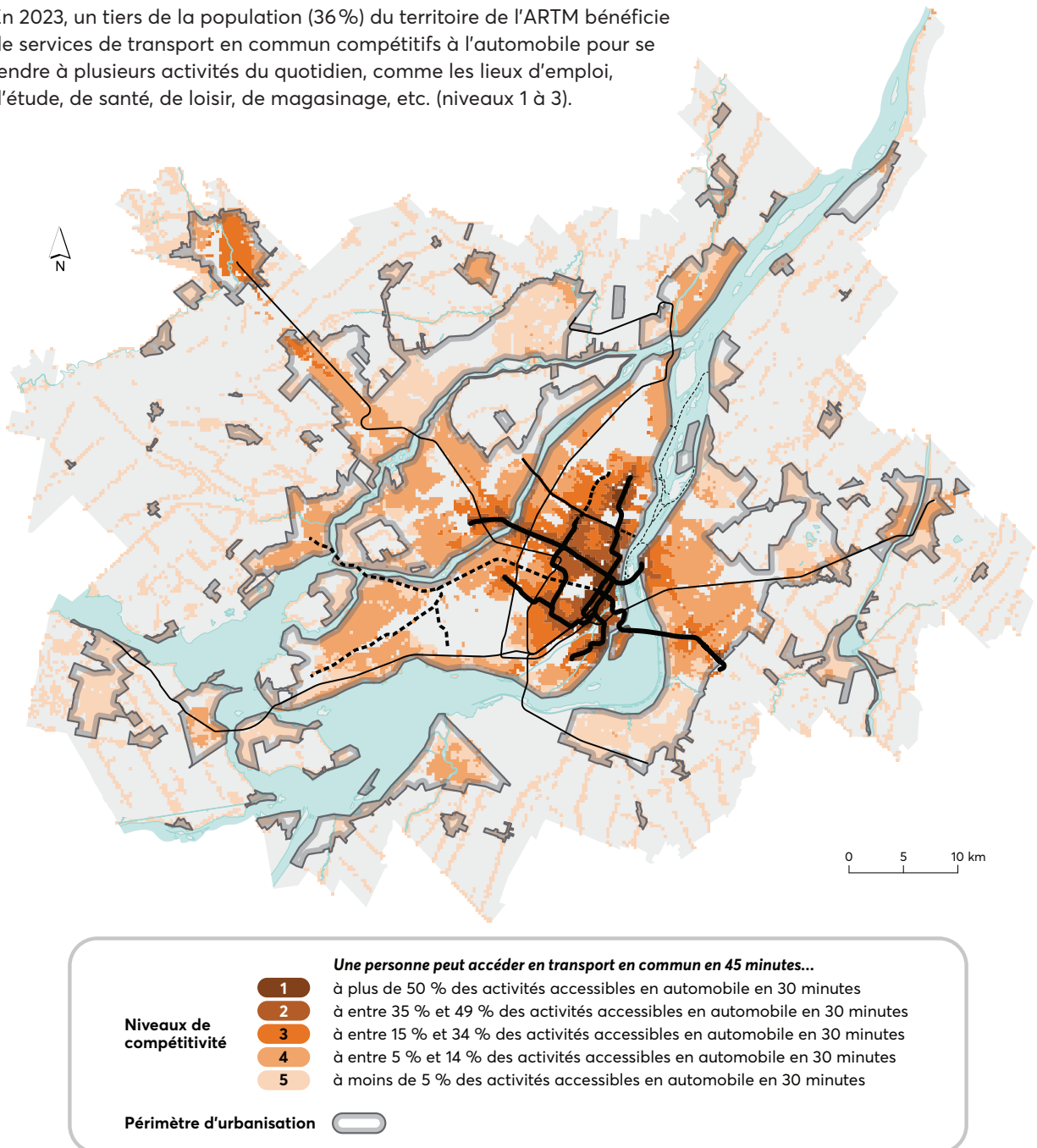


Figure 27: Compétitivité pour l'accès aux activités
Source: Statistique Canada (2016 et 2021) et HERE (2023), traitement par l'ARTM

Pour mieux comprendre

Cette carte dresse le portrait de la compétitivité des services de transport en commun par rapport à l'automobile. Le niveau de compétitivité compare les activités (emploi, étude, santé, loisir, magasinage, etc.) accessibles en 45 minutes en transport en commun par rapport à celles accessibles en automobile en 30 minutes.

ADOPTÉ, NON EN VIGUEUR

Un système de transport qui offre une bonne accessibilité aux activités en transport en commun renforce l'attractivité de ces modes par rapport à l'automobile, ce qui contribue à influencer le choix du mode de déplacement des personnes.

Les lieux d'activités de la région métropolitaine sont bien souvent plus rapidement accessibles par automobile qu'en transport en commun, à l'exception de certains lieux d'activités situés à proximité du réseau de métro.

En 2023, près de la moitié de la population (45%) sur le territoire de l'ARTM bénéficie d'une offre de service fréquente de transport en commun (niveaux 1 à 3). Les secteurs bénéficiant minimalement de services fréquents en période de pointe (niveaux 1 à 3) sont associés à une part modale en transport en commun supérieure à 20%.

Le tiers de la population (36%) du territoire de l'ARTM bénéficie de services de transport en commun compétitifs à l'automobile (niveaux 1 à 3) pour se rendre à plusieurs activités du quotidien, comme les lieux d'emploi, d'étude, de santé, de loisir, de magasinage. Les secteurs offrant ce niveau de compétitivité sont associés à une part modale en transport en commun supérieure à 22%.

L'amélioration de l'accessibilité aux activités en transport en commun doit permettre d'atteindre une certaine compétitivité par rapport à l'utilisation de l'automobile. Le déploiement de services plus rapides reliant les principaux lieux d'activité permettrait d'améliorer la compétitivité et l'attractivité du transport en commun. Cette amélioration des services existants doit aussi viser en priorité les secteurs dont le niveau d'accessibilité est plus faible et où la densité des lieux d'activités est plus élevée.

La congestion routière

La congestion routière constitue un obstacle de taille à la mise en place de services d'autobus compétitifs par rapport à l'automobile. Le dernier rapport de la firme INRIX révèle que la région métropolitaine de Montréal se classe au deuxième rang des villes canadiennes les plus congestionnées et au trentième rang mondial (INRIX, 2024). Ce résultat est inférieur de seulement 4% par rapport à 2019 et en augmentation de 20% par rapport à 2022.

En 2023, le coût de la congestion routière dans la région métropolitaine était évalué à 6,1 milliards de dollars (CMM, 2024a). En plus des impacts sur la productivité et la santé des Québécois, la congestion diminue la fiabilité des services d'autobus et en réduit la compétitivité, une condition essentielle pour favoriser un transfert modal vers le transport en commun.

L'allongement des temps de parcours des autobus induit également une hausse des coûts d'exploitation, une consommation supplémentaire de carburant et une hausse des émissions de GES. Le développement de mesures préférentielles pour autobus, en soutien à la consolidation de services d'autobus rapides, directs et fréquents, est un chantier prioritaire des prochaines années qui doit être travaillé conjointement avec les municipalités et le gouvernement du Québec.

Faire face à l'enjeu de la congestion routière commande toutefois un changement majeur dans les façons de faire d'une multitude d'acteurs publics et privés. En plus d'agir sur l'offre de transport collectif, une combinaison de différents leviers est essentielle (gestion de demande en automobile, aménagement du territoire, etc.).

La distance des déplacements

À l'automne 2023, environ 7,9 millions de déplacements étaient effectués en moyenne par jour sur le territoire de l'ARTM. Ceci représente une baisse de 5% par rapport à 2013. Les citoyens de la région métropolitaine réalisent donc moins de déplacements qu'avant la pandémie de COVID-19.

En 2023, la distance moyenne des déplacements sur le territoire de l'ARTM atteint près de 7,1 kilomètres en période de pointe du matin (en baisse de 8% par rapport à 2013) et monte jusqu'à 10,5 kilomètres pour les déplacements liés au travail pour la même période (en baisse de 3% par rapport à 2013).

La part des déplacements selon la distance a peu varié depuis la dernière décennie. Parmi l'ensemble des déplacements, 59% d'entre eux représentent une distance de moins de 5 kilomètres (comparativement à 56% en 2013), 34% représentent une distance entre 6 et 20 kilomètres (comparativement à 35% en 2013) et 8% représentent une distance de 20 kilomètres et plus (comparativement à 9% en 2013). Dans l'ensemble, la diminution du besoin en déplacement à la source et la réduction de la distance des déplacements sont bénéfiques pour la réduction des émissions de GES.

En 2023, 360 000 déplacements tous modes proviennent, chaque jour, de municipalités hors du territoire de l'ARTM et se dirigent vers le territoire de l'ARTM. Ces déplacements ont connu une hausse de l'ordre de 13% depuis 2013, soit 42 000 déplacements supplémentaires (AMT, 2013). Il s'agit toutefois d'une hausse similaire à la croissance de la population et ce phénomène ne semble pas être un corollaire à l'augmentation des distances moyennes des déplacements.

Les patrons de déplacements

Au cours des dernières décennies, le développement du réseau de transport collectif a contribué à relier plusieurs secteurs municipaux aux secteurs centraux de Montréal. On pense notamment au prolongement de la ligne orange du métro vers Laval en 2008, l'ouverture de la ligne de train Mascouche jusqu'à Repentigny en 2012 ainsi que la mise en service du REM qui reliera Brossard, Deux-Montagnes et Sainte-Anne-de-Bellevue au centre de Montréal. Ces projets ont également permis de relier les quatre principaux centres urbains (Montréal, Laval, Longueuil et Brossard) par un mode sur rails. La configuration du réseau actuel du transport collectif, orienté vers les principaux secteurs générateurs de déplacements et vers les centres urbains, permet de répondre efficacement à un nombre important de déplacements quotidiens. Toutefois, la majorité des déplacements (81%) sont réalisés à l'intérieur d'un même secteur géographique.

En raison de la configuration concentrique des réseaux, les déplacements réalisés à l'intérieur d'un même secteur sont souvent moins compétitifs par rapport à l'automobile. Il apparaît crucial d'améliorer la performance des dessertes est-ouest pour l'ensemble des secteurs métropolitains. En tenant compte du nombre de déplacements qu'ils représentent à l'échelle métropolitaine, il apparaît notamment porteur d'améliorer la performance des déplacements en transport en commun entre :

- › Les quartiers de l'est et de l'ouest de l'île de Montréal;
- › Les municipalités des MRC Deux-Montagnes, Les Moulins et de Thérèse-De Blainville;
- › Les municipalités de l'ouest de l'île de Montréal et Vaudreuil-Dorion;
- › Les municipalités de Blainville, Saint-Jérôme et Mirabel;
- › Les quartiers de Longueuil et de Brossard.

À une échelle plus locale, on constate que les déplacements en transport en commun entre deux municipalités voisines sont souvent moins compétitifs par rapport à l'automobile ou au transport actif, malgré leur proximité géographique. Le vieillissement de la population accentue par ailleurs ce besoin. Pour une meilleure performance, plusieurs lignes d'autobus peu performantes pourraient être révisées pour offrir une plus grande liberté de déplacements aux citoyens.

Sur le territoire métropolitain, les services de transport en commun sont exploités par cinq organisations: les quatre organismes publics de transport en commun (exo, RTL, STL et STM) et le REM. Ces organismes ont été contraints de se développer de façon indépendante et ont aujourd'hui des infrastructures et des services distincts. Ceci crée un environnement parfois complexe pour les usagers (ex.: plusieurs services à la clientèle, horaires non coordonnés, etc.) et génère des dédoublements inefficients et difficiles à coordonner. À titre d'exemple, les transporteurs sont contraints de desservir uniquement les passagers de leur territoire respectif, ce qui entraîne la mise en place de plusieurs lignes d'autobus pour desservir les mêmes trajets.

La transition vers une gouvernance métropolitaine, en cours depuis 2017, offre l'occasion de réorganiser les services d'autobus pour en accroître progressivement la coordination, l'efficacité et l'efficacité dans une perspective métropolitaine.

La satisfaction des usagers envers le transport collectif

Deux fois par année, l'ARTM réalise un suivi de la satisfaction auprès des usagers qui ont effectué au moins un déplacement par mois en transport collectif. Une note de satisfaction positive est comprise entre 7 et 10, une note de satisfaction moyenne est comprise entre 4 et 6 et une note de satisfaction négative est comprise entre 1 et 3.

En 2023, la satisfaction générale des usagers envers les services de transport collectif était de niveau moyen. Les attentes des citoyens ont évolué, notamment par l'essor du numérique. Les solutions billettiques présentent toutefois des limites importantes pour évoluer vers des solutions technologiques répondant aux attentes des usagers.



Satisfaction générale pour l'ensemble des modes et des services de transport collectif en 2023

6,5/10

Satisfaction envers les modes de transport

 **7,7/10**
Métro

 **7,7/10**
Train de banlieue

 **6,7/10**
Autobus

 **6,5/10**
REM

Satisfaction envers les déterminants qui ont le plus d'importance sur la satisfaction globale des usagers

 **7,4/10** Facilité d'utilisation

 **7,0/10** Simplicité du trajet

 **6,6/10** Temps de trajet

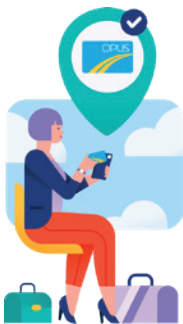
 **5,9/10** Fréquence de passage



Satisfaction envers l'application Chrono

Chrono est un outil simple, regroupant tous les services de transport collectif de la région métropolitaine de Montréal. L'application permet entre autres de suivre en temps réel les horaires de passages des autobus et des trains, de créer des alertes et des favoris personnalisés et de rester informé de l'état actuel du service. Elle est développée par l'ARTM de concert avec les opérateurs de transport collectif. Plusieurs fonctionnalités sont en développement.

L'application Chrono permet de:



Lire et recharger la carte OPUS

(disponible depuis 2024)



Suivre en temps réel

l'horaire et l'achalandage des autobus et des trains



Planifier son trajet

en transport en commun, à vélo ou à BIXI



Réserver une Communauto

23%

des usagers du transport collectif utilisent l'application Chrono.

7,7/10

Satisfaction envers l'application Chrono parmi ses utilisateurs.

8,4/10

Satisfaction globale envers la fonctionnalité Recharge OPUS parmi ses utilisateurs.

ADOPTÉ NON EN VIGUEUR



Synthèse du diagnostic et enjeux

En tenant compte des besoins et des défis, l'ARTM identifie trois principaux enjeux auxquels le développement du transport collectif fait face pour les dix prochaines années.

Enjeu 1

La pérennité des infrastructures

Entre 2020 et 2023, l'atteinte de l'équilibre budgétaire n'a été possible que grâce à l'aide d'urgence du gouvernement du Québec. Au cours des prochaines années, la transition vers l'électrification des autobus et les travaux requis pour le maintien et le remplacement des infrastructures vieillissantes exerceront une pression importante sur la capacité financière. Une gestion rigoureuse et une approche coordonnée des investissements sont nécessaires pour assurer la pérennité des infrastructures du transport en commun tout en favorisant une saine gestion financière. Une planification à l'échelle métropolitaine de ces travaux offrirait la possibilité de déterminer des économies d'échelle potentielles, d'optimiser plusieurs investissements ou de mutualiser des processus, expertises ou initiatives.

Constats et besoins prioritaires	Défis	Opportunités saillantes
<ul style="list-style-type: none"> › D'importants travaux pour l'entretien ou le remplacement des infrastructures sont à entreprendre au cours des prochaines années. Plusieurs actifs, dont le métro, datent de plus de 40 ans et doivent être renouvelés, voire remplacés. › La résilience des infrastructures aux événements météorologiques extrêmes doit être renforcée (épisodes de gel/dégel, pluies abondantes, etc.). › La mise en accessibilité des infrastructures existantes doit se poursuivre. Le vieillissement marqué de la population accentue ce besoin. › Tous les nouveaux autobus acquis doivent être électriques et les équipements, comme les garages, doivent être conséquemment adaptés. 	<ul style="list-style-type: none"> › L'équilibre budgétaire est fragile, il existe peu de marge de manœuvre pour financer l'ensemble des travaux requis dans la prochaine décennie. Les partenaires doivent collaborer pour identifier le séquençage optimal des grands chantiers à réaliser. › La connaissance sur l'état des actifs et leur vulnérabilité à l'échelle métropolitaine est partielle, limitant les possibilités d'identifier les priorités et de dégager des économies potentielles. › Les démarches visant l'électrification des réseaux d'autobus se réalisent en parallèle et en silo, exacerbant la pression sur le marché et la capacité financière des organisations. 	<ul style="list-style-type: none"> › La mise en commun de données et l'harmonisation des pratiques dans le cadre de démarches de planification métropolitaine permettraient de maximiser le rendement des investissements requis pour le maintien des actifs, la gestion des risques et l'électrification des autobus.

Enjeu 2

Le transfert modal vers les modes actifs et collectifs

La croissance continue du parc automobile, la congestion routière et la stabilité historique de la part modale témoignent de l'importance du défi à relever pour faire croître la part modale des modes actifs et collectifs. En 2023, la moitié de la population de la région (55%) réside dans un secteur qui dispose d'une faible accessibilité au transport collectif et la grande majorité (67%) réside dans un secteur où le transport en commun n'est pas compétitif avec l'automobile, une condition pourtant essentielle pour favoriser le transfert modal. L'accessibilité et la compétitivité du transport collectif doivent être accrues pour offrir de réelles options de mobilité durable aux citoyens. L'amélioration des services ne peut compter que sur le développement de grands projets d'infrastructures, qui sont longs et coûteux à réaliser. Il est donc essentiel de mettre à profit la performance des services existants en déployant des améliorations et des optimisations à court terme là où les gains potentiels sont les plus importants. Des choix judicieux d'investissement et de planification des services s'imposent pour faire croître rapidement l'achalandage du transport en commun.

Constats et besoins prioritaires	Défis	Opportunités saillantes
<ul style="list-style-type: none"> › Malgré la croissance de l'achalandage du transport en commun, la part modale est demeurée stable en raison de la croissance continue de l'utilisation de l'automobile. › La majorité des déplacements (81%) débutent et se terminent à l'intérieur d'un même secteur métropolitain et 65% débutent et se terminent à l'intérieur d'une même municipalité. Ces déplacements sont souvent moins compétitifs en transport en commun par rapport à l'automobile. › Moins de la moitié de la population de la région métropolitaine bénéficie d'une offre de service fréquente de transport en commun. › Les lieux d'activités sont bien souvent plus rapidement accessibles en automobile qu'en transport en commun, à l'exception de ceux situés à proximité du réseau de métro. › L'utilisation des modes de transport actifs (marche, vélo, etc.) a connu une hausse importante (+26% en 10 ans). 	<ul style="list-style-type: none"> › L'expansion importante du réseau de transport en commun (le REM et le prolongement de la ligne bleue) mobilise pour la prochaine décennie des ressources financières importantes. Il y a peu de marge de manœuvre financière pour améliorer le service existant. › La congestion routière diminue la fiabilité et la compétitivité des services d'autobus, ce qui induit également une hausse des coûts d'exploitation. › Peu de services de mobilité complémentaires et de services de vélopartage sont disponibles à l'extérieur des centres urbains. 	<ul style="list-style-type: none"> › La réserve de capacité sur le réseau de métro, la réserve d'autobus actuelle (dégagée par la pandémie) ainsi que les opportunités de réorganisation des services d'autobus devraient permettre de soutenir une hausse ciblée de l'offre de service à court terme. › L'accroissement de la performance et la réorganisation de certains services pourraient se faire rapidement tout en ayant une large portée. › Une planification métropolitaine capitalisant sur une utilisation optimisée de l'existant (autobus, voies réservées, etc.) permettrait de bonifier la fréquence sur des axes forts tout en améliorant la performance opérationnelle. › Le renforcement du maillage au REM, au réseau de métro et aux secteurs générateurs de déplacements moins accessibles, permettrait de démultiplier les options de mobilité. › L'amélioration de l'environnement cyclable et piéton ainsi que le déploiement de services de mobilité, tel le vélopartage, permettrait également d'offrir plus d'options de mobilité durables et complémentaires aux services de transport en commun.

Enjeu 3

L'efficacité du système de transport collectif

La gouvernance du transport collectif s'est vue transformée à partir de 2017 avec la création de l'ARTM. Des modifications importantes ont été apportées aux missions, aux rôles et aux responsabilités des acteurs de la région métropolitaine. La planification et l'exploitation des services de transport en commun étaient autrefois réalisées de façon indépendante par les organisations de transport en commun et les municipalités, causant plusieurs doublons dans les services administratifs et un environnement parfois complexe pour les usagers. Afin d'accroître progressivement la coordination, l'efficacité et l'efficacité du système de transport collectif, des transformations sont à réaliser à toutes les échelles, allant de la diffusion de l'information à la clientèle à la planification des grands projets d'infrastructure. Ces transformations doivent permettre de mettre en commun les façons de faire, d'ancrer la planification des investissements et des services de transport collectif dans une perspective métropolitaine, d'assurer une prise de décisions basée sur des données probantes et de renforcer l'approche intégrée aménagement-transport.

Constats et besoins prioritaires	Défis	Opportunités saillantes
<ul style="list-style-type: none"> › Le système du transport en commun peut s'avérer complexe à comprendre et à utiliser pour les usagers (ex. : plusieurs services à la clientèle, horaires non coordonnés, etc.). › Les attentes des usagers ont évolué, notamment par l'essor général du numérique. › Les municipalités où la croissance démographique projetée est la plus élevée disposent d'une faible accessibilité aux services de transport en commun. › D'importants secteurs générateurs de déplacements, tels des pôles institutionnels ou de santé, disposent d'une faible accessibilité aux services de transport en commun. 	<ul style="list-style-type: none"> › Cinq organismes de transport opèrent des services sur un même territoire. Ils sont contraints de se développer de façon indépendante, générant des pratiques distinctes et des doublons inefficients. › Le système billettique en place (écosystème OPUS) présente des limites importantes pour évoluer vers des solutions technologiques. › Plusieurs projets structurants sont à l'étude, mais il n'existe pas de vision d'ensemble de leur développement. La planification et la réalisation de ces projets sont longues et complexes. › La desserte des secteurs moins denses et où les lieux d'activités sont dispersés est coûteuse, occasionnant des services d'autobus non performants et peu compétitifs à l'automobile. 	<ul style="list-style-type: none"> › Pour favoriser l'arrimage aménagement-transport, le PMAD de la CMM identifie des secteurs de planification intégrée aménagement-transport où l'on prévoit orienter 70% de la croissance des nouveaux ménages. › Plusieurs municipalités prévoient de consolider leurs centres urbains et développer des quartiers en requalification. › La planification conjointe de l'habitation et du transport collectif constitue une opportunité importante de faire croître l'achalandage, les revenus tarifaires et l'activité économique, tout en améliorant la qualité de vie des citoyens.

ADOPTÉ, NON EN VIGUEUR

Chapitre 2

**S'engager
pour la
première
décennie**



Le contexte

Cap sur la Vision 2050

D'ici 2050, plus de 650 000 personnes s'ajouteront aux 4,2 millions de résidents de la région métropolitaine (ISQ, 2022). 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 chaque jour sur le réseau routier de la région métropolitaine 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 à celle du transport collectif.

Pour faire face à ces défis, l'ARTM et ses partenaires se sont dotés d'une vision concertée et cohérente de la mobilité durable dans la région métropolitaine de Montréal jusqu'en 2050. D'ici 2050, l'objectif commun est de hausser à 50% la part des déplacements quotidiens réalisés en modes actifs et collectifs.

L'atteinte de cet objectif s'appuie sur une approche concertée de planification de la mobilité, de l'aménagement du territoire et de l'habitation.

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.

La vision repose sur six stratégies



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

En misant sur la rapidité, la capacité et la connectivité, l'expansion du réseau structurant soutiendra l'évolution et l'essor des milieux de vie.



Stratégie 2 > Unifier le territoire métropolitain

D'avantage de connexions entre le réseau de transport collectif et les lieux d'activités permettront de faciliter les déplacements et d'accroître l'accès aux opportunités du territoire.



Stratégie 3 > Assurer l'inclusion

Une meilleure prise en compte de l'équité dans les pratiques de planification du transport collectif contribuera au développement de milieux de vie plus inclusifs.



Stratégie 4 > Simplifier l'utilisation des services de mobilité

Des services de mobilité intégrés et flexibles procureront une plus grande simplicité d'usage et une expérience client optimisée.



Stratégie 5 > Assurer une gestion efficiente

Les pratiques de gestion et de planification permettront d'assurer la résilience du système de transport collectif et un développement compatible avec les besoins des générations futures.



Stratégie 6 > Stimuler l'innovation

Miser sur l'innovation permettra d'anticiper les défis et de saisir les occasions pour mieux s'adapter aux grands changements.

ADOPTÉ, NON EN VIGUEUR

Afin de contribuer à une approche concertée aménagement-transport, la planification du développement du transport collectif a été élaborée de concert avec les objectifs de densification et de renforcement de la qualité des milieux de vie, prévus au PMAD de la CMM. Celui-ci fixe par ailleurs l'objectif d'orienter au moins 70% de la croissance des nouveaux ménages dans les secteurs de planification intégrée aménagement transport (PIAT) d'ici 2046. Les secteurs PIAT, illustrés ci-dessous, sont composés:

- › des zones et des aires TOD associées au réseau de transport en commun;
- › des corridors aménagement-transport, soit des corridors empruntés par les principaux circuits d'autobus;

- › des espaces stratégiques de redéveloppement, soit les lieux qui offrent un fort potentiel de développement ou de redéveloppement.

Les grandes intentions à l'égard du développement des services de transport collectif prévues à la Vision 2050 ont été définies en adéquation avec ces secteurs. La Vision 2050 met notamment de l'avant 66 axes de développement des modes actifs et collectifs ainsi que 15 secteurs où améliorer la desserte locale en vue de soutenir les déplacements des personnes.

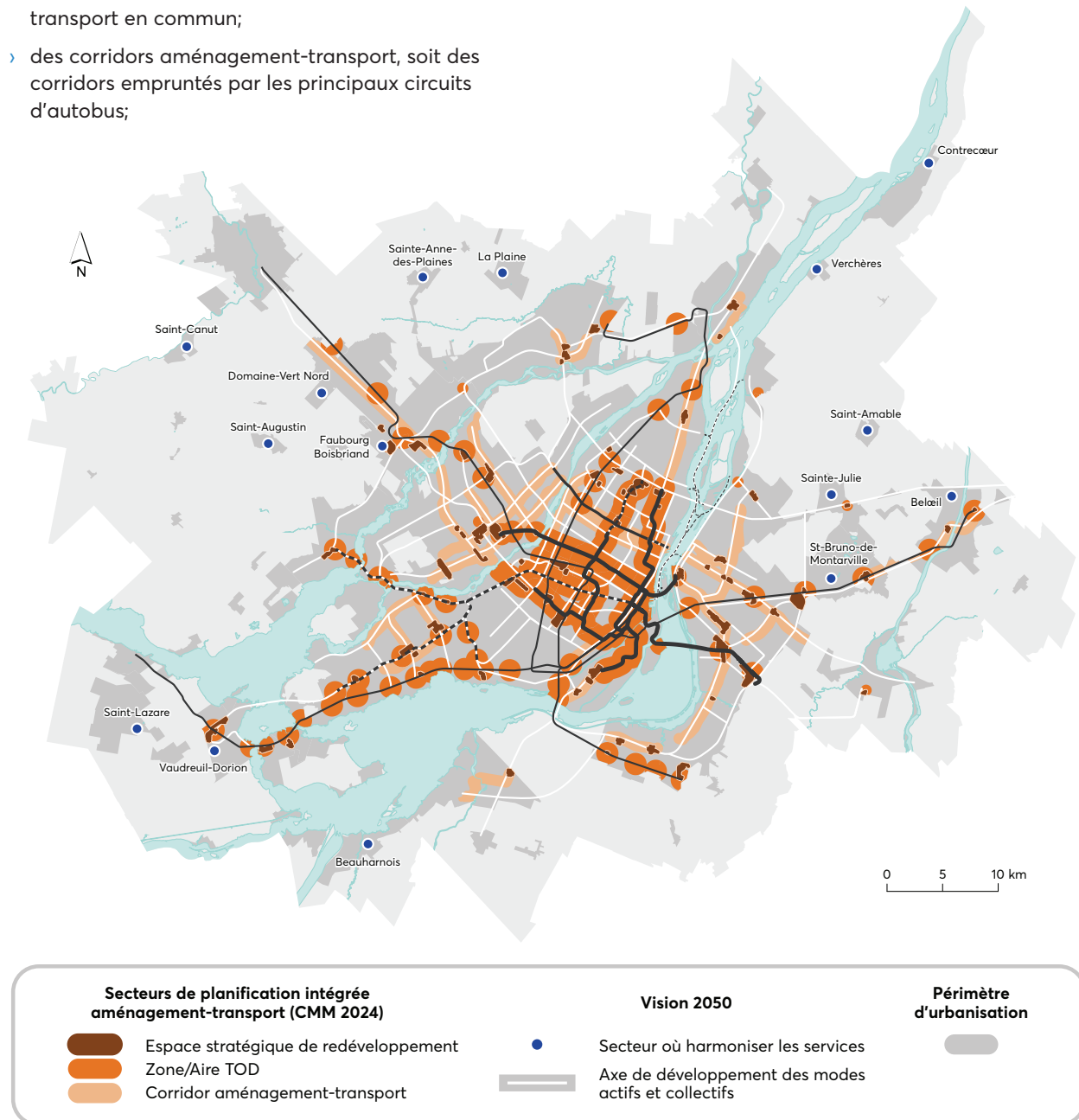


Figure 28: Arrimage aménagement-transport
Source: ARTM 2024 et CMM 2024

Cible d'ici 10 ans

Afin de garder le cap sur la cible à atteindre, visant à ce qu'un déplacement sur deux se fasse autrement qu'en automobile en 2050, des cibles quinquennales ont été établies au PMAD. Les actions à mettre en place dans les dix prochaines années devront permettre de hausser la part modale des modes durables à 37%. Cette part modale se situait à 35% en 2023.

L'atteinte de cette cible représente un défi de taille. De 2013 à 2019, on a observé une hausse progressive de l'offre de service en transport en commun (+5%) et de son achalandage (+8%) (voir Figures 17 et 19). En revanche, la part modale des modes actifs et collectifs a peu progressé (+1 point de pourcentage depuis 2013 ou +2 points de pourcentage depuis 1998 – voir Tableau 4).

L'automobile demeure un mode de transport compétitif dans plusieurs secteurs du territoire métropolitain. En effet, seul le tiers de la population bénéficie de services de transport en commun compétitifs à l'automobile pour se déplacer vers leurs activités du quotidien (voir Figure 27).

Pour atteindre la cible de hausser à 37% la part des déplacements réalisés en modes actifs et collectifs d'ici 2034, l'amélioration des services de transport en commun est un des leviers possibles, en plus de l'aménagement du territoire et de la gestion de la demande en automobile. Les investissements requis pour soutenir l'amélioration des services devront permettre d'accroître la compétitivité des services de transport en commun et de favoriser un transfert modal de l'automobile vers les modes actifs et collectifs.

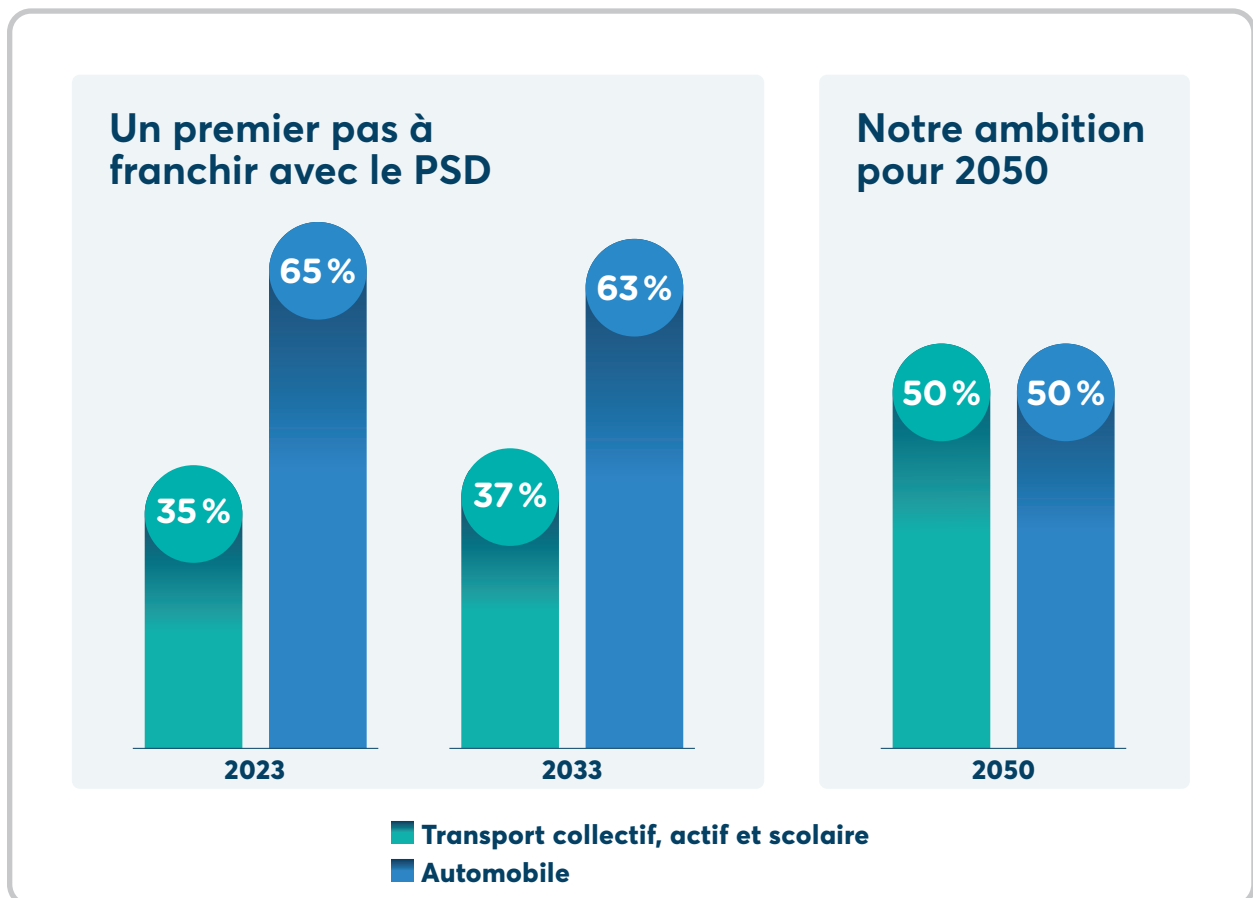


Figure 29: Graphique de l'évolution des parts modales proposées
Source: ARTM

Les orientations stratégiques

Misant sur les opportunités qui se présentent, l'ARTM propose trois orientations stratégiques. Celles-ci guident les priorités d'investissements pour la décennie à venir.

Le diagnostic a permis de soulever trois principaux enjeux à tenir compte pour la planification du développement des services de transport collectif d'ici les dix prochaines années.

Le maintien en bon état des actifs existants doit être assuré pour éviter des travaux d'urgence et le virage vers l'électrification doit être planifié de façon agile afin d'en assurer le succès.

Le système de transport collectif de la région métropolitaine est actuellement dans une phase d'expansion importante. De grands chantiers sont en cours afin de mettre en service d'ici les cinq prochaines années le REM, le prolongement de la ligne bleue du métro, le prolongement du SRB Pie-IX et le SRB léger Henri-Bourassa. Plusieurs autres projets structurants sont à l'étude. À la suite des études en cours, certains avanceront à la prochaine phase de planification. Leurs réalisations mobilisent une grande part des ressources financières de la région, ils ne peuvent, à eux seuls, répondre à l'ensemble des besoins de mobilité. Il est donc essentiel de réaliser d'autres types d'améliorations à court terme et de faire des choix d'investissements judicieux visant une croissance rapide de l'achalandage du transport en commun. Il faudra miser sur une utilisation optimale des infrastructures, des équipements et des services existants.

La nouvelle gouvernance métropolitaine représente une occasion de réduire certaines inefficiences et de rendre certains services plus simples pour les usagers. Elle offre également l'occasion de mettre en commun les façons de faire, d'ancrer la planification des investissements et des services de transport collectif dans une perspective métropolitaine, d'assurer une prise de décisions basée sur des données probantes et de renforcer l'approche intégrée aménagement-transport.



Enjeu 1

La pérennité des infrastructures

Orientation 1 Améliorer la performance de nos investissements

- › Pour maximiser le potentiel des infrastructures et équipements existants
- › Pour maximiser le rendement des investissements et leurs bénéfices
- › Pour se dégager des ressources et améliorer notre capacité collective
- › Pour une meilleure résilience

Le vieillissement des infrastructures exigera des investissements importants dans la prochaine décennie, notamment dans un contexte marqué par les aléas climatiques et le vieillissement de la population. En effet, les aléas climatiques posent des menaces à l'intégrité des infrastructures et le vieillissement de la population accentue le besoin d'adapter certaines infrastructures pour en faciliter l'utilisation. L'important chantier de l'électrification des autobus est freiné par la conjoncture économique et la surchauffe des marchés. En additionnant les besoins financiers requis pour le maintien des actifs et l'électrification des autobus, on constate que la capacité de financement des projets d'infrastructures est limitée. L'ampleur des besoins impose une planification adéquate en amont de la décision d'investir pour veiller à l'utilisation saine et optimale des fonds disponibles.



Enjeu 2

Le transfert modal vers les modes actifs et collectifs

Orientation ② Induire une croissance rapide de l'achalandage

- › Pour s'adapter aux nouveaux comportements de déplacements suivant la pandémie
- › Pour soutenir rapidement la reprise de l'achalandage des services d'autobus

Plusieurs grands projets d'infrastructure sont en chantier sur le territoire de l'ARTM et une foule d'interventions connexes sont en cours de réalisation. De plus, depuis la fin de la pandémie de COVID-19, l'utilisation du transport actif s'est accentuée (+26 % par rapport à 2023) et la reprise de l'achalandage sur les réseaux d'autobus est manifeste. Miser sur le transport actif et l'autobus apparaît comme un gage pour assurer un transfert modal d'ici dix ans. Les dédoublements de certains services d'autobus et les niveaux de performance variés sur le territoire offrent l'occasion d'optimiser des services existants de manière à générer un maximum de gains à court terme. Ces réorganisations viseront à soutenir la reprise de l'achalandage présente sur plusieurs circuits d'autobus et accompagner l'évolution des habitudes de déplacements. D'ici les dix prochaines années, l'ARTM priorisera des actions à valeur ajoutée qui permettront d'obtenir, à court terme, des gains en ce qui a trait à la croissance de l'achalandage et aux gains de temps.

Enjeu 3

L'efficacité du système de transport collectif

Orientation ③ Transformer nos façons de faire

- › Pour améliorer l'expérience client
- › Pour dégager des ressources humaines et financières
- › Pour améliorer notre agilité collective et mieux préparer l'avenir
- › Pour une planification intégrée aménagement-mobilité-habitation

La mise en commun, l'harmonisation ou encore la centralisation des pratiques, des ressources, des données, des services administratifs ou des infrastructures peuvent conduire à des économies significatives. Elles nécessitent toutefois des transformations importantes de nos façons de faire sur le territoire métropolitain. L'ARTM pilotera des transformations dans certains secteurs d'activités afin de rehausser l'efficacité et l'efficacité collective.

L'amélioration de l'expérience client et de la concertation ainsi que l'arrimage de la planification aménagement-transport seront au cœur de ces transformations. L'ARTM poursuivra ses actions afin de mettre en place les instances et les cadres de gouvernance qui contribueront, au fil des ans, à développer une véritable culture de la planification afin d'assurer une meilleure visibilité des grandes actions à prendre pour progresser vers l'atteinte des cibles d'ici 2050.

Chapitre 3

**La feuille de
route des dix
prochaines
années**



Tableau synthèse

Orientation 1

Améliorer la performance de nos investissements

Une mise en commun des savoirs et des expertises en vue de maximiser le rendement des dollars investis et de veiller à une utilisation saine et optimale des fonds disponibles.

Objectifs	Moyens	Résultats attendus
Objectif 1 > Rehausser la résilience et la qualité des infrastructures existantes	1.1 Entretien et mettre aux normes le réseau de métro 1.2 Entretien et mettre aux normes le réseau de train 1.3 Entretien et mettre aux normes le réseau d'autobus 1.4 Se doter d'une vision d'ensemble de l'état des actifs 1.5 Accélérer le déploiement de l'accessibilité universelle	D'ici 10 ans: <ul style="list-style-type: none"> > L'état des actifs sera amélioré > Les trois quarts des points d'accès seront accessibles sans obstacle aux personnes à mobilité réduite Indicateurs: <ul style="list-style-type: none"> 1 Indice d'état des actifs 2 Pourcentage des points d'accès au transport en commun accessibles sans obstacle
Objectif 2 > Tirer profit de l'électrification du réseau d'autobus	2.1 Acquérir les autobus électriques et adapter les infrastructures 2.2 Favoriser une culture d'agilité et d'innovation	D'ici 10 ans: <ul style="list-style-type: none"> > Plus de la moitié de la flotte d'autobus sera électrique Indicateur: <ul style="list-style-type: none"> 3 Pourcentage de la flotte d'autobus électrifiée

Orientation 2

Induire une croissance rapide de l'achalandage

Une réorganisation des services existants pour assurer le succès des grands projets en cours de réalisation, accroître la performance du système et générer un maximum de gains à court terme.

Objectifs	Moyens	Résultats attendus
Objectif 3 > Assurer le succès des grands projets en réalisation	3.1 Assurer l'intégration du REM au système de transport existant 3.2 Réaliser le prolongement de la ligne bleue du métro et les projets connexes 3.3 Réaliser les projets d'aménagement de services rapides par bus (SRB)	D'ici 10 ans: <ul style="list-style-type: none"> > Les résidents des secteurs de planification intégrée aménagement-transport réaliseront un déplacement sur deux en transport collectif et actif Indicateur: <ul style="list-style-type: none"> 4 Part modale du transport collectif et actif dans les secteurs de planification intégrée aménagement-transport
Objectif 4 > Déployer des actions rapides pour hausser l'attractivité des services d'autobus	4.1 Doter la région métropolitaine d'un réseau d'autobus performant 4.2 Optimiser l'offre de services	D'ici 10 ans: <ul style="list-style-type: none"> > 27% de la population bénéficiera d'une amélioration de l'accès aux services de transport en commun. Cette proportion grimpera à 33% pour la population potentiellement vulnérable. Indicateur: <ul style="list-style-type: none"> 5 Pourcentage de la population dont l'accès au transport en commun a été amélioré
Objectif 5 > Accroître la diversité des modes durables	5.1 Accroître l'intermodalité aux points d'accès du réseau 5.2 Faciliter le déploiement et la régionalisation des services de mobilité 5.3 Accroître la visibilité de l'écosystème de la mobilité durable	D'ici 10 ans: <ul style="list-style-type: none"> > Plus de la moitié de la population a accès à un minimum de 4 services de mobilité durable en moins de 15 minutes à pied > La note de satisfaction des usagers envers l'aménagement des points d'accès demeure positive Indicateurs: <ul style="list-style-type: none"> 6 Pourcentage de la population ayant accès à 4 services de mobilité durable en moins de 15 minutes à pied 7 Satisfaction des usagers à l'égard de la qualité de l'aménagement des points d'accès

Orientation 3

Transformer nos façons de faire

Une transformation de nos modèles d'affaires pour simplifier l'expérience des usagers, planifier et développer des projets de transport exemplaires et contribuer au développement de milieux de vie de qualité.

Objectifs	Moyens	Résultats attendus
Objectif 6 > Redéfinir l'expérience client	6.1 Déployer de nouvelles formes de paiement et bonifier l'accès à l'information client 6.2 Assurer la cohérence des investissements en infrastructures numériques 6.3 Réaliser la transition vers un service client centralisé 6.4 Améliorer les services de transport adapté	D'ici 10 ans: <ul style="list-style-type: none"> > La note de satisfaction des usagers envers la facilité de paiement demeure positive > La note de satisfaction des usagers envers la qualité de l'information client passe de moyenne à positive Indicateurs: <ul style="list-style-type: none"> 8 Satisfaction des usagers à l'égard de la facilité de payer son déplacement 9 Satisfaction des usagers à l'égard de la qualité de l'information client
Objectif 7 > Se doter d'un plan d'ensemble des modes structurants	7.1 Compléter les études du plan d'ensemble 7.2 Faire évoluer le cadre de gestion des grands projets	D'ici 10 ans: <ul style="list-style-type: none"> > L'avancement des grandes étapes de planification des projets sera accéléré Indicateur: <ul style="list-style-type: none"> 10 Taux d'avancement des projets inscrits au plan d'ensemble
Objectif 8 > Bâtir des partenariats forts afin de contribuer au développement de milieux de vie de qualité	8.1 Offrir un accompagnement aux partenaires en appui aux objectifs du PMAD 8.2 Contribuer au renforcement de l'équité territoriale et sociale	D'ici 10 ans: <ul style="list-style-type: none"> > La compétitivité des services de transport en commun sera accrue pour un grand nombre de personnes Indicateur: <ul style="list-style-type: none"> 11 Pourcentage de la population pour laquelle l'accès aux activités en transport en commun est devenu plus compétitif

Orientation 1

Améliorer la performance de nos investissements

- › Pour maximiser le potentiel des infrastructures et équipements existants
- › Pour maximiser le rendement des investissements et leurs bénéfices
- › Pour se dégager des ressources et améliorer notre capacité collective
- › Pour une meilleure résilience

L'ARTM améliorera la capacité de la région métropolitaine à mieux anticiper, comprendre et agir collectivement afin de favoriser une allocation optimale des ressources disponibles. Pour ce faire, elle renforcera la coordination de la planification des investissements nécessaires pour rehausser la résilience et la qualité des infrastructures existantes. Elle encouragera également la mise en commun du savoir et des expertises en vue de tirer profit du chantier d'électrification du réseau d'autobus.

Objectif 1 › Rehausser la résilience et la qualité des infrastructures existantes

Objectif 2 › Tirer profit de l'électrification du réseau d'autobus

Objectif 1 › Rehausser la résilience et la qualité des infrastructures existantes

Le système métropolitain de transport collectif dispose d'importants infrastructures et actifs à entretenir. Il importe de réaliser en priorité les travaux d'entretien afin d'assurer la sécurité des usagers, la fiabilité des services existants et la durabilité des infrastructures et des équipements. Considérant le contexte économique actuel, chaque dollar investi doit être optimisé grâce à une gestion rigoureuse et une approche coordonnée des investissements. L'ARTM entend donc renforcer la coordination à l'échelle métropolitaine afin d'arrimer les processus actuels de planification des futurs investissements alloués au maintien des actifs et de les inscrire progressivement en cohérence avec les objectifs d'adaptation aux changements climatiques et d'accessibilité universelle.

Résultats attendus d'ici 10 ans

- › L'état des actifs sera amélioré.
- › Les trois quarts des points d'accès seront accessibles sans obstacle aux personnes à mobilité réduite.

Indicateurs de performance	État initial	2029	2034
1 Indice d'état des actifs	En développement	À venir	À venir
2 Pourcentage des points d'accès au transport en commun accessibles sans obstacle	50%	66%	76%

Note: Voir le tableau de bord des indicateurs de performance pour plus d'informations (Chapitre 5)



Les **actifs** de l'ARTM et des OPTC comprennent les infrastructures, le matériel roulant (autobus, voitures de métro, véhicules), les garages et autres bâtiments, ainsi que les équipements (machinerie, outillage, systèmes informatiques et de communication et ameublement).

L'**accessibilité universelle** vise à accroître l'autonomie des personnes, quelles que soient leurs capacités, et à assurer un accès inclusif, aisé et sécuritaire aux infrastructures et équipements de transport collectif. La mise en accessibilité universelle peut aussi concerner les outils de planification, de vente et de perception, les aménagements aux abords et à l'intérieur des points d'accès du transport collectif, la signalétique et l'information aux clients.

Moyens et interventions prévus

1.1 Entretien et mettre aux normes le réseau de métro

- 1.1.1 Poursuivre le remplacement de certaines voitures de métro MR-73 arrivées en fin de vie par de nouvelles voitures AZUR sur la ligne verte
- 1.1.2 Réaliser les travaux requis afin de prolonger la durée de vie utile des voitures de métro MR-73 jusqu'en 2036
- 1.1.3 Réaliser les autres travaux planifiés par la STM, notamment au sein des programmes Réno-Systèmes et Réno-Infrastructures

1.2 Entretien et mettre aux normes le réseau de train

- 1.2.1 Compléter le remplacement des quais aux gares Lucien-L'Allier et Saint-Bruno
- 1.2.2 Compléter le remplacement des locomotives qui atteindront leur fin de vie utile d'ici 2028
- 1.2.3 Réaliser les autres travaux requis à des fins de mises aux normes et de sûreté et de surveillance

1.3 Entretien et mettre aux normes le réseau d'autobus

- 1.3.1 Finaliser les travaux de réfection de quatre centres d'exploitation
Finalisation des travaux du complexe Crémazie, de la construction du centre d'exploitation Bellechasse (en remplacement du centre de transport Saint-Denis) et de la réfection des centres d'exploitation du Vieux-Longueuil et de Saint-Hubert.
- 1.3.2 Poursuivre les travaux de réfection et de maintien planifiés

1.4 Se doter d'une vision d'ensemble de l'état des actifs

- 1.4.1 Élaborer une stratégie métropolitaine d'adaptation aux changements climatiques
Cette intervention vise à approfondir la connaissance sur l'effet des changements climatiques sur les infrastructures et sur les conditions de déplacements des usagers.
- 1.4.2 Implanter un système métropolitain de gestion des actifs, des risques et des vulnérabilités
Cette démarche contribuera à harmoniser les pratiques actuelles en gestion des actifs et à favoriser une planification efficiente des grands chantiers à venir. La première phase de ce projet vise à obtenir un portrait complet de l'état des actifs dans la région métropolitaine et à établir les cibles liées à l'indicateur de performance (Indice d'état des actifs).
- 1.4.3 Entretien et remplacer les équipements technologiques et administratifs

1.5 Accélérer le déploiement de l'accessibilité universelle

- 1.5.1 Mettre en œuvre les actions des plans de développement à l'égard de l'accessibilité universelle
Assurer la cohérence et le financement prévisible des interventions en matière d'accessibilité universelle, que ce soit au niveau des équipements, des infrastructures, des communications, ou de l'entretien et de la formation du personnel par exemple.
 - 1.5.2 Poursuivre et réaliser les chantiers planifiés en accessibilité universelle
 - › L'installation d'ascenseurs et autres travaux de mise en accessibilité aux stations de métro Édouard-Montpetit, Iberville, Outremont, Place-Saint-Henri, Atwater, Berri-UQAM, accès à la ligne jaune de métro (les lignes de métro orange et verte sont déjà accessibles par ascenseurs), Papineau, Côte-des-Neiges et De l'Église.
 - › L'aménagement d'une rampe d'accès en lien avec la station REM Édouard-Montpetit.
 - › La mise à niveau des quais, de l'ascenseur et des portes automatiques à la Gare Centrale.
 - › Planifier l'amélioration de la connexion entre la station du REM à la Gare Centrale et la station de métro Bonaventure.
- i** Le remplacement de la flotte d'autobus contribuera également à augmenter l'accessibilité, puisque tous les nouveaux véhicules seront accessibles aux personnes à mobilité réduite. L'aménagement, par les municipalités, d'espaces publics sans obstacle contribue également à augmenter l'accessibilité.

Objectif 2 › Tirer profit de l'électrification du réseau d'autobus

Pour tendre vers la cible gouvernementale visant à ce que 55% du parc de véhicules soit électrifié d'ici 2030, il faudra investir afin d'acquérir des autobus électriques et adapter les infrastructures existantes, comme les garages, les outils, les véhicules de service et de travaux, etc. La conjoncture économique et la surchauffe des marchés freinent toutefois la capacité de la région à réaliser si rapidement le virage vers l'électrification. La transition vers l'électrique sera donc déployée plus progressivement, laissant ainsi place aux apprentissages et à l'amélioration continue. Le grand projet d'électrification représente aussi une occasion de revoir les pratiques actuelles. Pour en tirer un maximum de profit, une culture d'agilité et d'innovation orientée vers l'efficacité, l'accompagnement au changement et le développement de l'expertise sera développée.

Résultats attendus d'ici 10 ans

- › Plus de la moitié de la flotte d'autobus sera électrique.

Indicateurs de performance	État initial	2029	2034
3 Pourcentage de la flotte d'autobus électrifiée	2%	21%	52%

Note: Voir le tableau de bord des indicateurs de performance pour plus d'informations (Chapitre 5)

Moyens et interventions prévus

2.1 Acquérir les autobus électriques et adapter les infrastructures

2.1.1 Déployer progressivement plus de 1 500 nouveaux autobus électriques

i Depuis 2022, seuls les autobus électriques sont admissibles à une subvention du MTMD. Toutefois, en raison du retard de livraison des infrastructures de recharge, le MTMD a consenti par décret à subventionner des autobus hybrides pour 2023. Une telle approche pourrait s'avérer nécessaire au cours des prochaines années afin de pallier les éventuels problèmes d'approvisionnement ou technologiques.

2.1.2 Réaliser les travaux requis afin d'adapter 10 garages et leurs infrastructures

Les travaux d'aménagement, d'agrandissement ou d'installation d'équipements de recharge permettront l'opération de la flotte d'autobus électrique aux garages Stinson, Bellechasse, Saint-Michel, Anjou, Legendre, Saint-Laurent, Saint-Hubert, Sorel, Vieux-Longueuil et Laval.

2.1.3 Planifier la construction de trois nouveaux centres de transport pour autobus électriques

Cette intervention vise les centres de transport Presqu'île (exo), Sainte-Julie (exo) et Est de Montréal (STM).

2.2 Favoriser une culture d'agilité et d'innovation

2.2.1 Mettre en place une gouvernance métropolitaine de la transition vers l'électrification

Ce projet consiste à établir, pour la région métropolitaine, une vision cohérente, une planification d'ensemble et une gestion globale des défis que pose le virage vers l'électrification. Les travaux et les activités planifiés viseront à favoriser la coordination des études, l'interopérabilité et l'optimisation des installations et de l'exploitation au niveau du territoire ainsi que la coordination et l'arrimage des efforts de plusieurs domaines et industries.

Orientation 2

Induire une croissance rapide de l'achalandage

- › Pour s'adapter aux nouveaux comportements de déplacements suivant la pandémie
- › Pour soutenir rapidement la reprise de l'achalandage des services d'autobus

Afin de provoquer une croissance rapide de l'achalandage, les objectifs sont d'assurer le succès des grands projets en cours de réalisation, de rehausser l'attrait et le rôle structurant de l'autobus à l'échelle métropolitaine ainsi que de d'accroître les options de mobilité durable. Les infrastructures nécessaires (comme les mesures préférentielles pour bus ou les infrastructures cyclables) peuvent plus facilement être implantées dans le milieu urbain (voirie, stations et gares, stationnements, etc.). Leur planification peut également se faire de manière incrémentale. L'autobus et les autres modes durables offrent aussi à l'usager un service flexible et personnalisé, sans requérir un investissement initial substantiel comparativement aux modes de transport sur rail comme le métro, le train ou le REM.

Objectif 3 › Assurer le succès des grands projets en réalisation

Objectif 4 › Déployer des actions rapides pour hausser l'attractivité des services d'autobus

Objectif 5 › Accroître la diversité des modes durables



Objectif 3 › Assurer le succès des grands projets en réalisation

Le système de transport collectif de la région métropolitaine est actuellement dans une phase d'expansion avec la mise en service complète, d'ici 2031, du REM, du prolongement de la ligne bleue du métro, du prolongement du SRB Pie-IX et du SRB léger Henri-Bourassa. Ces quatre grands projets permettront de relier efficacement un plus grand nombre de citoyens aux lieux d'activités, en plus de générer des retombées économiques importantes et d'offrir un niveau élevé de service dans plusieurs secteurs de planification intégrée aménagement-transport (secteurs PIAT). En plus des chantiers de construction en cours, plusieurs mesures se déploieront pour assurer l'intégration de ces projets au système de transport collectif existant.

Les interventions prévues en lien avec cet objectif se veulent complémentaires à celles planifiées par les municipalités, qui visent notamment à faciliter l'accès cyclable et piétonnier, assurer l'intégration urbaine et favoriser une intensification urbaine aux abords des projets. Elles sont aussi complémentaires à celles prévues par le MTMD, qui vise à étudier l'implantation de mesures préférentielles accueillant des autobus et du covoiturage sur les principaux axes autoroutiers et sur certaines routes nationales.

Résultats attendus d'ici 10 ans

- › Les résidents des secteurs PIAT réaliseront un déplacement sur deux en transport collectif et actif.

Indicateur de performance	État initial	2029	2034
4 Part modale du transport collectif et actif dans les secteurs de planification intégrée aménagement-transport	47%	49%	51%

Note: Voir le tableau de bord des indicateurs de performance pour plus d'informations (Chapitre 5)

Moyens et interventions prévus

3.1 Assurer l'intégration du REM au système de transport existant

3.1.1 Mettre en service les antennes Deux-Montagnes (2025), Anse-à-l'Orme (2025) et YUL – Aéroport-Montréal-Trudeau (2027)

La mise en service complète du Réseau express métropolitain (REM), en deux phases (2025 et 2027), complétera ce projet de 26 stations qui traversera la grande région de Montréal sur 67 kilomètres, entre Brossard, le centre-ville et l'ouest de l'île de Montréal, en passant notamment par l'aéroport international Montréal-Trudeau, l'ouest de Laval et la couronne nord.

3.1.2 Poursuivre les projets d'accès aux stations du REM

Plusieurs partenaires réalisent des travaux d'infrastructures aux abords des stations du REM (mesures préférentielles, pistes cyclables, stations de vélo en libre-service, trottoirs, feux piétons, etc.). L'ARTM travaille notamment à bonifier la signalétique pour la clientèle entre le REM et les autres modes de transports en correspondance.

3.1.3 Déployer les équipements de vente billettique

L'ARTM est responsable de la fourniture, de l'installation et de l'entretien des équipements de vente et de perception des titres de transport dans les stations du REM. Elle a profité de l'arrivée du REM pour concevoir une nouvelle génération d'équipements dont le design, l'ergonomie et les fonctionnalités améliorent l'accessibilité de tous les usagers. Des distributeurs automatiques de titres et des portillons sont en cours de déploiement dans le REM depuis l'automne 2023.

3.1.4 Évaluer la faisabilité de construire deux stations additionnelles sur l'antenne Brossard

Les stations Griffintown – Bernard-Landry et Bridge – Bonaventure permettraient de tirer profit du redéveloppement urbain et de la construction de logements dans les quartiers desservis. L'évaluation, par CDPQ Infra, de la constructibilité, de l'échéancier de réalisation et de l'impact financier de l'ajout de ces stations sera finalisée en 2025. Si ces stations sont autorisées, elles pourraient être mises en service d'ici 2028.

3.1.5 Poursuivre la refonte des réseaux d'autobus pour desservir les nouvelles stations du REM

Déjà plusieurs secteurs ont vu leurs réseaux d'autobus être repensés pour desservir efficacement la première antenne du REM mise en service en juillet 2023. En 2023, le RTL a revu l'ensemble du réseau de l'agglomération de Longueuil afin d'améliorer l'offre de service. Les OPTC poursuivront les travaux de refonte des réseaux d'autobus dans les secteurs concernés. Des services de relève en cas de panne du REM et des mesures préférentielles sont aussi en planification.

ADOPTÉ, NON EN VIGUEUR

3.2 Réaliser le prolongement de la ligne bleue du métro et les projets connexes

3.2.1 Mettre en service le prolongement de la ligne bleue en 2031

Le prolongement de la ligne bleue du métro vers l'est ajoutera cinq stations accessibles universellement sur environ six kilomètres ainsi que deux terminus d'autobus métropolitains (aux futures stations Pie-IX et Anjou).

3.2.2 Poursuivre la refonte des réseaux d'autobus pour desservir les nouvelles stations du prolongement de la ligne bleue du métro

La STM et exo poursuivront les travaux de refonte des réseaux d'autobus dans les secteurs concernés afin que les usagers puissent plus facilement correspondre avec le SRB Pie-IX, le réseau de métro ainsi qu'avec le REM.

3.2.3 Adapter les infrastructures du réseau de métro

La hausse de la capacité du réseau de métro induite par le prolongement de la ligne bleue du métro nécessite l'ajout d'infrastructures complémentaires pour soutenir son exploitation et son entretien. Deux projets sont en cours :

- › Le remplacement du système de contrôle de trains sur la ligne bleue.
- › L'étude afin d'évaluer la nécessité de construire un nouveau centre d'attache.

3.3 Réaliser les projets d'aménagement de services rapides par bus (SRB)

3.3.1 Mettre en service le SRB léger Henri-Bourassa

Des travaux sont en cours pour implanter un corridor de mobilité durable sur le boulevard Henri-Bourassa entre l'arrondissement de Saint-Laurent et de Montréal-Nord. Ce corridor de mobilité de 18 kilomètres comprend notamment l'aménagement d'un SRB léger et de pistes cyclables de chaque côté du boulevard, intégrées au Réseau express vélo (REV) de la Ville de Montréal. Ce projet sera réalisé en plusieurs phases selon les travaux de requalification du boulevard Henri-Bourassa.

3.3.2 Mettre en service le prolongement du SRB Pie-IX en 2027

Le SRB Pie-IX est en service depuis 2022 entre la station de métro Pie-IX et le stationnement incitatif Saint-Martin à Laval. Des travaux sont en cours pour prolonger de 1,6 kilomètre cette infrastructure vers le sud dans le quartier de Hochelaga-Maisonneuve, entre les rues Pierre-de-Coubertin et Notre-Dame Est. Des installations pour assurer la fiabilité du service et la sécurité routière seront implantées. Une fois le chantier terminé, le SRB Pie-IX comptera trois nouvelles stations et de nouveaux aménagements urbains (trottoirs élargis, plantation d'arbres, intersections sécurisées, etc.).



ADOPTÉ, NON EN VIGUEUR

Les quatre grands projets en réalisation

Moyens 3.1, 3.2 et 3.3

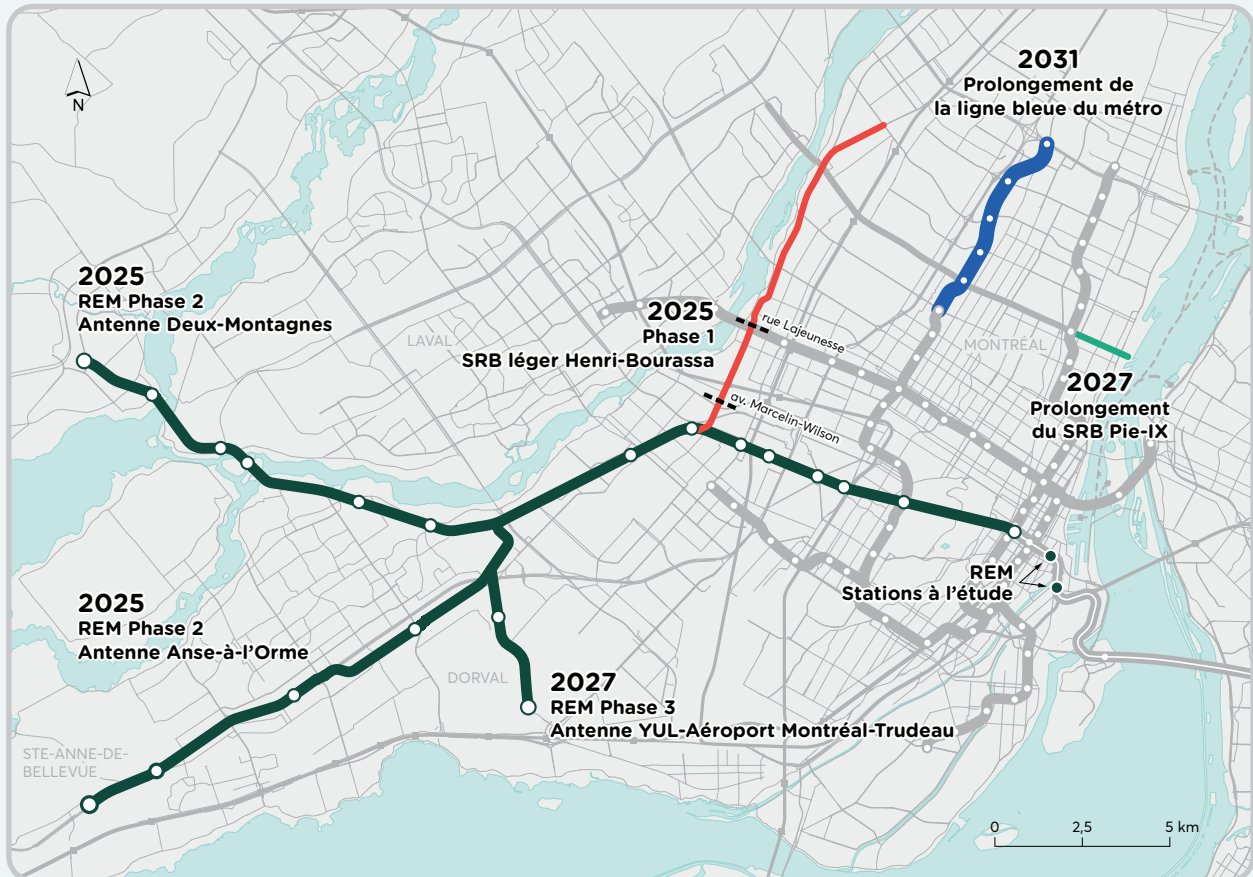


Figure 30: Phasage des grands projets en réalisation
Source: ARTM



Objectif 4 › Déployer des actions rapides pour hausser l'attractivité des services d'autobus

Les services d'autobus seront repensés au cours des dix prochaines années pour hausser leur rôle et leur attrait. Les objectifs visés sont de doter la région métropolitaine d'un réseau d'autobus performant par le déploiement du programme BUS+, d'optimiser la performance des services de transport collectif et de réaliser les travaux requis pour améliorer les infrastructures et équipements existants des services d'autobus.

Résultats attendus d'ici 10 ans

- › 27% de l'ensemble de la population bénéficiera d'une amélioration de l'accès aux services de transport en commun. Cette proportion grimpera à 33% pour la population dite potentiellement vulnérable.

Indicateur de performance		État initial	2029	2034
5 Pourcentage de la population dont l'accès au transport en commun a été amélioré	Population d'ensemble	Voir la figure 26	7%	27%
	Population potentiellement vulnérable		9%	33%

Note: Voir le tableau de bord des indicateurs de performance pour plus d'informations (Chapitre 5)

Moyens et interventions prévus

4.1 Doter la région métropolitaine d'un réseau d'autobus performant

4.1.1 Déployer le programme BUS+

BUS+ vise à améliorer significativement les services d'autobus sur près d'une centaine d'axes dans la région métropolitaine. Ce programme réunit les OPTC, la CMM et les villes. Les axes visés sont arrimés à la planification métropolitaine, régionale et municipale en matière d'aménagement. Ils ont été définis en tenant compte des secteurs de planification intégrée aménagement-transport (Figure 14), de l'achalandage des services ainsi que des principaux secteurs générateurs de déplacements (Figure 24).

- › Les travaux collaboratifs se poursuivront en 2025 pour se doter d'un plan de réalisation, d'un échéancier et d'un budget de projet.
- › La qualité du service d'autobus (fiabilité, ponctualité et entassement) sera évaluée continuellement et les mesures visant à l'améliorer seront intégrées à la démarche.
- › Le service sera déployé en fonction de la disponibilité financière.

4.2 Optimiser l'offre de services

4.2.1 Établir et appliquer des normes de performance des services

- › Des indicateurs de performance et de qualité, des normes de performance et des bilans périodiques permettront de guider l'organisation des services.
- › Des indicateurs permettront de suivre la croissance des déplacements provenant des municipalités hors du territoire de l'ARTM.

4.2.2 Déployer des corridors métropolitains d'intégration de services d'autobus

Ce projet vise à modifier les règles actuelles afin de lever les barrières à la desserte du territoire par les différents opérateurs d'autobus. Il vise également la mise en commun des différents équipements disponibles sur un corridor, comme les abribus et la signalétique. Dès 2025, des révisions du service seront réalisées sur les axes propices du programme BUS+ et viseront notamment à accroître la fréquence et l'amplitude du service offert.

4.2.3 Poursuivre la conversion de lignes d'autobus ou de taxi collectif en services de transport à la demande

Le service de transport à la demande permet d'offrir un service plus flexible avec des temps de trajet plus courts et des temps d'attente réduits comparés à une ligne fixe. L'ARTM travaillera avec les OPTC pour identifier les secteurs propices au déploiement d'un tel service et évaluera l'opportunité de mettre en commun les plateformes de planification et de réservation.

ADOPTÉ, NON EN VIGUEUR

Le programme BUS+

Moyen 4.1

L'autobus est utilisé quotidiennement par près de 75% des usagers du transport en commun. Pourtant, peu de trajets offrent une fréquence élevée et la croissance continue de la congestion dégrade la qualité du service. Le programme BUS+ vise à transformer le service d'autobus pour en améliorer la performance et l'image et redonner confiance aux usagers du transport en commun. Plusieurs villes à travers le monde ont choisi de déployer des réseaux de bus structurants qui connaissent des hausses marquées de l'achalandage et de l'appréciation des usagers.

Par ce programme, l'ARTM choisit, à l'instar des autres régions métropolitaines, de miser sur l'autobus pour déployer un réseau performant. Dans l'objectif de réaliser des gains d'achalandage rapidement, des lignes d'autobus à haute fréquence, avec des composantes permettant d'accroître la rapidité et le confort, seront déployées. Ces composantes, tels des arrêts limités, des stations distinctives ou des mesures préférentielles, permettront des gains d'efficacité tout en marquant l'espace urbain.

Au cours des prochaines années, le programme BUS+ déploiera un réseau d'autobus performant partout dans la région métropolitaine. Ce réseau vise à accroître l'achalandage dans les secteurs voués à l'optimisation de l'espace identifiés au PMAD de la CMM. Il sera composé de trois types de services distincts:

- › Les **tram-bus**, offrant un service très fréquent et 20% plus rapide que le service local;
- › Les **lignes express régionales**, offrant un service rapide sur autoroutes, pour relier un terminus en couronne à une station de métro ou de REM;
- › Les **corridors fréquents**, qui assurent le passage d'un autobus aux 15 minutes ou moins pendant les jours de semaine sur une soixante d'axes routiers.

Tram-bus

Lignes d'autobus structurantes, tels un métro ou un tramway, qui offrent un déplacement rapide et fréquent entre les grands pôles d'activités de la région métropolitaine.

Lignes express régionales

Lignes rapides de rabattement pour se déplacer efficacement entre un terminus et une station du métro ou du REM.

Corridors fréquents

Corridors routiers sur lesquels l'utilisateur est assuré d'un passage d'une ligne d'autobus en moins de 15 minutes.

Des lignes + fréquentes

15 minutes ou moins entre 6h et 21h
7 jours par semaine, dans les deux directions

15 minutes ou moins en période de pointe

15 minutes ou moins, entre 6h et 21h les jours de semaine
Par le **passage combiné** des lignes d'autobus

Des lignes + rapides

20% plus rapides que le service d'autobus local
Arrêts limités et localisés stratégiquement
Stations **distinctives** et **confortables**

Arrêts limités aux pôles multimodaux
Mesures préférentielles principalement sur le **réseau autoroutier**

Arrêts optimisés sur le réseau routier local
Mesures préférentielles **ponctuelles**

Un déploiement graduel d'ici 10 ans

Le programme BUS+ vise le déploiement de 12 lignes tram-bus, de 12 lignes express régionales et de plus d'une soixantaine de corridors fréquents d'ici 2034. En plus de l'ajout de service, le déploiement des lignes de tram-bus et des lignes express régionales nécessitera l'ajout ponctuel de mesures préférentielles pour autobus et potentiellement, la révision de l'emplacement des arrêts. Le déploiement des lignes express régionales sera arrimé aux interventions planifiées par le MTMD dans le cadre du Réseau de mesures préférentielles en transport collectif (RMPTC). Les opportunités d'arrimage avec le Réseau vélo métropolitain seront également évaluées.

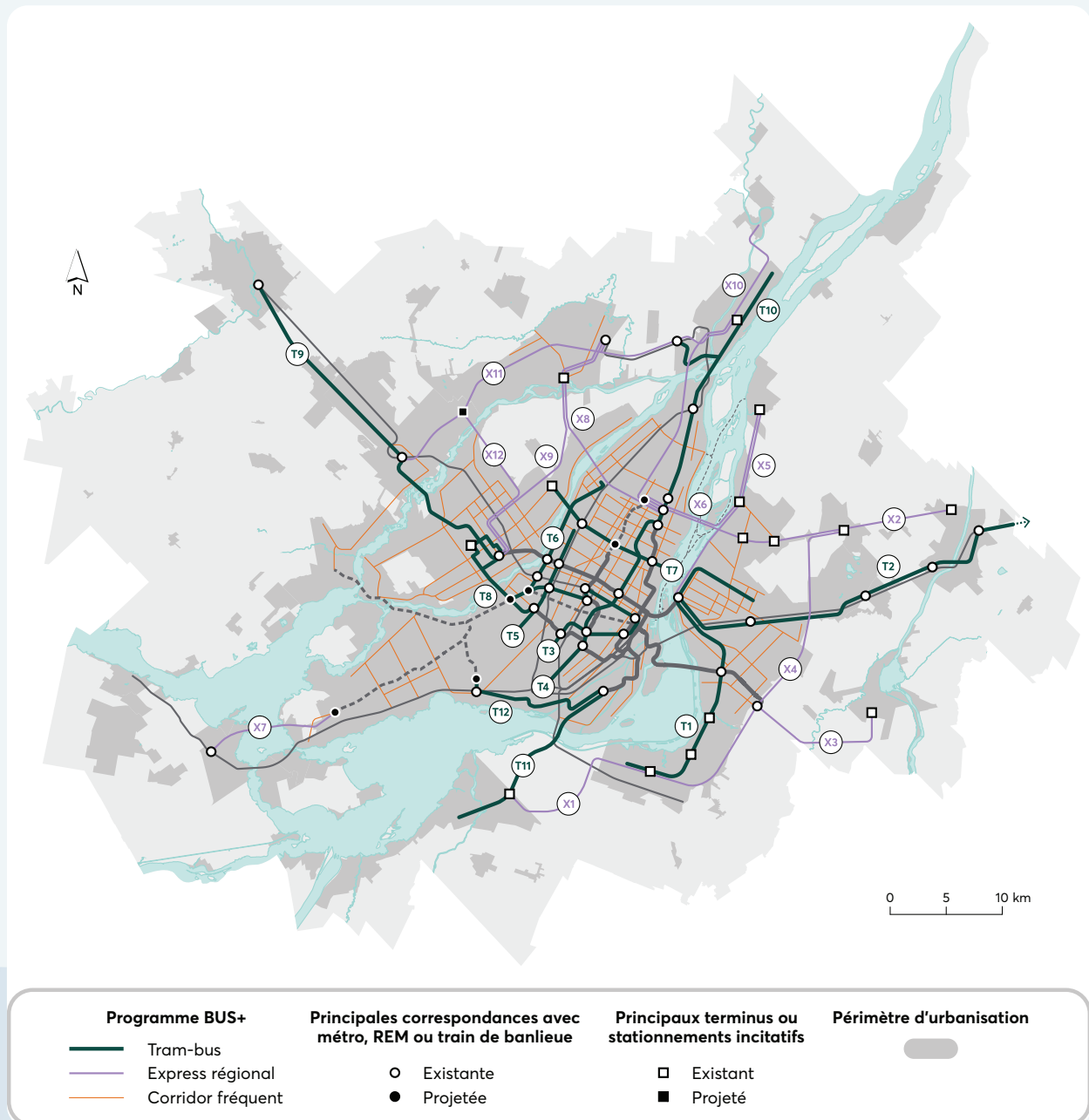


Figure 31: Programme BUS+
Source: ARTM

ADOPTÉ, NON EN VIGUEUR

Un travail collaboratif réunissant l'ARTM, les municipalités et les OPTC est en cours pour identifier les responsabilités de chacun ainsi que de planifier et séquencer les actions les plus porteuses en vue d'atteindre les promesses de service et les gains de temps visés. Dans un premier temps, les axes visés par la réorganisation des services d'autobus seront prioritaires.

Réseau de mesures préférentielles en transport collectif

Le MTMD, en collaboration avec l'ARTM et les OPTC, travaille depuis 2019 à l'implantation d'un réseau de mesures préférentielles en transport collectif sur les principaux axes autoroutiers et sur certaines routes nationales de la région métropolitaine. Ce projet vise à offrir un réseau métropolitain intégré et flexible de mesures préférentielles accueillant des autobus et du covoiturage, le tout dans une perspective d'augmenter la part modale du transport collectif et d'améliorer la desserte des banlieues.

Pour consulter les axes à l'étude et l'avancement du projet: <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/modes-transport-utilises/transport-collectif/mesures-preferentielles-transport-collectif/Pages/RMPTC.aspx>



Objectif 5 › Accroître la diversité des modes durables

La région métropolitaine dispose d'un écosystème de mobilité intégrée de renommée mondiale. En plus des services de transport en commun, les citoyens ont accès à un système d'autopartage (Communauto, depuis 1995), un système de vélos en libre-service (BIXI, depuis 2009), six liaisons fluviales (depuis 2016) et la plateforme Covoiturage ARTM (depuis 2023). Le marché offre également une variété de modes de transport légers et compacts, conçus pour des déplacements de courte distance. L'ARTM assurera la vision d'ensemble des initiatives mises en place pour en assurer la cohérence. Pour ce faire, elle entend exercer un leadership fort afin d'accroître l'intermodalité aux points d'accès du réseau de transport en commun, de soutenir le déploiement des services d'autopartage et de vélopartage et d'accroître la visibilité de l'écosystème de la mobilité durable.

Résultats attendus d'ici 10 ans

- › Plus de la moitié de la population a accès à un minimum de 4 services de mobilité durable en moins de 15 minutes à pied.
- › La note de satisfaction des usagers envers l'aménagement des points d'accès demeure positive.

Indicateurs de performance	État initial	2029	2034
6 Pourcentage de la population ayant accès à 4 services de mobilité durable en moins de 15 minutes à pied ¹	44 %	48 %	53 %
7 Satisfaction des usagers à l'égard de la qualité de l'aménagement des points d'accès	Positive ²	Positive	Positive

Note: Voir le tableau de bord des indicateurs de performance pour plus d'informations (Chapitre 5)

¹ Pour le calcul, les services de mobilité durable incluent les services de transport en commun (autobus, métro, train, REM, transport à la demande, navettes fluviales et taxi collectif), le taxi, le vélopartage, l'autopartage et les autres modes de mobilité partagés (ex.: trottinettes).

² Une note de satisfaction positive est comprise entre 7 et 10.



Les **points d'accès** sont constitués des équipements qui ont pour fonction de favoriser l'accès à divers services de mobilité et d'en faciliter la correspondance. On entend les stations de métro, du REM et des SRB, les gares de trains, les quais des navettes fluviales, les stationnements et les terminus.

Moyens et interventions prévus

5.1 Accroître l'intermodalité aux points d'accès du réseau

5.1.1 Élaborer une stratégie de mise en valeur des points d'accès

Les stationnements incitatifs et les points d'accès du réseau de transport collectif seront valorisés, en lien avec les orientations prévues au PMAD. Ce travail sera mené collaborativement avec la CMM, les municipalités, les OPTC et les opérateurs de mobilité. Différents livrables seront produits, notamment:

- › L'identification d'actions prioritaires permettant d'accroître l'accès et la visibilité des modes actifs et partagés aux points d'accès et aux stationnements incitatifs;
- › L'établissement de lignes directrices concernant les pratiques d'aménagement, de design et de conception des infrastructures et des équipements de mobilité, notamment dans une perspective d'adaptation aux changements climatiques;
- › Une analyse du potentiel de valorisation immobilière des sites sous-développés.

5.1.2 Poursuivre les travaux planifiés visant à améliorer les infrastructures existantes (abribus, terminus, gares et stationnements incitatifs)

- › Réaliser les travaux visant l'accès sécuritaire aux points d'accès.
- › Aménager un terminus d'autobus et un stationnement incitatif à Bois-des-Filion (travaux réalisés dans le cadre du prolongement de l'autoroute 19 entre Laval et Bois-des-Filion).
- › Planifier l'agrandissement du terminus Montmorency.
- › Remplacer les abribus désuets et en installer de nouveaux.

ADOPTÉ, NON EN VIGUEUR

5.1.3 Coordonner le déploiement d'outils visant la création d'un environnement intuitif et agréable pour tous

- › Poursuivre le déploiement de la nouvelle signalétique métropolitaine dans les points d'accès du réseau de transport collectif.
- › Établir les lignes directrices de déploiement d'une signalétique adaptée aux personnes ayant des limitations visuelles (ARTM et OPTC).
- › Poursuivre le déploiement à l'échelle métropolitaine d'outils d'accompagnement des usagers pour leur déplacement. Cette intervention s'appuiera notamment sur les résultats des projets pilotes menés en 2023 et en 2024 par exo et la STM.

i Se déplacer à l'intérieur des équipements de transport peut parfois être désorientant, notamment pour des usagers occasionnels, des nouveaux utilisateurs (ex.: touristes, visiteurs, etc.) ou encore pour des personnes ayant des limitations visuelles. Différents systèmes d'orientation peuvent contribuer à fournir des directions visuelles, tactiles, sonores et numériques dans l'espace. Ces systèmes concernent à la fois la signalisation, l'aménagement intérieur, les matériaux, l'éclairage, les revêtements de sol, etc.

5.2 Faciliter le déploiement et la régionalisation des services de mobilité

5.2.1 Poursuivre le déploiement de la stratégie tarifaire

L'ARTM évalue en continu les interventions potentielles pour améliorer et rehausser les revenus tarifaires tout en maintenant l'accessibilité des services. Elle vise également à se doter de principes pour encadrer l'intégration des modes durables et des équipements (stationnement, borne de recharge, abri-vélo, etc.) à la tarification métropolitaine.

5.2.2 Se doter d'une stratégie pour soutenir le déploiement ou l'harmonisation des services à vocation récréotouristique et des modes partagés sur le territoire, dont le vélo en libre-service et l'autopartage

Différents volets seront abordés, notamment :

- › L'évaluation d'un modèle de gouvernance métropolitaine pour le vélo en libre-service et le dépôt d'un dossier d'affaires;
- › L'identification des lieux propices où déployer les services de mobilité partagés, notamment à proximité du REM et du prolongement de la ligne bleue du métro;
- › Le développement de partenariats avec les opérateurs de mobilité;
- › L'évaluation de solutions et de mesures de financement pour soutenir la desserte des activités récréotouristiques et des parcs et espaces verts.

5.2.3 Élaborer un dossier d'affaires afin d'évaluer la pérennisation des navettes fluviales au-delà de 2025

Le projet pilote de navettes fluviales se développe progressivement depuis 2016. Les usagers ont démontré un intérêt croissant envers ce mode de transport, tant du point de vue de l'achalandage que de la satisfaction. L'ARTM poursuivra le projet pilote et formulera des recommandations pour sa pérennisation.

5.2.4 Dresser un bilan et définir un système potentiel de covoiturage

Le projet pilote de covoiturage, lancé en 2023, a permis de clarifier le potentiel de ce mode. Les prochaines étapes consistent à intégrer ce service au sein de l'application Chrono, à définir des normes de fonctionnement et à mettre en place des incitatifs.

5.3 Accroître la visibilité de l'écosystème de la mobilité durable

5.3.1 Développer une stratégie de communication conjointe avec les OPTC afin de promouvoir le transport collectif et améliorer la cohérence des campagnes de promotion et d'information

5.3.2 Poursuivre le développement de mesures incitatives et d'offres promotionnelles afin de susciter l'utilisation des modes durables

5.3.3 Planifier l'aménagement de centres d'apprentissage aux modes durables

Le projet vise à aménager des lieux de formation et d'initiation sur le territoire de l'ARTM pour contribuer à lever des barrières à l'utilisation des modes durables par les citoyens. Le potentiel d'utilisation des espaces et locaux existants sera évalué en vue de déployer ce projet. L'objectif est de déployer un premier projet pilote d'ici 2028.

Projets majeurs d'infrastructure publique

Les projets de plus de 100 millions de dollars sont soumis à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique. Le cheminement de ces projets comporte plusieurs phases et livrables, dont le dossier d'opportunité et le dossier d'affaires, qui doivent être approuvés par le Conseil des ministres.

- › Le dossier d'opportunité doit permettre d'apprécier la pertinence du projet et de recommander la meilleure option à long terme, parmi celles évaluées, pour répondre au besoin exprimé, et ce, dans le respect des enveloppes d'investissement établies par le secrétariat du Conseil du trésor à partir des limites d'investissement fixées.
- › Le dossier d'affaires présente, en détail, la meilleure option à long terme ainsi que le plan de gestion du projet déterminant les actions nécessaires pour mener à bien le projet dans le respect des enveloppes d'investissement établies.

Pour plus de détails sur la Directive, vous pouvez consulter le site Web du Secrétariat du Conseil du trésor : <https://www.tresor.gouv.qc.ca/infrastructures-publiques/gouvernance-des-projets-dinfrastructure>

ADOPTÉ, NON EN VIGUEUR

Orientation 3

Transformer nos façons de faire

- › Pour améliorer l'expérience client
- › Pour dégager des ressources humaines et financières
- › Pour améliorer notre agilité collective et mieux préparer l'avenir
- › Pour une planification intégrée aménagement-mobilité-habitation

Afin d'accroître notre efficacité collective et de générer des économies d'échelle à long terme, des approches visant la mise en commun et le développement de pratiques collaboratives seront mises de l'avant. Le premier objectif consiste à faire évoluer les modèles d'affaires pour une expérience de mobilité renouvelée. L'ARTM s'engage également à travailler en concertation avec ses partenaires pour élaborer un plan d'ensemble des modes structurants et pour contribuer à l'essor de milieux de vie de qualité.

Objectif 6 › Redéfinir l'expérience client

Objectif 7 › Se doter d'un plan d'ensemble des modes structurants

Objectif 8 › Bâtir des partenariats forts afin de contribuer au développement de milieux de vie de qualité



Objectif 6 › Redéfinir l'expérience client

L'utilisation du transport collectif sera simplifiée pour enrichir l'expérience des usagers. De nouvelles solutions de paiement seront offertes et l'information à la clientèle sera bonifiée. Des travaux seront également entrepris afin de doter la région métropolitaine d'un seul point d'entrée pour le service à la clientèle et d'assurer la cohérence des investissements en infrastructures numériques. Enfin, des efforts seront mis en place afin d'améliorer l'organisation et la qualité des services de transport adapté en vue de soutenir la demande anticipée pour la prochaine décennie.

Résultats attendus d'ici 10 ans

- › La note de satisfaction des usagers envers la facilité de paiement demeure positive.
- › La note de satisfaction des usagers envers la qualité de l'information client passe de moyenne à positive.

Indicateurs de performance		État initial	2029	2034
8	Satisfaction des usagers à l'égard de la facilité de payer son déplacement	Transport régulier	Positive ³	Positive
		Transport adapté	En calcul	Positive
9	Satisfaction des usagers à l'égard de la qualité de l'information client	Transport régulier	Moyenne ⁴	Positive
		Transport adapté	En calcul	Positive

Note: Voir le tableau de bord des indicateurs de performance pour plus d'informations (Chapitre 5)

³ Une note de satisfaction positive est comprise entre 7 et 10.

⁴ Une note de satisfaction moyenne est comprise entre 4 et 6.

Moyens et interventions prévus

6.1 Déployer de nouvelles formes de paiement et bonifier l'accès à l'information client

6.1.1 Poursuivre le développement de l'application mobile Chrono

L'application mobile Chrono sera bonifiée pour offrir une gamme de fonctionnalités allant de la planification à la réservation et au paiement de différents services de mobilité utilisés. De nouveaux services de mobilité seront aussi intégrés à l'application.

6.1.2 Déployer de nouvelles formes de paiement et de validation des titres

- › Déployer graduellement, à compter de l'été 2025, une solution permettant de générer une carte OPUS virtuelle dans les téléphones mobiles. Les usagers pourront ainsi acheter leur titre de transport dans l'appli Chrono et le valider en déposant leur téléphone directement sur la borne.
- › Introduire le paiement ouvert par carte bancaire (débit ou crédit) et d'autres supports billettiques, tels que les codes QR imprimés ou numériques permettant une plus grande flexibilité aux usagers.

6.1.3 Mettre en place un Compte mobilité personnalisé

Le Compte mobilité offrira aux usagers plus d'autonomie et de flexibilité dans la gestion, l'achat et le paiement de leurs titres de transport ainsi que leurs abonnements et leurs préférences à travers différentes plateformes (application mobile, le Web et autres). Cette amélioration se concrétisera notamment par :

- › Le déploiement d'un site Web Mobilité qui permet la commande en ligne de carte OPUS avec photo.
- › Le déploiement d'une fonctionnalité qui permet la gestion des différents supports (carte OPUS, carte bancaire et téléphone) et l'achat instantané de titres de transport.

6.1.4 Poursuivre l'amélioration des équipements de billettique actuels

Des évolutions logicielles et des mises à jour seront nécessaires pour permettre d'offrir des solutions en temps réel et respecter les normes de sécurité bancaires. Environ 12 000 équipements, notamment plus de 6 000 valideurs dans les autobus, les stations de métro et les gares de train seront mis à jour.

6.1.5 Se doter d'un planificateur de trajets multimodaux soutenu par une plateforme commune d'analytique et de gestion des données

Ces actifs numériques métropolitains seront intégrés avec ceux soutenant les systèmes de billettique et de service à la clientèle.

ADOPTÉ, NON EN VIGUEUR

6.1.6 Poursuivre l'installation des outils et des équipements technologiques à bord des autobus, aux points d'accès et aux arrêts d'autobus

En plus d'offrir une information en temps réel sur les conditions de déplacements, ces équipements génèrent un ensemble de données utiles aux fins de planification et de gestion quotidienne du réseau. L'ARTM poursuivra les démarches en cours pour assurer la standardisation des données pour faciliter leur gestion et leur partage.

6.1.7 Compléter la construction des billetteries métropolitaines aux terminus Longueuil et Pointe-Claire

6.2 Assurer la cohérence des investissements en infrastructures numériques

6.2.1 Coordonner l'ensemble des investissements en actifs numériques

L'ARTM assurera la cohérence de l'ensemble des investissements nécessaires pour le développement des actifs numériques, notamment en évaluant la mise en commun ou l'harmonisation des actifs suivants :

- › Le réseau de télécommunications métropolitain pour la vente et perception;
- › Les équipements de télécommunications pour les véhicules;
- › Les objets connectés pour l'information voyageur;
- › Le système d'aide à l'exploitation (SAE).

6.2.2 Se doter d'outils spécialisés adaptés à l'évolution de nos activités

Acquérir des outils et des logiciels pour améliorer la performance organisationnelle et la prise de décisions stratégiques.

6.3 Réaliser la transition vers un service client centralisé

6.3.1 Mettre en commun les services à la clientèle de l'ARTM, des OPTC et du REM

La mise en commun des services à la clientèle vise à offrir un point d'accès unique, à accroître l'efficacité opérationnelle et à optimiser les ressources financières.

- › L'ARTM développera en 2025 des normes harmonisées ainsi qu'une image de marque et une offre de service communes.
- › Un plan d'action et de gestion du changement est en cours d'élaboration pour préparer l'ensemble des organisations à la transition vers ce système centralisé dès 2026.

6.3.2 Mettre en commun les services de sûreté et de contrôle du transport en commun

La mutualisation des services de sûreté et de contrôle vise à accroître l'efficacité opérationnelle et à optimiser les ressources financières. Des scénarios potentiels de mutualisation sont en cours d'évaluation.

6.4 Améliorer les services de transport adapté

6.4.1 Mutualiser les services de transport adapté

Un projet de mutualisation des services de transport adapté est en cours. L'un des principaux objectifs consiste à améliorer la qualité de services aux usagers sans en augmenter les dépenses. Cela peut se matérialiser de différentes manières : la possibilité d'offrir plus de déplacements au même coût, de proposer une expérience client homogène, d'améliorer la sécurité, de simplifier des processus d'admission et de réservation, etc. Les travaux en cours visent à définir le modèle d'affaires en 2025. Un travail collaboratif avec les OPTC et les milieux associatifs est prévu tout au long du projet.

6.4.2 Poursuivre le déploiement à l'échelle métropolitaine du programme Mobilité inclusive

Le programme d'apprentissage au transport collectif Mobilité inclusive propose des formations, des outils pédagogiques et des entraînements individuels adaptés aux besoins des différentes clientèles. Ce programme contribue ainsi à accroître l'autonomie des personnes ayant des limitations fonctionnelles. En 2025, un dossier d'affaires sera présenté pour la pérennisation du programme. Il est proposé de former près de 1 000 personnes par année jusqu'en 2030.

ADOPTÉ, NON EN VIGUEUR

Déployer de nouvelles formes de paiement et bonifier l'accès à l'information client

Moyen 6.1

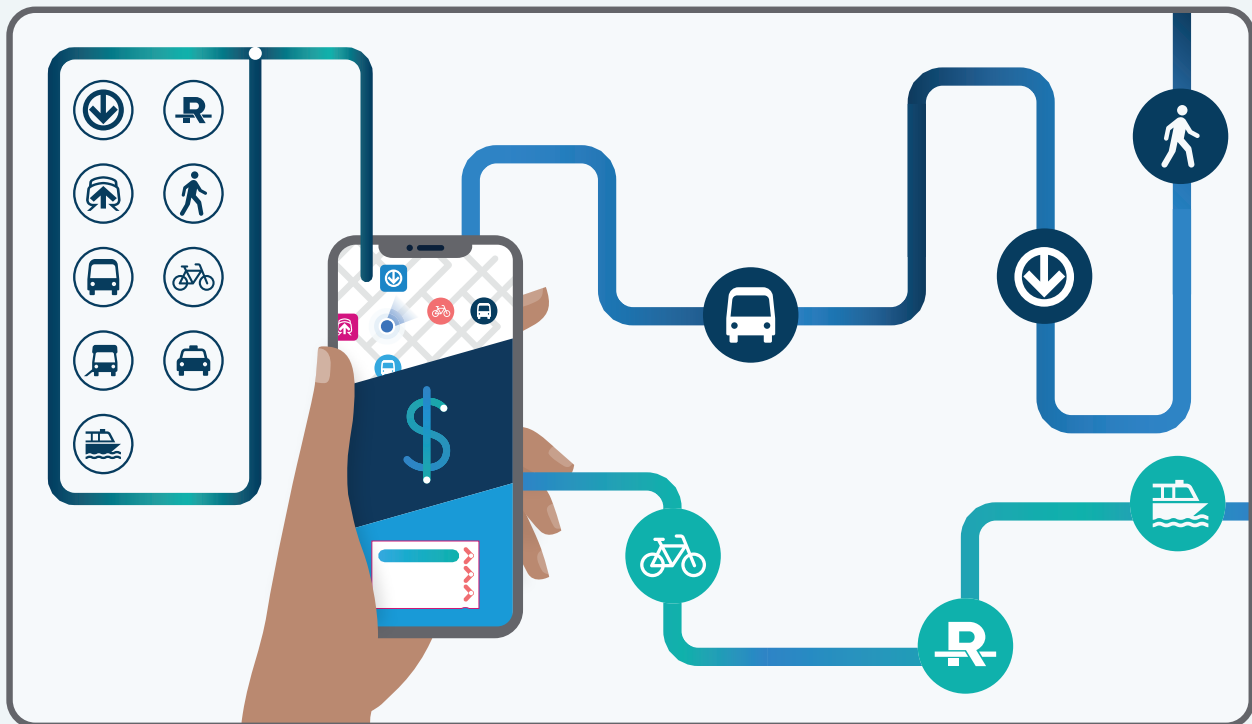
De concert avec ses partenaires, l'ARTM mène un ambitieux projet de modernisation de la billettique. Le projet Concerto simplifiera la vie des usagers du transport collectif partout dans la région métropolitaine de Montréal.

Le projet vise à remplacer le système billettique actuel afin de faciliter l'accès aux services de transport collectif. Il a également l'ambition de donner accès, via l'application mobile Chrono, à tout un éventail de services de transport durable pour répondre efficacement aux besoins de déplacement variés de la population.

L'ARTM a identifié les livrables à prioriser en plaçant l'utilisateur au cœur de la démarche, pour s'assurer d'offrir rapidement des solutions qui changeront véritablement son expérience dans le transport collectif.

À terme, en plus des solutions actuelles, il sera possible d'effectuer un paiement avec une carte bancaire directement aux bornes de validation, avec un téléphone mobile ou en présentant d'autres supports de titres tels qu'un code QR. Le déploiement visera dans un premier temps les services d'autobus, le métro, le REM et le train de banlieue. Le paiement simplifié pourrait également être étendu à d'autres modes, tels que les navettes fluviales, l'autopartage, le covoiturage, le taxi ou le vélopartage.

Le projet prévoit aussi la mise en place d'un environnement de collecte et d'analyse de données pour en faciliter la valorisation, améliorer l'offre de transport et optimiser la diffusion de l'information voyageur.



Objectif 7 › Se doter d'un plan d'ensemble des modes structurants

Le PMAD fixe comme objectif d'orienter au moins 70% de la croissance des nouveaux ménages dans les secteurs visés par une planification intégrée (secteurs PIAT) d'ici 2046. L'atteinte de cette cible requiert que tout projet de transport collectif structurant soit associé à un aménagement durable du territoire. D'ici 2031, quatre projets structurants (REM, prolongement de la ligne bleue du métro, SRB Pie-IX et SRB léger Henri-Bourassa) auront été mis en service dans la région métropolitaine. Plusieurs autres projets structurants sont à l'étude et avanceront à la prochaine phase de planification. Afin d'accroître la visibilité de ces projets, de soutenir la prise de décision à l'égard du séquençage optimal et d'assurer qu'ils contribuent au développement de quartiers urbains denses et complets, l'ARTM mettra en place une démarche de planification des modes structurants.

Résultats attendus d'ici 10 ans

- › L'avancement des grandes étapes de planification des projets sera accéléré.

Indicateur de performance	État initial	2029	2034
10 Taux d'avancement des projets inscrits au plan d'ensemble	En développement	À venir	À venir

Note: Voir le tableau de bord des indicateurs de performance pour plus d'informations (Chapitre 5)

Moyens et interventions prévus

7.1 Compléter les études du plan d'ensemble

7.1.1 Compléter les études du projet structurant des boulevards Notre-Dame / de la Concorde

La STL réalise des études pour évaluer la faisabilité et la pertinence de déployer des infrastructures de SRB sur les boulevards Notre-Dame et de la Concorde à Laval.

7.1.2 Réaliser des études d'opportunité dans l'axe du boulevard Saint-Martin

La STL réalise des études d'opportunité pour évaluer les besoins de mobilité dans l'axe du boulevard Saint-Martin à Laval.

7.1.3 Poursuivre les études du boulevard Taschereau

Le MTMD est responsable des études sur le boulevard Taschereau. L'ARTM voit, avec ses partenaires, la possibilité de réaliser un diagnostic du secteur et d'identifier des solutions de mobilité pour l'ensemble du corridor.

7.1.4 Compléter les études d'opportunité du Projet structurant du grand Sud-Ouest de Montréal

L'ARTM et ses partenaires du bureau d'études ont débuté les études d'opportunité afin d'évaluer les besoins de mobilité dans le secteur du grand Sud-Ouest de Montréal. À la lumière de la consultation publique menée à l'hiver 2024, le bureau d'études poursuit l'analyse des scénarios de modes et de tracés afin de préciser la solution à recommander dans le dossier d'opportunité.

7.1.5 Poursuivre les études du Projet structurant de l'est et du nord-est de Montréal

En 2024, l'ARTM a complété des analyses de faisabilité permettant de présenter un projet de transport structurant pour desservir l'est de la région métropolitaine de Montréal. Avec l'accord du gouvernement du Québec, l'ARTM entreprendra la réalisation d'une étude d'avant-projet préliminaire.

7.1.6 Réaliser des études préliminaires dans huit zones pour y évaluer le potentiel d'implantation des modes structurants ou d'autres solutions de mobilité. Ces zones sont délimitées à la Figure 32

- › Chomedey – Saint-Laurent
- › Corridor laurentien
- › Corridor montérégien
- › Les Moulins
- › Marguerite-d'Youville
- › Roussillon
- › Saint-Laurent – Ahuntsic – Montréal-Nord
- › Secteurs centraux de Montréal

7.1.7 Explorer les options pour accroître la capacité et la performance du réseau de métro

Le remplacement des voitures MR-73 par des voitures AZUR, du système de contrôle de train ainsi que des équipements fixes (ventilation, énergie, voie, etc.) permettraient d'accroître la fréquence et la capacité du réseau de métro. Les travaux potentiels de modernisation du réseau de métro seront pris en compte dans le cadre des études préliminaires afin d'offrir un portrait complet des besoins d'investissements et de tenir compte des effets sur le réseau.

ADOPTÉ, NON EN VIGUEUR

7.1.8 Étudier les avenues possibles pour valoriser le réseau de trains de banlieue

Poursuivre les études afin d'identifier des pistes de valorisation des quatre lignes de train suivantes:

- › Ligne 12 – Saint-Jérôme, dans le cadre des études préliminaires du corridor laurentien
- › Ligne 13 – Mont-Saint-Hilaire, dans le cadre des études préliminaires du corridor montréalais
- › Ligne 14 – Candiac, dans le cadre des études préliminaires du secteur Roussillon – Châteauguay
- › Ligne 15 – Mascouche, dans le cadre des études préliminaires du secteur Les Moulins

7.2 Faire évoluer le cadre de gestion des grands projets

7.2.1 Renforcer l'influence et le leadership du secteur du transport collectif

Le secteur du transport collectif est l'un des plus importants donneurs d'ouvrage publics. L'ARTM usera de son influence afin de faire évoluer le cadre actuel de gestion des grands projets afin de réduire leurs délais et les coûts de réalisation. L'ARTM et les OPTC veilleront également à conseiller les décideurs sur les enjeux d'intérêt pour la région métropolitaine et de recommander, s'il y a lieu, les modifications législatives potentielles.

7.2.2 Définir de nouveaux modèles de financement des projets structurants

La conclusion d'ententes est prévue pour définir les contributions aux investissements et à l'exploitation des grands projets de transport collectif. Ce sera l'occasion de revoir le modèle de financement en vue d'en diversifier les sources et les contributeurs.

7.2.3 Participer aux activités de développement et de valorisation immobilière

La participation de l'ARTM et des OPTC à la réalisation de développements immobiliers ou de toutes autres activités de valorisation immobilière relatives aux actifs de transport collectif sur le territoire de l'ARTM permettrait d'encourager la construction de logements à proximité des points d'accès au transport en commun et de générer des revenus supplémentaires.





Un plan d'ensemble pour le développement des projets structurants

Moyen 7.1

Cinq projets structurants de transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal sont à l'étude. Ces études concernent des projets d'envergures différentes et permettent d'évaluer l'opportunité de déployer des modes intermédiaires, tels des SRB et des tramways.

Parallèlement, des études préliminaires seront lancées dans **huit zones** du territoire de l'ARTM. Ces zones d'études regroupent des axes et des corridors complémentaires qui peuvent offrir un potentiel pour implanter des modes structurants ou d'autres solutions de mobilité. La modernisation et la valorisation des réseaux de métro et de trains de banlieue existants seront également prises en compte dans le cadre de ces études préliminaires afin d'offrir un portrait complet des besoins d'investissements et de tenir compte des effets sur le réseau.

Afin d'avoir une meilleure visibilité sur l'ensemble de ces études et des recommandations qui en découleront, l'ARTM élaborera un plan d'ensemble désignant, parmi les projets à l'étude, les projets structurants prioritaires à recommander au gouvernement. Ce plan sera évolutif et mis à jour régulièrement. Un séquençage de réalisation sera proposé de façon à optimiser les différents besoins techniques (par exemple les centres d'entretien) et pour tenir compte des opportunités de maillage. L'ARTM s'assurera que les solutions de mobilité recommandées soient conformes aux besoins de mobilité du territoire, que leur acceptabilité ait été validée et que l'ordre de grandeur des coûts de réalisation soit validé. Les études du plan d'ensemble seront réalisées en collaboration avec les OPTC, les municipalités et le MTMD.

ADOPTÉ, NON EN VIGUEUR

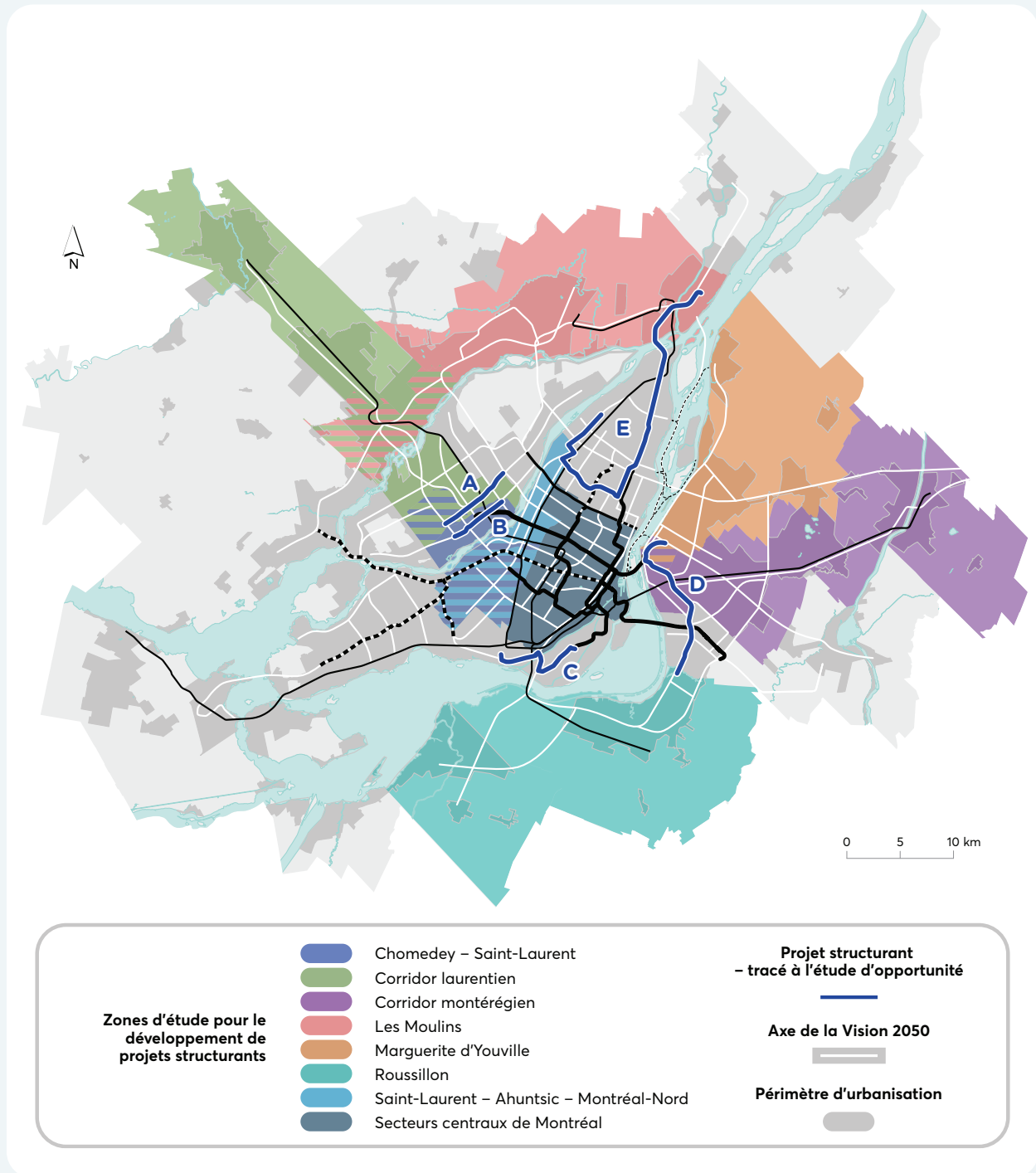


Figure 32: Zones d'études et projets structurants faisant l'objet d'études d'opportunité
Source: ARTM

Note: Les études seront circonscrites au périmètre d'urbanisation à proximité des principaux corridors à l'intérieur des zones d'étude

ADOPTÉ, NON EN VIGUEUR

Tableau 7: Les caractéristiques des cinq projets structurants faisant l'objet d'études d'opportunité et des huit zones visées pour des études préliminaires

Secteurs		Population	Densité de population	Densité d'emplois	Part modale TC PPAM	Maillage potentiel aux réseaux
Boulevard Notre-Dame / de la Concorde	A	99 000	48 hab./ha	11 emp./ha	23%	Métro – Ligne orange Train Ligne 12 – Saint-Jérôme
Boulevard Saint-Martin	B	139 000	21 hab./ha	13 emp./ha	14%	SRB Pie-IX
Grand Sud-Ouest (GSO)	C	190 000	30 hab./ha	15 emp./ha	22%	Métro – Ligne verte Train Ligne 14 – Candiac
Boulevard Taschereau	D	293 000	31 hab./ha	10 emp./ha	19%	Métro – Ligne jaune REM – Antenne Brossard
Projet structurant de l'est (PSE)	E	646 000	31 hab./ha	10 emp./ha	19%	Métro – Lignes bleue et verte Train Ligne 15 – Mascouche
Chomedey – Saint-Laurent		288 000	32 hab./ha	19 emp./ha	22%	Métro – Ligne orange REM
Corridor laurentien		344 000	20 hab./ha	9 emp./ha	9%	Métro – Ligne orange Train Ligne 12 – Saint-Jérôme
Corridor montérégien		330 000	22 hab./ha	7 emp./ha	15%	Métro – Ligne jaune Ligne 13 – Mont-Saint-Hilaire
Les Moulins		298 000	18 hab./ha	6 emp./ha	6%	Train Ligne 12 – Saint-Jérôme Train Ligne 15 – Mascouche
Marguerite-d'Youville		213 000	19 hab./ha	9 emp./ha	15%	Métro – Ligne jaune
Roussillon		185 000	18 hab./ha	4 emp./ha	10%	REM Train Ligne 14 – Candiac
Saint-Laurent – Ahuntsic – Montréal-Nord		326 000	42 hab./ha	24 emp./ha	25%	REM Métro – Ligne orange REM – axe central Train Ligne 15 – Mascouche Train Ligne 12 – Saint-Jérôme SRB Pie-IX
Secteurs centraux de Montréal		832 000	74 hab./ha	56 emp./ha	40%	Métro – Lignes orange, bleue et verte REM – axe central

ADOPTÉ, NON EN VIGUEUR

Un cadre d'évaluation des solutions de mobilité potentielles a été développé et repose sur trois critères et neuf indicateurs.

Tableau 8: Critères d'évaluation des solutions de mobilité

Critères	Indicateurs
La contribution aux objectifs stratégiques	<ul style="list-style-type: none"> › Achalandage potentiel* › Densité prévue[†] › Gains de temps* › Maillage potentiel avec le réseau existant et futur
L'effet sur le cadre financier régional	<ul style="list-style-type: none"> › Coûts d'immobilisation et d'exploitation* › Ratio achalandage coûts*
La facilité de mise en œuvre	<ul style="list-style-type: none"> › Faisabilité d'implantation* › Sources de financement disponibles › Développement urbain prévu

*Une modélisation est nécessaire afin d'évaluer ces indicateurs

[†]En tenant compte des seuils minimaux de densité résidentielle et de la capacité d'accueil estimée des nouveaux logements établis par la CMM dans le PMAD.

Le plan d'ensemble permettra d'accélérer la conception des solutions de mobilité. Un indicateur de suivi, mesurant, par exemple, le délai entre la conception et la réalisation des projets sera développé. Il permettra d'identifier des opportunités d'amélioration en vue d'accélérer la réalisation des projets.

Tableau 9: Calendrier de réalisation des projets structurants et des projets faisant l'objet d'un mandat d'études

État	Projets structurants ou zones d'études	Prochain jalon	
		Démarrage	Échéance
En réalisation	Réseau express métropolitain (REM)	Mise en service	
	Prolongement ligne bleue (PLB)	2018	2027
	Prolongement du SRB Pie-IX	2020	2031
	SRB léger Henri-Bourassa	2023	2027
En planification	Ajout des stations Griffintown – Bernard-Landry et Bridge – Bonaventure au REM	Entente ARTM - gouvernement	
		2024	2025
À l'étude	Boulevard Notre-Dame / de la Concorde Boulevard Saint-Martin Boulevard Taschereau Grand Sud-Ouest (GSO) Projet structurant de l'est (PSE)	Étude d'opportunité[†]	
		2022	2025
		2024	2026
		À déterminer	À déterminer
		2021	2025
En identification	Chomedey – Saint-Laurent Corridor laurentien Corridor montérégien Les Moulins Roussillon Marguerite-d'Youville Saint-Laurent – Ahuntsic – Montréal-Nord Secteurs centraux de Montréal	Recommandation	
		2023	À déterminer
		2025	2026
		2025	2027
		2025	2027
		2027	2029
		2027	2029
		2027	2029
2026	2028		
2025	2026		

[†]Ces études pourront conduire au dépôt d'un dossier d'opportunité au gouvernement du Québec à une échéance ultérieure.

Objectif 8 › Bâtir des partenariats forts afin de contribuer au développement de milieux de vie de qualité

L'amélioration des conditions de mobilité contribue significativement à l'amélioration de la qualité des milieux de vie. En combinant divers moyens d'action de différents domaines (environnement, architecture, habitation, aménagement du territoire, etc.), on peut maximiser les retombées positives des projets de mobilité. La création de partenariats est donc essentielle pour que tous se rallient autour d'un même objectif et assurent avec succès leur mission respective. L'ARTM fera preuve de leadership pour accompagner les partenaires dans leurs travaux visant l'atteinte des objectifs du PMAD et contribuera au renforcement de l'équité territoriale et sociale.

Résultats attendus d'ici 10 ans

- › La compétitivité des services de transport en commun sera accrue pour un grand nombre de personnes.

Indicateurs de performance		État initial	2029	2034
12 Pourcentage de la population pour laquelle l'accès aux activités en transport en commun est devenu plus compétitif	Population d'ensemble	Voir la figure 27	11%	25%
	Population potentiellement vulnérable		14%	30%

Note: Voir le tableau de bord des indicateurs de performance pour plus d'informations (Chapitre 5)

Moyens et interventions prévus

8.1 Offrir un accompagnement aux partenaires en appui aux objectifs du PMAD

8.1.1 Offrir un accompagnement aux MRC et aux agglomérations

Le PMAD prévoit, pour les MRC et les agglomérations, certaines exigences à l'égard du transport collectif. L'ARTM offrira l'accompagnement nécessaire afin d'optimiser la synergie entre les différentes échelles de planification.

8.1.2 Articuler des démarches de planification concertée

Des études sont réalisées en continu par l'ARTM et les OPTC pour soutenir la planification et l'organisation des services. En tenant compte des caractéristiques des milieux urbains et des niveaux de service en transport collectif, plusieurs axes et secteurs ont été désignés comme étant propices pour améliorer les conditions de mobilité durable et les services d'autobus existants (voir Figure 33). Un travail reste à faire afin de déterminer, en collaboration avec l'ensemble des partenaires concernés, les actions à poser pour améliorer les conditions de mobilité pour tous les usagers de la route (piéton, cycliste, automobiliste, etc.). La planification des actions à poser devra notamment tenir compte de l'accès:

- › aux pôles d'emplois et aux pôles à rayonnement international identifiés au PMAD;
- › aux secteurs de planification intégrée (PIAT) identifiés au PMAD, parmi lesquels figurent plusieurs secteurs en voie de requalification;
- › aux axes du Réseau vélo métropolitain identifiés au PMAD;
- › aux lieux générateurs de déplacements, en particulier les pôles d'emploi, d'études et de santé (voir Figure 33);
- › aux parcs et espaces verts d'importance régionale (voir Figure 33);
- › aux secteurs de vulnérabilité socioéconomique (voir Figure 33).

Ces démarches pourront se dérouler selon les occasions qui se présentent: travaux routiers, révision d'un outil de planification (ex.: schémas d'aménagement et de développement, plan d'urbanisme), refonte de réseau d'autobus, etc.

8.1.3 Soutenir la collecte et la valorisation de données

L'ARTM compte créer un pôle de données en mobilité. Ce pôle regrouperait des données ouvertes de l'ARTM et de nos partenaires, ainsi qu'un catalogue de données. Comme premier volet, une plateforme de données ouvertes au public sera déployée en 2025.

ADOPTÉ, NON EN VIGUEUR

8.2 Contribuer au renforcement de l'équité territoriale et sociale

8.2.1 Étudier la faisabilité d'application de différents modèles de tarification sociale et formuler des recommandations relatives au cadre tarifaire actuel

8.2.2 Développer des partenariats de recherche afin de mieux documenter les enjeux de mobilité dans les secteurs de vulnérabilité socioéconomique illustrés à la Figure 34

Ces diagnostics deviendront des intrants à la planification des grands projets et favoriseront la prise en compte de la vulnérabilité sociale dans les pratiques de planification du transport collectif.

8.2.3 Mettre en œuvre un cadre de planification du réseau artériel métropolitain (RAM)

Le RAM, désigné par la CMM et dont la responsabilité a été transférée à l'ARTM en juin 2017, vise à faciliter le déplacement des personnes et des marchandises entre les municipalités de la région métropolitaine. Il s'agit d'un outil qui peut permettre de favoriser un meilleur partage des voies routières et améliorer la fluidité, la sécurité et la convivialité de tous les types de déplacements. À terme, il offre l'occasion de se doter d'un cadre de gestion intégrée à l'égard des divers réseaux de surface (réseau d'autobus, réseau vélo métropolitain, etc.) et d'effectuer des choix d'aménagement arrimés à la fonctionnalité des infrastructures routières, à leur sécurité et à leur optimisation. L'intervention visera dans un premier temps à identifier les grandes actions à prendre par volet et leur niveau de priorité en vue de mener à l'adoption de normes, règles et modalités d'utilisation des voies du RAM.



Démarches de planification concertée

Intervention 8.1.2

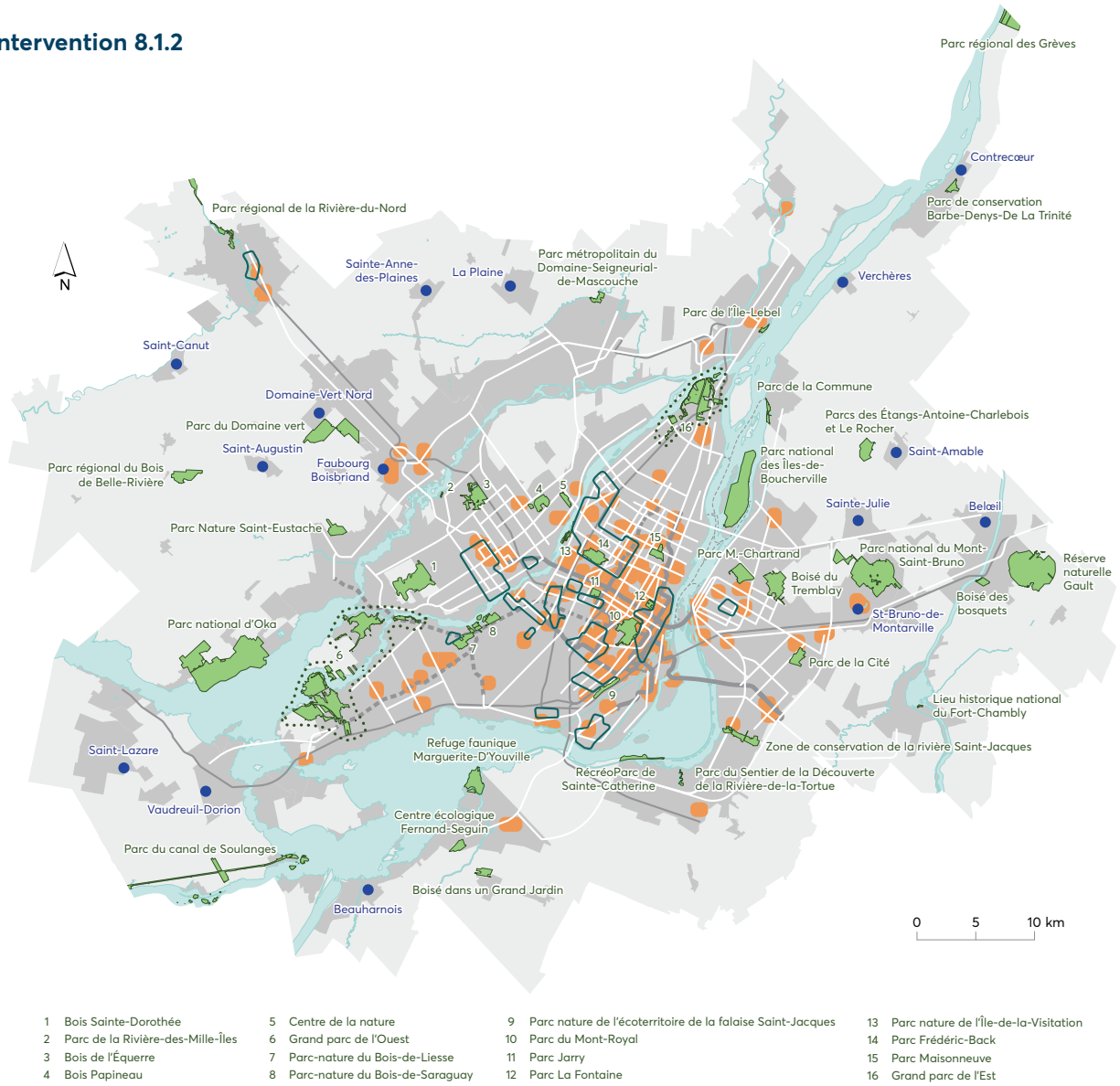


Figure 33: Secteurs et axes propices pour des démarches de planification concertée
Source: ARTM

Enjeux de mobilité dans les secteurs de vulnérabilité socioéconomique

Intervention 8.2.2

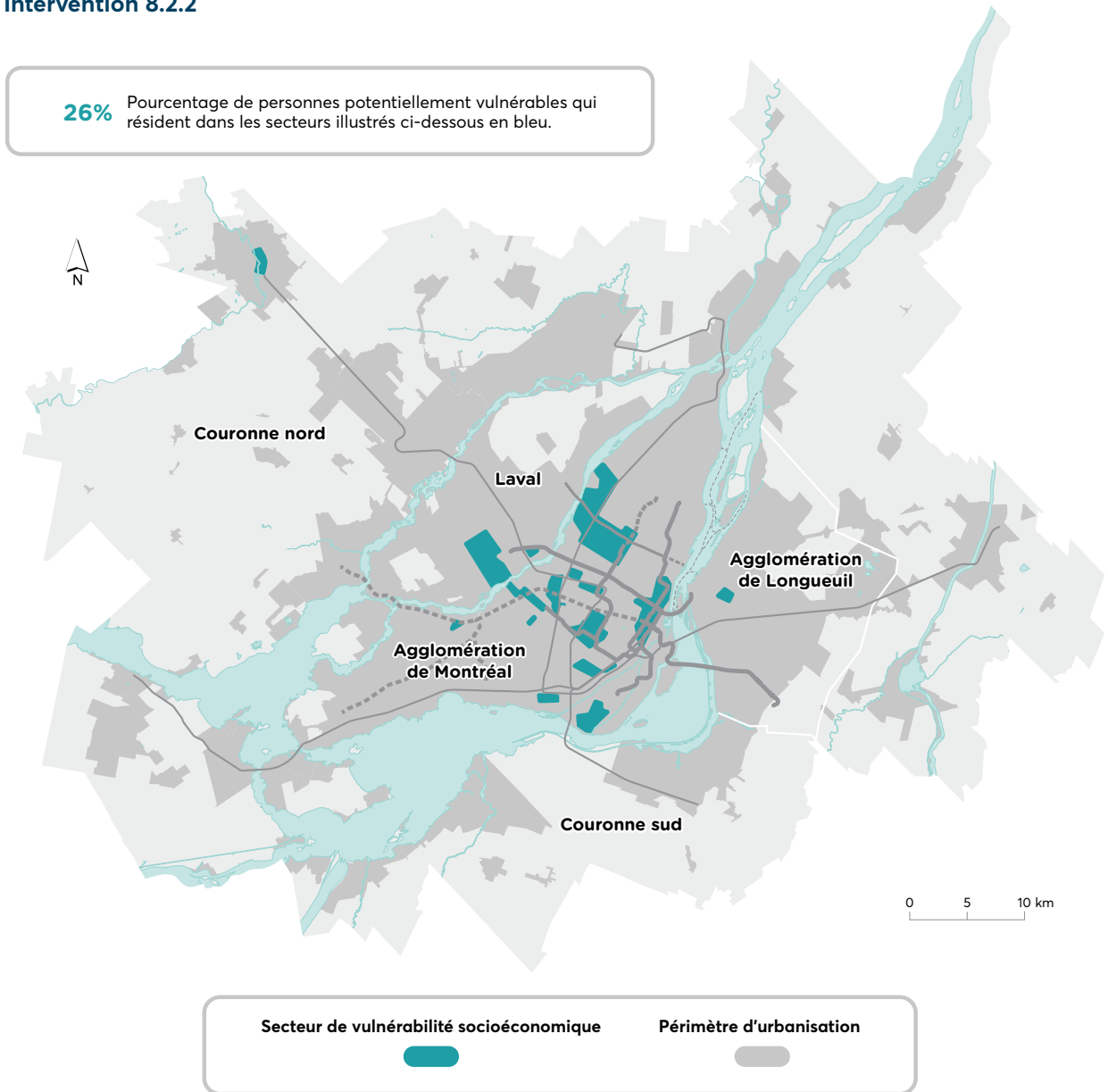


Figure 34: Secteurs de concentration de personnes potentiellement vulnérables sur le plan socioéconomique
Source: Statistique Canada (2021), traitement par l'ARTM

ADOPTÉ, NON EN VIGUEUR

Chapitre 4

La stratégie de financement



ADOPTÉ, NON EN VIGUEUR

Après plusieurs années marquées par les effets de la pandémie de COVID-19 sur le cadre financier du transport collectif, une entente de financement historique a été conclue avec le gouvernement du Québec pour la période 2025-2028. Cette entente pluriannuelle a été convenue grâce aux efforts soutenus de l'ensemble des parties prenantes.

Les modalités de cette entente visent l'atteinte de l'équilibre budgétaire en 2028 tout en permettant un financement prévisible. Cependant, comme l'économie mondiale navigue toujours dans un contexte complexe et incertain, l'atteinte de l'équilibre budgétaire demeure à risque face à de nouvelles perturbations et de nouveaux imprévus.

Dans ce contexte fragile, il a été préférable d'agir avec prudence. Les interventions du PSD ont donc été établies en fonction de la capacité financière de la région définie sur la base des modalités de l'entente de financement. Les études et les projets de transport collectif proposés par le PSD nécessiteront la confirmation du financement de la part de l'ensemble des contributeurs, soit les gouvernements du Canada et du Québec, l'ARTM et les municipalités.

Dans l'éventualité où l'un des contributeurs décidait de ne pas prendre part, en totalité ou en partie, au financement d'un projet, l'ARTM révisera avec ses partenaires, la liste des projets et le cadre financier associé afin d'assurer la réalisation des projets jugés prioritaires. En parallèle, plusieurs réorganisations et optimisations seront entreprises par l'ARTM et les OPTC afin de réduire les dépenses et de générer des économies annuelles d'environ 150 millions de dollars. En 2025, l'ARTM travaillera également en collaboration avec la CMM en vue de doter la région d'une nouvelle politique de financement qui sera mise en application dès 2026.

Ce chapitre présente une estimation des besoins financiers liés aux investissements prévus au PSD et le cadre financier 2025-2034. Le PSD est un document évolutif qui devra être mis à jour en fonction des outils de planification métropolitains qui seront déployés pour consolider la planification des investissements, des infrastructures et des services requis au-delà de la période de fin de l'entente, soit 2028. Ces outils serviront de base à la révision du PSD et du cadre financier.

Estimation des nouveaux coûts d'investissements

Les interventions prévues au PSD requièrent de nouveaux investissements de **13,3 milliards de dollars** pour la période 2025-2034. En incluant les investissements antérieurs aux dix années concernées (10,8 milliards de dollars), les investissements totalisent 24,1 milliards de dollars. Leur évaluation s'appuie notamment sur le Plan québécois des infrastructures (PQI) 2024-2033 et les programmes décennaux d'immobilisations (PDI) de 2024-2034. Les projets du PQI sont présentés à titre indicatif. La confirmation du financement du gouvernement du Québec et du taux de subvention accordé est désignée par le ou la ministre en titre, responsable du transport collectif. La mise à jour de ces coûts sera conséquente à la mise à jour annuelle du PQI.

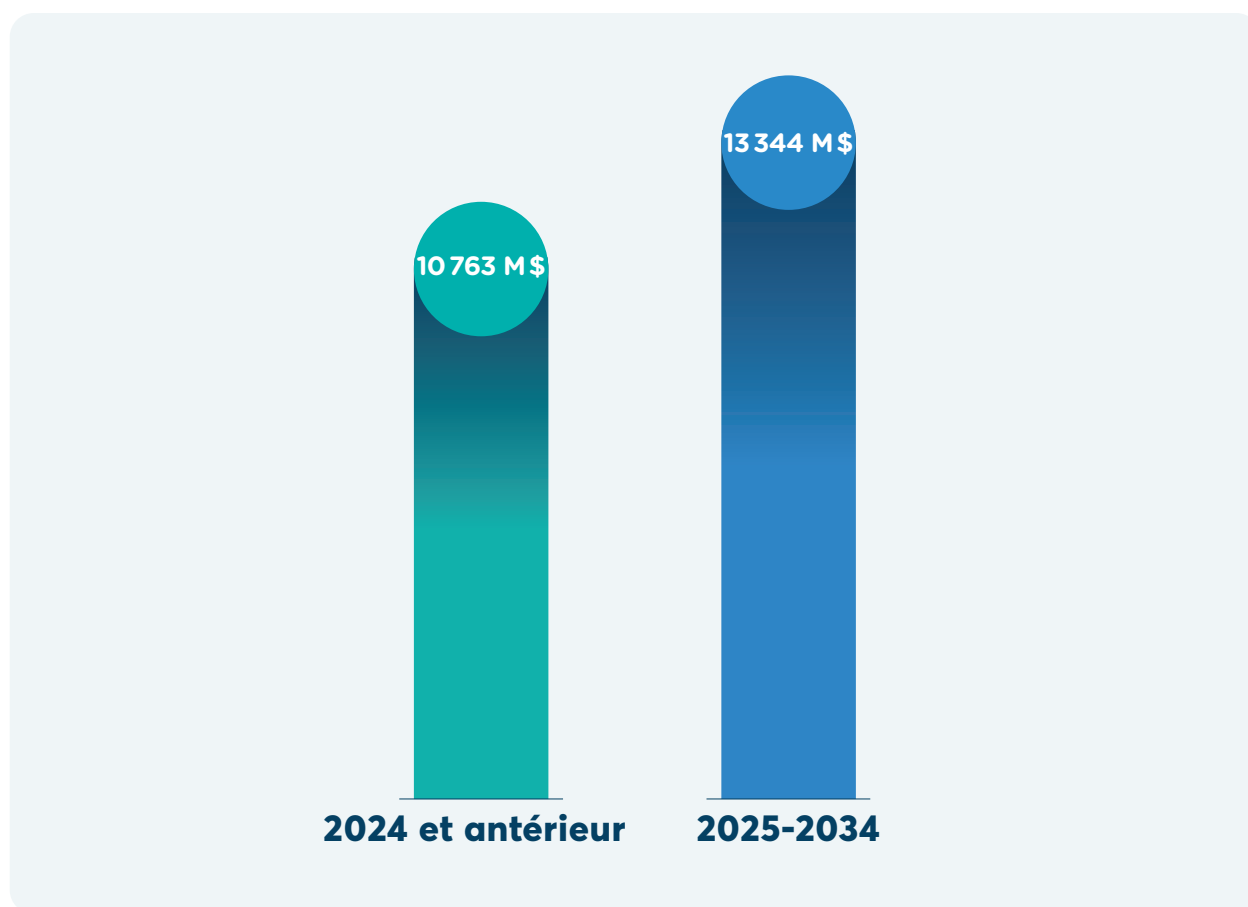
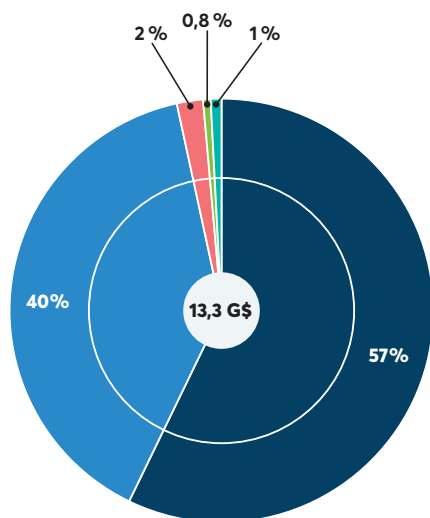


Figure 35: Sommaire des coûts d'investissement
Source: ARTM

ADOPTÉ, NON EN VIGUEUR

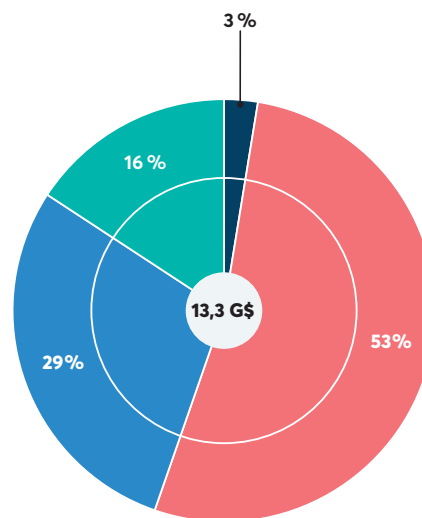
La majorité de ces nouveaux investissements est liée au métro (57%) et aux services d'autobus (40%). L'ampleur des investissements pour le métro s'explique en grande partie par la réalisation du prolongement de la ligne bleue du métro. Quant aux investissements liés aux services d'autobus, ceux-ci découlent principalement des besoins liés à l'électrification des autobus.



- Métro | 7 611 M\$
- Autobus | 5 281 M\$
- Train | 266 M\$
- Administratif et autre | 76 M\$
- REM[†] | 109 M\$

Figure 36: Répartition des nouveaux investissements selon les services de transport en commun
Source: ARTM


Les investissements décennaux sont composés à 53% de projets visant le développement, 29% de projets liés à l'électrification, 16% de projets visant le maintien des actifs et 3% de projets liés à l'amélioration des services existants. Le projet du prolongement de la ligne bleue et ses projets connexes représentent à eux seuls 96% des investissements en développement.



- Développement | 7 020 M\$
- Électrification | 3 854 M\$
- Maintien | 2 098 M\$
- Amélioration | 371 M\$

Figure 37: Répartition des nouveaux investissements selon la catégorie de portefeuille
Source: ARTM

[†] Comprend uniquement les investissements en immobilisations nécessaires à l'intégration du REM au système de transport collectif (voir Moyen 3.1 détaillé au Chapitre 3 - La feuille de route des dix prochaines années)

 À des fins d'alignement à la planification stratégique, les nouveaux investissements sont présentés par orientation stratégique, objectif et moyen d'intervention.

Orientation **1**

Améliorer la performance de nos investissements

Pour les dix prochaines années, des investissements de 2,1 milliards de dollars seront nécessaires pour améliorer la résilience et la qualité de nos infrastructures (objectif 1). Les investissements requis pour l'électrification des réseaux d'autobus (objectif 2) sont de l'ordre de 3,9 milliards de dollars. L'ARTM misera sur la coordination, le partage des connaissances et l'action en partenariat afin de maximiser le rendement de ces investissements qui totalisent **6,0 milliards de dollars** pour les dix prochaines années.

Tableau 10: Nouveaux investissements – Orientation 1 (en million \$)

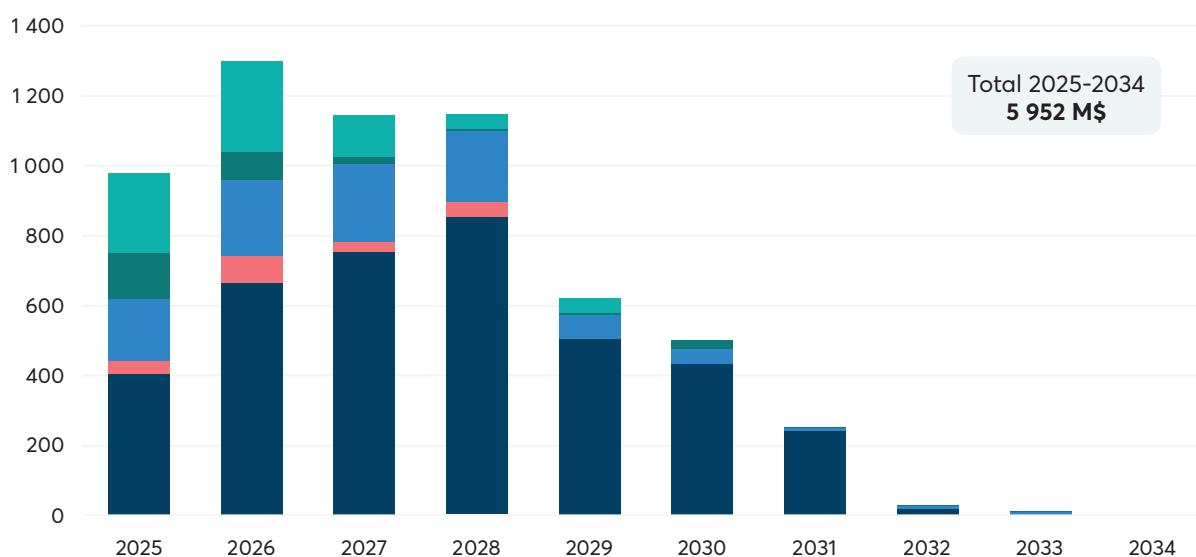
Moyen		2024 et antérieur	Total 2025-2034
Objectif 1 › Rehausser la résilience et la qualité des infrastructures existantes			
1.1	Entretenir et mettre aux normes le réseau de métro	4 721 M\$	694 M\$
1.2	Entretenir et mettre aux normes le réseau de train	549 M\$	267 M\$
1.3	Entretenir et mettre aux normes le réseau d'autobus	1 495 M\$	959 M\$
1.4	Se doter d'une vision d'ensemble de l'état des actifs	0 M\$ [†]	0 M\$ [†]
1.5	Accélérer le déploiement de l'accessibilité universelle	511 M\$	178 M\$
Sous-total		7 277 M\$	2 098 M\$
Objectif 2 › Tirer profit de l'électrification du réseau d'autobus			
2.1	Acquérir les autobus électriques et adapter les infrastructures	721 M\$	3 848 M\$
2.2	Favoriser une culture d'agilité et d'innovation	0 M\$ [†]	0 M\$ [†]
Sous-total		721 M\$	3 854 M\$
Total		7 997 M\$	5 952 M\$

Note: Les sommes ayant été arrondies, leur addition peut ne pas correspondre à la somme indiquée.

[†]Sans coût d'investissement

Séquencement

Les premières années seront principalement marquées par les investissements requis pour l'achat d'autobus électriques, l'adaptation d'une dizaine de garages pour soutenir l'électrification et la planification de la construction de trois nouveaux centres de transport. En parallèle, l'ARTM et les OPTC établiront les prochains grands chantiers à venir pour l'entretien et la mise aux normes des actifs ainsi que le séquencement optimal pour les réaliser (voir Intervention 1.4.2). Le financement de ces grands chantiers sera alors convenu avec le gouvernement du Québec.



Objectif 1 › Rehausser la résilience et la qualité des infrastructures existantes

- Entretien, mettre aux normes et sécuriser le réseau de métro
- Entretien, mettre aux normes et sécuriser le réseau de train
- Entretien, mettre aux normes et sécuriser le réseau d'autobus
- Accélérer le déploiement de l'accessibilité universelle

Objectif 2 › Tirer profit de l'électrification du réseau d'autobus

- Acquérir les autobus électriques et adapter les infrastructures

Figure 38: Séquencement annuel des nouveaux investissements, par moyen – Orientation 1 (en million \$)
Source: ARTM

Orientation **2****Induire une croissance rapide de l'achalandage**

Plus de **7,3 milliards de dollars** d'investissements contribueront à l'atteinte de la cible à l'horizon 2034, qui est de hausser la part modale des modes durables à 37%.

De ce montant, 6,9 milliards de dollars seront affectés à la complétion du REM, du prolongement de la ligne bleue ainsi que des SRB Pie-IX et Henri-Bourassa. Ce montant inclut les coûts de réalisation des projets ainsi que les coûts des interventions connexes visant à assurer leur intégration au système de transport collectif existant (objectif 3).

Plus de 339 millions de dollars seront également réservés pour réaliser les travaux d'aménagement du programme BUS+. Celui-ci vise à accélérer l'optimisation et la bonification de l'offre de service par autobus après plusieurs années où l'offre a été maintenue au niveau prépandémique. L'ARTM et les OPTC travailleront en collaboration pour réaliser les travaux de mise en commun des services et infrastructures sur certains corridors. Ces interventions permettront de dégager des économies à long terme sans compromettre l'efficacité des services existants.

Des investissements de 18 millions de dollars permettront finalement de favoriser une utilisation complémentaire et intégrée des différents modes de transport durables (objectif 5). Ces investissements appuieront les objectifs du PMAD et ceux du plan Réseau vélo métropolitain.

Tableau 11: Nouveaux investissements – Orientation 2 (en million \$)

Moyen		2024 et antérieur	Total 2025-2034
Objectif 3 > Assurer le succès des grands projets en réalisation			
3.1	Assurer l'intégration du REM au système de transport existant ^{††}	158 M\$	109 M\$
3.2	Réaliser le prolongement de la ligne bleue du métro et les projets connexes	1 968 M\$	6 732 M\$
3.3	Réaliser les projets d'aménagement de services rapides par bus (SRB)	331 M\$	102 M\$
Sous-total		2 457 M\$	6 943 M\$
Objectif 4 > Déployer des actions rapides pour hausser l'attractivité des services d'autobus			
4.1	Doter la région métropolitaine d'un réseau d'autobus performant	72 M\$	339 M\$
4.2	Optimiser l'offre de services	0 M\$ [†]	0 M\$ [†]
Sous-total		72 M\$	339 M\$
Objectif 5 > Accroître la diversité des modes durables			
5.1	Accroître l'intermodalité aux points d'accès du réseau	111 M\$	18 M\$
5.2	Faciliter le déploiement et la régionalisation des services de mobilité	0 M\$ [†]	0 M\$ [†]
5.3	Accroître la visibilité de l'écosystème de la mobilité durable	0 M\$ [†]	0 M\$ [†]
Sous-total		111 M\$	18 M\$
Total		2 640 M\$	7 300 M\$

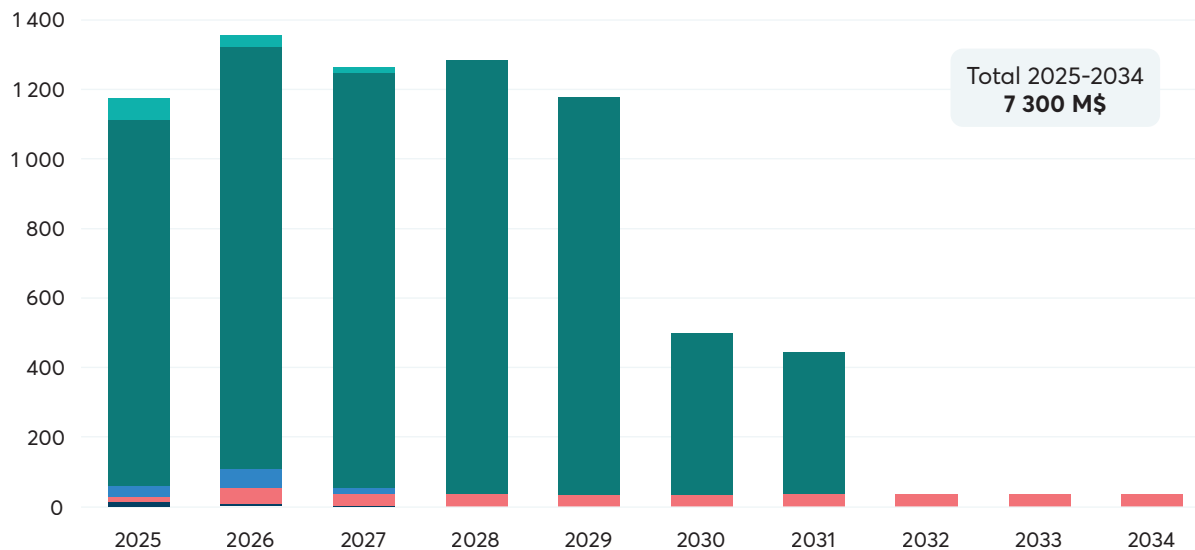
Note: Les sommes ayant été arrondies, leur addition peut ne pas correspondre à la somme indiquée.

[†] Sans coût d'investissement

^{††} Comprend uniquement les investissements en immobilisation nécessaires à l'intégration du REM au système de transport collectif (voir Moyen 3.1 détaillé au Chapitre 3 - La feuille de route des dix prochaines années)

Séquencement

Ces nouveaux investissements concernent majoritairement la mise en service du prolongement de la ligne bleue de métro, le remplacement du système de contrôle des trains sur la ligne bleue et les coûts liés à l'étude de besoins pour un nouveau centre d'attache. La construction du REM se poursuivra également, bien que les coûts d'études et de construction du REM ne sont pas considérés dans cet exercice, étant à la charge de CPDQ Infra. Les investissements prévus pour le déploiement du programme BUS+ sont planifiés en continu sur la période. Comme plusieurs projets structurants font actuellement l'objet d'études d'opportunité, des coûts d'investissement pourraient s'ajouter sur la période une fois les autorisations obtenues de la part du gouvernement du Québec.



Objectif 3 > Assurer le succès des grands projets en réalisation

- Assurer l'intégration du REM au système de transport existant
- Réaliser le prolongement de la ligne bleue du métro et les projets connexes
- Réaliser les projets d'aménagement de services rapides par bus (SRB)

Objectif 4 > Déployer des actions rapides pour hausser l'attractivité des services d'autobus

- Doter la région métropolitaine d'un réseau d'autobus performant

Objectif 5 > Accroître la diversité des modes durables

- Accroître l'intermodalité aux points d'accès du réseau

Figure 39: Séquencement des nouveaux investissements, par moyen – Orientation 2 (en million \$)
Source: ARTM

Orientation **3**

Transformer nos façons de faire

Afin de rehausser l'efficacité et l'efficience collective, le PSD prévoit des investissements décennaux de **92 millions de dollars**. De ce montant, 86 millions de dollars contribueront à améliorer l'expérience client (objectif 6) et 6 millions de dollars permettront de poursuivre les études des modes structurants désignés au plan d'ensemble (objectif 7).

Tableau 12: Nouveaux investissements – Orientation 3 (en million \$)

Moyen		2024 et antérieur	Total 2025-2034
Objectif 6 > Redéfinir l'expérience client			
6.1	Déployer de nouvelles formes de paiement et bonifier l'accès à l'information client	93 M\$	73 M\$
6.2	Assurer la cohérence des investissements en infrastructures numériques	1 M\$	13 M\$
6.3	Réaliser la transition vers un service client centralisé	0 M\$ [†]	0 M\$ [†]
6.4	Améliorer les services de transport adapté	0 M\$ [†]	0 M\$ [†]
Sous-total		95 M\$	86 M\$
Objectif 7 > Se doter d'un plan d'ensemble des modes structurants			
7.1	Compléter les études du plan d'ensemble	31 M\$	6 M\$
7.2	Faire évoluer le cadre de gestion des grands projets	0 M\$ [†]	0 M\$ [†]
Sous-total		31 M\$	6 M\$
Objectif 8 > Bâtir des partenariats forts afin de contribuer au développement de milieux de vie de qualité			
8.1	Offrir un accompagnement aux partenaires en appui aux objectifs du PMAD	0 M\$ [†]	0 M\$ [†]
8.2	Contribuer au renforcement de l'équité territoriale et sociale	0 M\$ [†]	0 M\$ [†]
Sous-total		0 M\$	0 M\$
Total		126 M\$	92 M\$

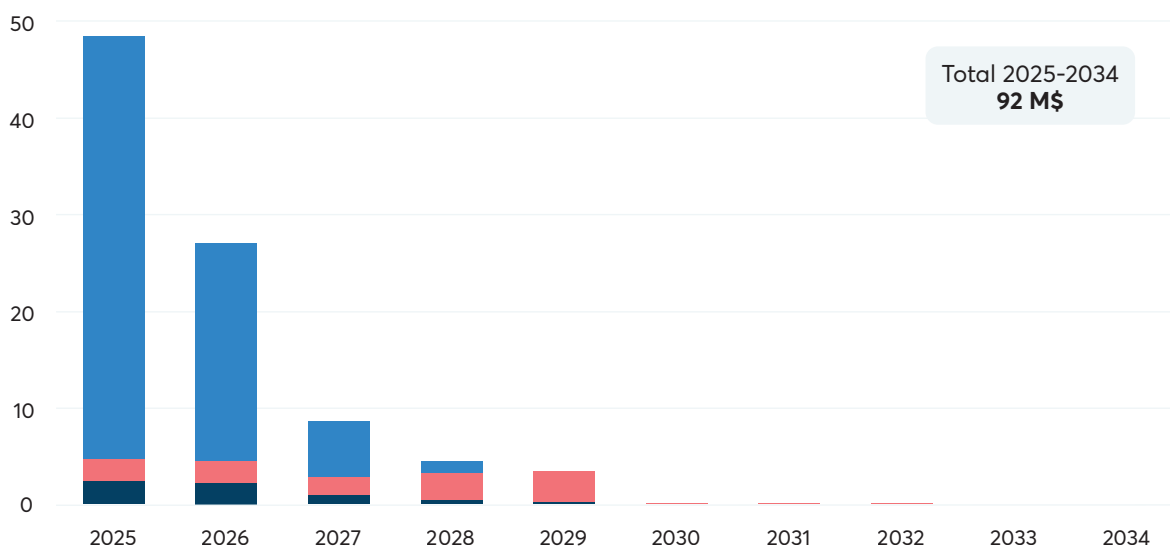
Note: Les sommes ayant été arrondies, leur addition peut ne pas correspondre à la somme indiquée.

[†]Sans coût d'investissement

ADOPTÉ, NON EN VIGUEUR

Séquencement

Les investissements dans les premières années seront plus intenses afin de livrer avec succès le projet de modernisation de la billetterie Concerto. Ce projet vise à déployer de nouvelles formes de paiement et à bonifier l'accès à l'information client. Des coûts sont également prévus dès 2025 pour évaluer le potentiel d'implantation de modes structurants ou d'autres solutions de mobilité dans huit zones d'études (voir Intervention 7.1.6). Ces études préciseront les priorités d'études et de réalisation des années suivantes, en tenant compte du financement disponible.



Objectif 6 > Redéfinir l'expérience client

- Déployer de nouvelles formes de paiement et bonifier l'accès à l'information client
- Assurer la cohérence des investissements en infrastructures numériques

Objectif 7 > Se doter d'un plan d'ensemble des modes structurants

- Compléter les études du plan d'ensemble

Figure 40: Séquencement des nouveaux investissements, par moyen – Orientation 3 (en million \$)
Source: ARTM

Note: L'échelle de ce graphique diffère de celle utilisée dans les deux autres graphiques précédents.



Estimation des coûts d'exploitation additionnels

Les interventions prévues au PSD génèrent des coûts additionnels d'exploitation de **7,2 milliards de dollars** pour les dix prochaines années, ventilés annuellement à la Figure 41. Ceux-ci comprennent les coûts d'exploitation liés à la hausse de l'offre de service induite par la mise en service complète du REM, du prolongement de la ligne bleue et le déploiement progressif du programme BUS+.

Cette évaluation ne tient pas compte des investissements potentiels pour la réalisation des modes structurants identifiés au plan d'ensemble (objectif 7) comme ils devront éventuellement faire l'objet d'une entente avec le MTMD pour en établir les modalités de financement. L'évaluation ne tient également pas compte des coûts liés à l'exploitation des navettes fluviales puisque ce service fait l'objet d'un financement particulier dans le cadre d'un projet pilote.

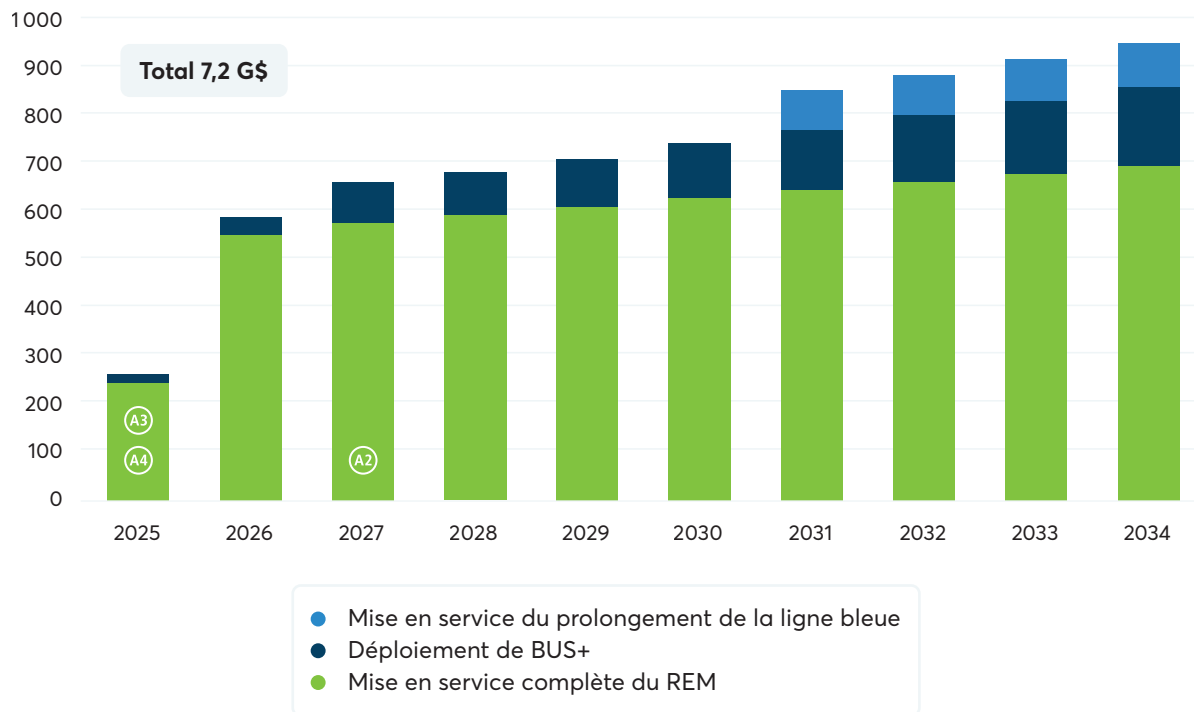


Figure 41: Ventilation annuelle des coûts d'exploitation additionnels 2025-2034 (en million \$)
Source: ARTM

- (A2) Ouverture de l'antenne YUL – Aéroport-Montréal-Trudeau
- (A3) Ouverture de l'antenne Anse-à-l'Orme
- (A4) Ouverture de l'antenne Deux-Montagnes



Plan de financement

Les sources de financement du transport collectif proviennent des usagers (via les revenus tarifaires), des gouvernements (via les programmes de subventions aux immobilisations et à l'exploitation), des municipalités (via les contributions municipales), des automobilistes (via les droits et taxes sur l'immatriculation et la taxe sur l'essence), des redevances de transport et des revenus autonomes.

Afin de financer l'ensemble des investissements prévus au PSD, l'ARTM propose sept mesures qui visent tant à optimiser les dépenses qu'à accroître les revenus issus des différents contributeurs au financement du transport collectif. Ce plan est arrimé à l'entente de financement et à la stratégie de retour à l'équilibre budgétaire convenues en 2024 avec le gouvernement du Québec.



Contribution de l'ARTM et des OPTC

Mesure 1: Optimiser la performance des services existants

L'ARTM et les OPTC poursuivront leur travail collaboratif pour réaliser les optimisations prévues au PSD afin de limiter, jusqu'en 2028, la croissance des dépenses liées aux services existants. Les interventions qui permettront de réaliser ces optimisations, totalisant des économies annuelles d'environ 150 millions de dollars d'ici 2028, sont les suivantes:

- 4.2.1 Établir et appliquer des normes de performance des services
- 4.2.2 Déployer des corridors métropolitains d'intégration de services d'autobus
- 4.2.3 Poursuivre la conversion de lignes d'autobus ou de taxi collectif en services de transport à la demande
- 6.2.1 Coordonner l'ensemble des investissements en actifs numériques
- 6.3.1 Mettre en commun les services à la clientèle de l'ARTM, des OPTC et du REM
- 6.3.2 Évaluer la mise en commun des services de sûreté et de contrôle
- 6.4.1 Mutualiser les services de transport adapté

D'autres interventions permettront de maîtriser les dépenses futures:

- › Le programme BUS+ concentrera les fonds disponibles sur un nombre réduit d'axes de grande portée, permettant de générer des gains importants à court terme (revenus tarifaires, achalandage, etc.), et ce, sans investissements substantiels.
- › Les interventions prévues aux objectifs 1 (Rehausser la résilience et la qualité des infrastructures existantes) et 2 (Tirer profit de l'électrification du réseau d'autobus) contribueront à optimiser l'allocation et la gestion des ressources financières, matérielles et humaines.
- › Les interventions prévues à l'objectif 7 (Se doter d'un plan d'ensemble des modes structurants) favoriseront également l'adoption de pratiques intégrées aménagement-mobilité-habitation qui nous permettront d'investir judicieusement et d'être plus performants en matière de dépenses publiques. À terme, l'accélération visée pour la réalisation des projets permettra de réduire les coûts d'ensemble.



Contribution du gouvernement du Québec

Mesure 2: Poursuivre l'aide gouvernementale transitoire jusqu'en 2028

L'ARTM compte sur une contribution additionnelle du gouvernement du Québec pour déployer les optimisations prévues au PSD et le maintien de l'équilibre budgétaire jusqu'en 2028. Cette contribution additionnelle maximale totalise 800 millions de dollars sur la période. Elle vise spécifiquement à :

- › couvrir le déficit conjoncturel causé par les pertes tarifaires;
- › soutenir la transition postpandémique et les coûts reliés à la mise en œuvre des mesures d'optimisation (contribution à hauteur de 150 M\$);
- › soutenir des projets d'optimisation visant l'atteinte des cibles d'optimisation associées;
- › soutenir la mise en place de projets pilotes pour le développement du transport collectif sur les couronnes nord et sud, en partenariat avec le secteur privé (contribution de 24,6 M\$ en 2025).



Contribution des municipalités

Mesure 3: Augmentation progressive des contributions municipales

Dans les prochaines années, le cadre financier prévoit une augmentation progressive des contributions municipales au-delà de la moyenne de 3,4% observée pendant la période 2020 à 2024. Une croissance totale de 6% est prévue en 2025 et de 5% par année de 2026 à 2028. La nouvelle politique de financement pourrait permettre de revoir les modalités d'établissement et de répartition des contributions municipales. Tout surplus dégagé sera affecté au financement du maintien des actifs ou le développement de l'offre de services.

Mesure 4: Contribution additionnelle pour le programme BUS+

Le coût d'exploitation additionnel généré par la mise en service de l'offre liée au programme BUS+ sera à la charge exclusive des municipalités. Cette contribution supplémentaire volontaire représente 761 millions de dollars sur la période 2025-2034.



Contribution des usagers

Mesure 5: Indexation des tarifs aux usagers au-delà de l'inflation pour la période 2025-2028

Pendant la pandémie, l'indexation des tarifs aux usagers a été maintenue à 2% de 2020 à 2023 et a été de 3% en 2024. Cette indexation était en deçà des taux d'inflation annuels pour la région métropolitaine. Pour les années 2025 à 2028, une indexation des tarifs aux usagers de 3% par année est prévue, soit 1 point de pourcentage au-dessus de la cible de l'inflation (qui est de 2%). Pour les années ultérieures, l'indexation sera évaluée avec l'objectif de maintenir l'abordabilité du transport collectif.



Contribution des automobilistes

Mesure 6: Majoration de la taxe sur l'immatriculation des véhicules de promenades

Le cadre financier tient compte de l'entrée en vigueur, à partir du 1^{er} janvier 2025, de la majoration de la taxe sur l'immatriculation des véhicules de promenade sur le territoire de l'ARTM. En 2025, le tarif de la taxe sera de 150\$, soit une hausse de 150% par rapport à 2024. À partir de 2026, ce tarif sera indexé chaque année.



Autres contributeurs

Mesure 7: Appliquer des redevances de transport pour les projets structurants

Le cadre financier tient compte de la perception de redevances de transport pour contribuer, à hauteur de 119 millions de dollars d'ici 2034, au financement du prolongement de la ligne bleue du métro.

Depuis 2018, des redevances sont perçues sur le territoire de l'ARTM pour contribuer, jusqu'à concurrence de 600 M\$, au financement du Réseau Express Métropolitain (REM). La loi permet à l'ARTM d'appliquer des redevances de transport afin de capter une partie de la plus-value immobilière générée par l'ajout d'une nouvelle offre de services de transport collectif.

Cadre financier du transport collectif

Prévisions des dépenses des services de transport collectif

Les investissements de 13,3 milliards de dollars prévus au PSD se traduiront, sur dix ans, par des dépenses en immobilisations de **10,3 milliards de dollars** ainsi que des coûts d'exploitation additionnels de **7,2 milliards de dollars**. Les dépenses totales du transport collectif sont ventilées annuellement au Tableau 13.

Tableau 13: Dépenses totales projetées pour les dix prochaines années (en million \$)

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2025-2034
Coûts d'immobilisations	1 656	2 109	2 252	2 319	1 881	1 941	1 635	1 464	1 426	1 374	18 058
Coûts liés aux investissements antérieurs à 2025	903	875	845	810	782	754	724	699	675	652	7 720
Coûts liés aux nouveaux investissements (2025-2034)	754	1 234	1 407	1 509	1 099	1 187	911	764	751	722	10 338
Coûts d'exploitation[†]	2 814	3 164	3 280	3 358	3 414	3 527	3 719	3 835	3 954	4 076	35 141
Dépenses liées aux services existants	2 559	2 581	2 625	2 683	2 710	2 789	2 871	2 955	3 041	3 131	27 944
Dépenses liées au service du REM	238	546	570	589	607	624	640	656	673	690	5 834
Dépenses liées aux nouveaux investissements	17	36	85	87	97	115	208	223	239	256	1 364
Dépenses totales	4 470	5 273	5 533	5 678	5 295	5 468	5 354	5 298	5 380	5 451	53 200

Note: Les sommes ayant été arrondies, leur addition peut ne pas correspondre à la somme indiquée.

[†] Comprend les économies annuelles récurrentes de plus 150 M\$ liées à la mise en œuvre des mesures d'optimisation.

Source: ARTM



Prévisions des revenus des services de transports collectifs

Le tableau qui suit présente la projection des revenus dont bénéficiera l'ARTM pour les dix prochaines années pour financer les services de transport collectif. Cette projection tient compte des sources de financement existantes, des nouveaux revenus additionnels estimés par les interventions du PSD ainsi que l'application des mesures de financement identifiées au plan de financement.

Tableau 14: Revenus totaux projetés pour les dix prochaines années (en million \$)

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2025-2034
Usagers	889	935	982	1 015	1 046	1 079	1 125	1 156	1 188	1 220	10 634
Gouvernements	1 996	2 649	2 766	2 797	2 217	2 201	1 988	1 834	1 819	1 789	22 057
Subventions gouvernementales	1 772	2 419	2 570	2 647	2 217	2 201	1 988	1 834	1 819	1 789	21 256
Aide gouvernementale transitoire	225	230	197	150	0	0	0	0	0	0	801
Municipalités	1 045	1 124	1 216	1 275	1 343	1 420	1 496	1 575	1 658	1 746	13 898
Contribution municipale de base	1 045	1 097	1 152	1 209	1 270	1 333	1 400	1 470	1 543	1 620	13 138
Contribution additionnelle pour BUS+	0	28	64	66	74	87	96	105	115	125	761
Automobilistes	485	498	511	524	537	550	564	579	594	610	5 452
Redevances de transport	0	0	0	0	0	88 [†]	10	7	7	7	119
Autres revenus	55	66	58	67	60	62	63	64	65	67	627
Source à identifier^{††}	0	0	0	0	91	68	109	83	49	12	412
Revenus totaux	4 470	5 273	5 533	5 678	5 295	5 468	5 354	5 298	5 380	5 451	53 200

Note: Les sommes ayant été arrondies, leur addition peut ne pas correspondre à la somme indiquée.

[†] Les sommes tirées de la redevance de transport pour le prolongement de la ligne bleue seront versées dans un compte propre destiné à celles-ci et ne seront allouées qu'à partir de 2030 au financement de la contribution de l'ARTM.

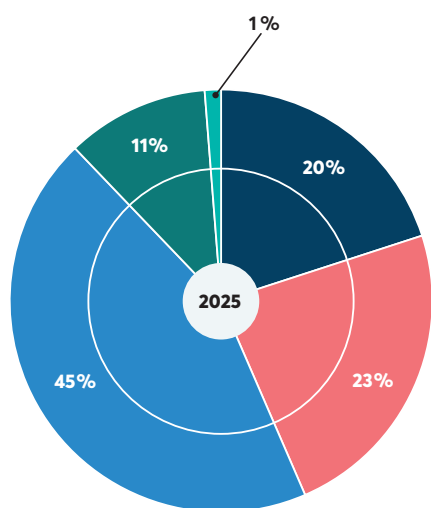
^{††} Provenant notamment des municipalités de la région et/ou des autres sources de financement (valorisation immobilière, contributions des municipalités hors territoire, etc.)

Source: ARTM

Part des contributeurs

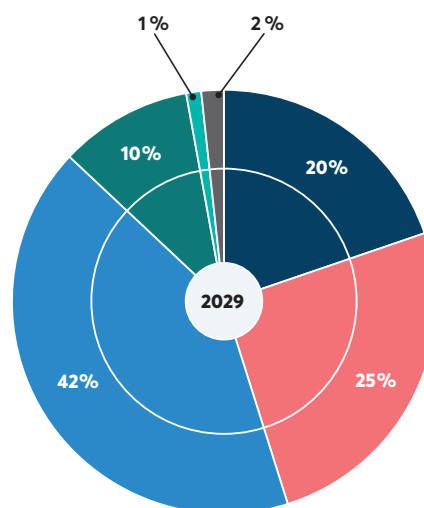
Avant la pandémie de COVID-19, le modèle de financement du transport collectif reposait sur l'atteinte d'une participation à parts égales entre les municipalités, les usagers et les gouvernements. Avec les effets de la pandémie sur l'achalandage, les revenus usagers (issus des revenus tarifaires), ne comptent uniquement que pour 20% du financement en 2025, alors qu'ils représentaient environ 30% avant la pandémie.

Pour combler cette baisse des revenus tarifaires, une participation financière plus importante des gouvernements a été nécessaire depuis 2020. Plus récemment, l'implantation et la majoration de la taxe sur l'immatriculation des véhicules sur l'ensemble du territoire métropolitain ont aussi permis de combler une partie de cette baisse. Les figures suivantes permettent d'illustrer la part des différents contributeurs au financement du transport collectif en 2025 (Figure 42) et la part projetée des contributeurs en 2029 (Figure 43), soit au terme de l'entente 2025-2028 concernant le financement du transport collectif avec le gouvernement.



- Usagers
- Municipalités
- Gouvernements
- Automobilistes
- Autres†

Figure 42: Part des contributeurs en 2025
Source: ARTM



- Usagers
- Municipalités
- Gouvernements
- Automobilistes
- Autres
- Part à financer

Figure 43: Part projetée des contributeurs en 2029
Source: ARTM

† Comprend les revenus provenant des revenus autonomes et des revenus issus des redevances de transport.

La diversification des sources de financement et la révision du modèle historique de financement seront incontournables pour l'atteinte de nos cibles collectives. Dans les dernières années, plusieurs chantiers et réflexions visant la diversification des sources de financement ont été menés par l'ARTM, le gouvernement du Québec, la CMM et les municipalités. L'heure des choix a sonné et nous devons agir ensemble. Il s'agit maintenant de déterminer les sources de financement les plus propices à mettre en place dans la région métropolitaine. Les solutions ne proviendront pas d'un seul acteur, elles devront être multiples et collectives.

ADOPTÉ, NON EN VIGUEUR

Chapitre 5

**La mise
en œuvre**



ADOPTÉ, NON EN VIGUEUR

La mise en œuvre des interventions prévues au PSD repose sur la mobilisation de l'ensemble des acteurs de la mobilité de la région métropolitaine. Elle nécessite un cadre de gouvernance solide, fondé sur des rôles et des responsabilités clairement établis, ainsi que sur une reddition de compte rigoureuse et transparente.

Des rôles et responsabilités clairs

La clarification des responsabilités de l'ensemble des acteurs et des partenaires impliqués dans le déploiement du PSD permettra de définir les attentes, de faciliter le suivi du progrès et d'assurer une meilleure flexibilité face à des circonstances changeantes.

Plusieurs acteurs sont impliqués selon le domaine d'intervention.

En matière de planification des investissements :

- › Les OPTC et l'ARTM programment, dans le cadre de leur exercice annuel de production des programmes des immobilisations, les dépenses requises en immobilisations pour les dix prochaines années en conformité avec le PSD. La CMM approuve les programmes des immobilisations de l'ARTM, d'exo et de la STM pour la portion des investissements liés au réseau de métro.
- › Le MTMD autorise le financement des dépenses en immobilisations. Les projets de 100 millions de dollars et plus suivent un processus d'approbation additionnel et sont soumis au Conseil des ministres. Le gouvernement détermine aussi l'organisation responsable de planifier et réaliser ces projets majeurs.

En matière de planification de l'offre de service :

- › L'ARTM contractualise la livraison des services avec les OPTC et tout autre opérateur d'un service de mobilité. Ces ententes établissent des objectifs de performance et de qualité de service.
- › L'ARTM soumet les demandes d'augmentation de l'offre de service ainsi que la part non subventionnée des immobilisations aux municipalités par le biais de son cadre financier. Celles-ci autorisent ce cadre et, s'il y a un coût résiduel, la hausse de leurs contributions pour l'équilibrer.
- › Le gouvernement du Québec, CDPQ Infra et l'ARTM encadrent le service du REM.

En matière de réalisation des interventions :

- › Les OPTC et l'ARTM réalisent les interventions qui concernent leurs propres actifs ou qui sont de leur responsabilité.
- › L'ARTM peut déléguer aux OPTC ou confier à un tiers la gestion d'équipements, de projets ou de programmes métropolitains.
- › Les municipalités et le gouvernement réalisent ou délèguent, notamment à l'ARTM et les OPTC, les interventions sur leurs actifs, par exemple la voirie, ou qui sont de leur responsabilité.

Les instances de concertation

L'ARTM veillera à assurer la cohérence et la coordination des interventions des multiples partenaires.

En particulier, l'ARTM renforcera l'implication des municipalités dans la planification des projets de mobilité. Celles-ci bénéficient des investissements liés aux projets structurants. Le succès de ces projets peut dépendre de la mise en place par les villes de différentes mesures, allant de la densification aux alentours des axes de transport ou à l'aménagement d'infrastructures cyclables et piétonnes. Pour planifier des projets visant à maximiser les bénéfices et assurer leur concrétisation, l'ARTM mettra en place des partenariats avec les municipalités dès l'étape de l'identification des solutions de mobilité à déployer qui se poursuivront jusqu'à la mise en service des projets.

L'ARTM déploiera également différents comités de coordination :

- › Un comité sera créé avec la CMM afin de suivre le progrès vers l'atteinte des cibles métropolitaines inscrites au PMAD et au PSD, d'identifier des leviers pour faciliter l'intervention en matière d'arrimage aménagement-transport et de concrétiser les efforts de réflexion sur la diversification des sources de financement pour la région métropolitaine.
- › Un comité sera mis en place avec les partenaires institutionnels visant à assurer la priorisation et la planification des projets, leur ordonnancement, leur financement et les grands jalons de leur mise en œuvre.
- › Un comité sera mis en place avec le MTMD visant à aligner le financement et les investissements aux priorités stratégiques et à contribuer à accroître la prévisibilité du financement du transport collectif.

Le PSD se déploiera plus concrètement par l'entremise d'un **plan de mise en œuvre 5 ans mis à jour annuellement** pour couvrir à nouveau les cinq années suivantes. Le premier plan de mise en œuvre couvrira la période 2025-2029. Il présentera l'avancement des grandes priorités prévues au PSD et les principaux jalons au cours de la période. Le plan de mise en œuvre mettra également en lumière les interventions planifiées par les municipalités et les instances gouvernementales en mobilité et en aménagement du territoire liées aux grands chantiers en cours de réalisation. Il permettra de rendre compte de la progression des projets phares et offre plus de prévisibilité sur l'avancement des interventions.

Le plan de mise en œuvre sera actualisé chaque année. Ces révisions seront l'occasion d'évaluer et d'actualiser les interventions déployées, de réaliser un suivi de l'échéancier et de déployer de nouvelles interventions en tenant compte de la disponibilité financière et de la priorisation établie.

L'ARTM fera un suivi étroit des interventions mises en place. La reddition de compte sera assurée par la **mise à jour annuelle d'un tableau de bord des indicateurs**. Cet outil offrira de la prévisibilité et de la transparence concernant l'avancement et la progression des cibles établies au PSD. Le PSD **sera ajusté** annuellement au besoin.

Le **PSD sera révisé cinq ans** après son entrée en vigueur à l'aide d'un bilan quinquennal et d'une consultation.



Figure 44 : Processus de mise en œuvre et de suivi
Source: ARTM



Tableau de bord des indicateurs de performance

Le PSD prévoit 11 indicateurs pour mesurer l'atteinte des résultats attendus au terme de la période couverte. Ils ont été développés en tenant compte des volontés du gouvernement du Québec exprimées notamment dans la Politique de mobilité durable 2030 (PMD), le Plan pour une économie verte (PEV) et la Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire sur le territoire québécois (PNAATT). Ils se veulent également complémentaires au système de monitoring de l'aménagement du territoire québécois et les cibles fixées dans le PMAD de la CMM.

Objectif 1 › Rehausser la résilience et la qualité des infrastructures existantes

1 Indice d'état des actifs

Représente la proportion des actifs de transport en commun en bon état dans la région métropolitaine.

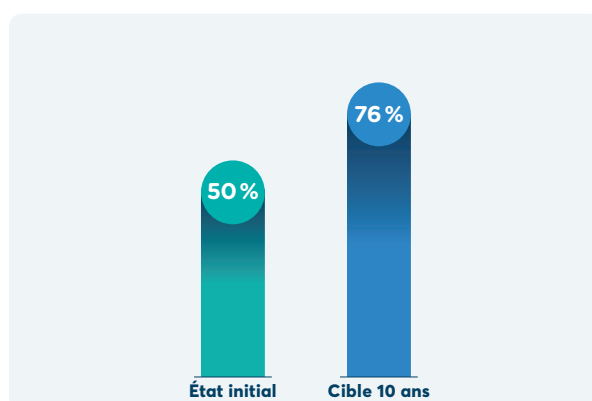
Sources: OPTC, ARTM



2 Pourcentage des points d'accès au transport en commun accessibles sans obstacle

Représente la proportion des infrastructures de transport en commun dotées d'équipements accessibles tels que des ascenseurs, des entrées de plain-pied ou des rampes d'accès.

Sources: OPTC, ARTM, CDPQ Infra

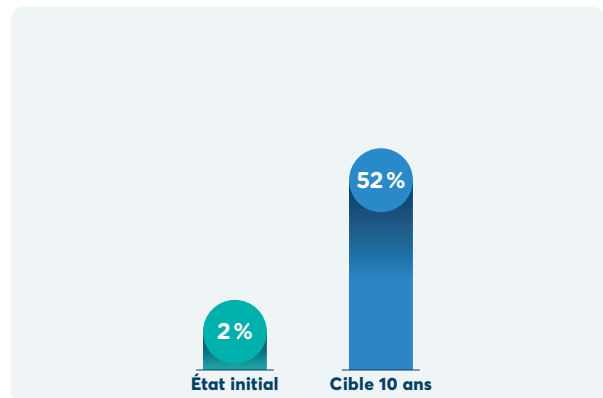


Objectif 2 › Tirer profit de l'électrification du réseau d'autobus

3 Pourcentage de la flotte d'autobus électrifiée

Représente la part de la flotte d'autobus dans la région métropolitaine qui est électrifiée.

Source: OPTC

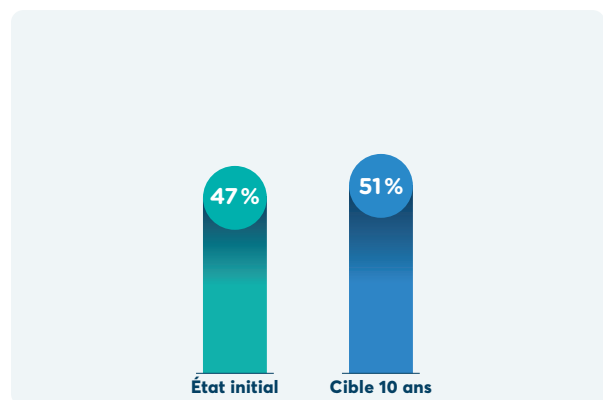


Objectif 3 › Assurer le succès des grands projets en réalisation

4 Part modale du transport collectif et actif dans les secteurs de planification intégrée aménagement-transport

Mesure la part des déplacements effectués en modes actifs et collectifs, en tenant compte de l'ensemble des déplacements sur une période de 24h sur le périmètre de l'ensemble des secteurs de planification intégrée aménagement-transport.

Sources: CMM, ARTM



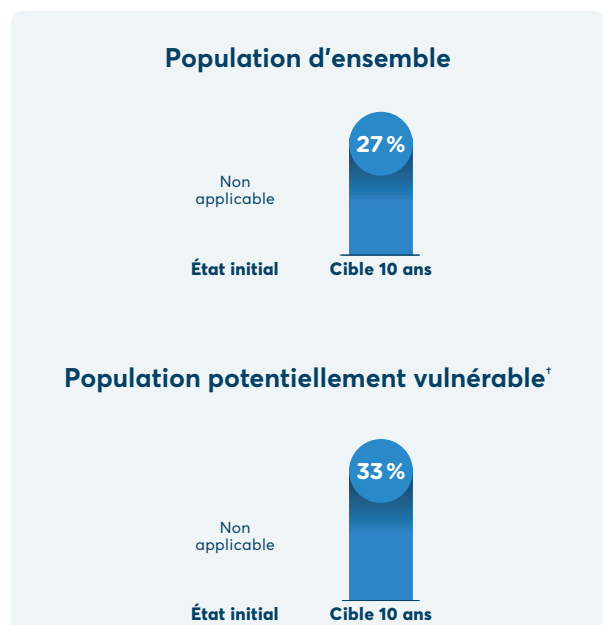
Objectif 4 › Déployer des actions rapides pour hausser l'attractivité des services d'autobus

5 Pourcentage de la population dont l'accès au transport en commun a été amélioré

L'accessibilité au transport en commun mesure la proximité et la fréquence de passages de toute la gamme des services de transport en commun à partir du domicile de chaque personne (autobus, métro, REM, trains, transport à la demande et navettes fluviales) pour la population d'ensemble et vulnérable.

* Une personne dite potentiellement vulnérable est une personne qui se trouve dans un ménage à faible revenu ou qui correspond à au moins trois critères parmi les suivants : elle est âgée de 65 ans et plus; elle se trouve dans un ménage d'une seule personne ou dans un ménage monoparental; elle est un adulte sans emploi; elle a récemment immigré; elle s'identifie comme Autochtone; elle est issue d'une minorité visible; elle a un faible niveau d'éducation.

Source: OPTC, CDPQ Infra, ARTM

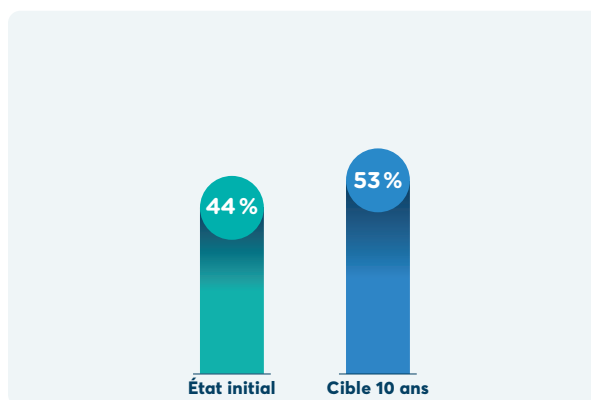


Objectif 5 › Accroître la diversité des modes durables

6 Pourcentage de la population ayant accès à 4 services de mobilité durable en moins de 15 minutes à pied

Représente la proportion de la population ayant accès en moins de 15 minutes à pied à 4 services de mobilité autres que l'autosolo à partir de leur domicile. Les services de mobilité durable incluent: le transport en commun (autobus, métro, trains, REM, transport à la demande, navettes fluviales, taxi collectif), le taxi, le vélopartage, l'autopartage et les autres modes de mobilité partagés.

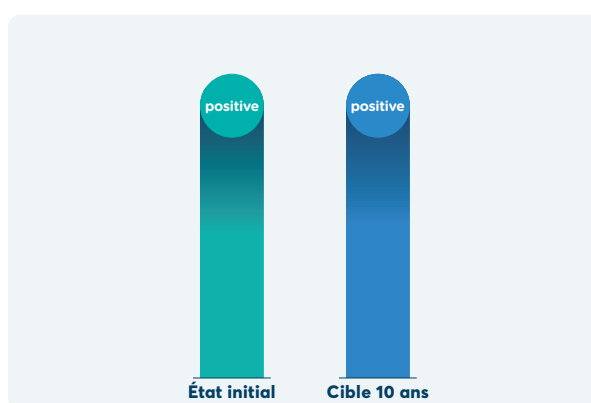
Source: ARTM, Communauto, Bixi, Ville de Laval



7 Satisfaction des usagers à l'égard de la qualité de l'aménagement des points d'accès

Exprime le niveau de satisfaction de la clientèle à l'endroit des aménagements aux points d'accès du transport en commun, tels que les stations de métro ou les terminus d'autobus. Une note de satisfaction positive est comprise entre 7 et 10, une note de satisfaction moyenne est comprise entre 4 et 6 et une note de satisfaction négative est comprise entre 1 et 3.

Source: ARTM



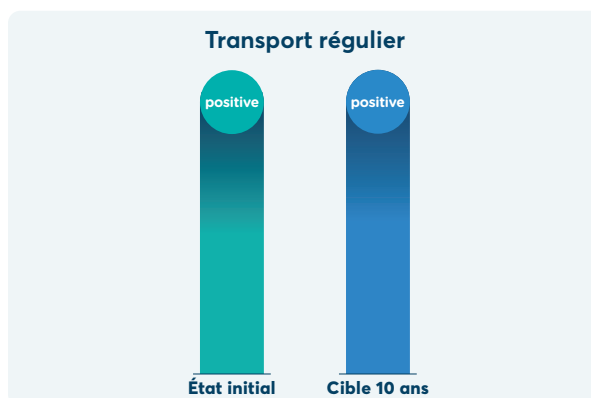
Objectif 6 › Redéfinir l'expérience client

8 Satisfaction des usagers à l'égard de la facilité de payer son déplacement

Exprime le niveau de satisfaction des usagers du réseau régulier et du transport adapté par rapport à leur facilité à sélectionner, à se procurer et à payer leur titre de transport. Une note de satisfaction positive est comprise entre 7 et 10, une note de satisfaction moyenne est comprise entre 4 et 6 et une note de satisfaction négative est comprise entre 1 et 3.

Transport adapté: en calcul

Source: ARTM

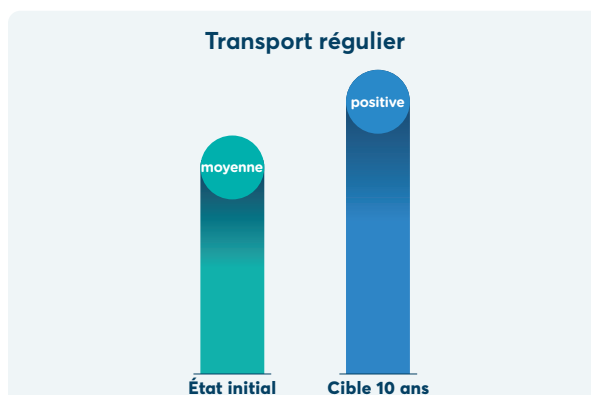


9 Satisfaction des usagers à l'égard de la qualité de l'information client

Représente le niveau de satisfaction des usagers du réseau régulier et du transport adapté relatif à l'information diffusée en temps réel pour la réalisation du parcours client dans les réseaux de transport en commun. Une note de satisfaction positive est comprise entre 7 et 10, une note de satisfaction moyenne est comprise entre 4 et 6 et une note de satisfaction négative est comprise entre 1 et 3.

Transport adapté: en calcul

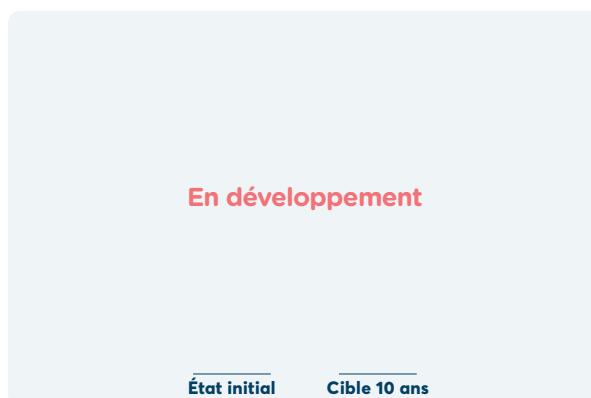
Source: ARTM



Objectif 7 › Se doter d'un plan d'ensemble des modes structurants

10 Taux d'avancement des projets inscrits au plan d'ensemble

Présente l'avancement des grands projets de transport collectif inscrits au plan d'ensemble. Il vise à évaluer l'efficacité de la gestion de projet, en tenant compte du respect de l'échéancier, des délais et des coûts. La méthodologie est à définir.



Objectif 8 › Bâtir des partenariats forts afin de contribuer au développement de milieux de vie de qualité

11 Pourcentage de la population pour laquelle l'accès aux activités en transport en commun est devenu plus compétitif

Compare, pour un même temps de trajet, le nombre de lieux d'activités accessibles en transport en commun par rapport à ceux accessibles en auto. Il s'agit de déterminer, pour chaque domicile, quelle part des activités accessibles en 45 minutes en transport en commun ou moins en auto, peut également l'être en 30 minutes ou moins en auto.

† Une personne dite potentiellement vulnérable est une personne qui se trouve dans un ménage à faible revenu ou qui correspond à au moins trois critères parmi les suivants: elle est âgée de 65 ans et plus; elle se trouve dans un ménage d'une seule personne ou dans un ménage monoparental; elle est un adulte sans emploi; elle a récemment immigré; elle s'identifie comme Autochtone; elle est issue d'une minorité visible; elle a un faible niveau d'éducation.

Source: HERE, OpenStreetMap, ARTM



ADOPTÉ, NON EN VIGUEUR

R Prochains départs 09:10



Gare Centrale
2 min
Gare Centrale
5 min

The display features a dark background with a light blue and green train icon on the left and a location pin above it. To the right, there are two rows of information, each with a station name and a departure time. The first row shows 'Gare Centrale' and '2 min', while the second row shows 'Gare Centrale' and '5 min'. The text is white and green.



A smaller digital display showing a person's face and some text, likely a video call or a news segment. The display is dark with a light-colored image of a person's face.

Quai 1 ←

Quai 2 →

Two green signs with white text and arrows. The first sign says 'Quai 1' with a left-pointing arrow. The second sign says 'Quai 2' with a right-pointing arrow.



Bibliographie

Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) (2024). *Vision 2050 du développement du transport collectif*. Récupéré de <https://www.artm.quebec.ca/planification/vision-2050/>

Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) (2012). *Plan métropolitain d'aménagement et de développement*. Récupéré de <https://cmm.qc.ca/planification/plan-metropolitain-damenagement-et-de-developpement-pmadr/>

Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) (2024a). *Congestion routière: Une facture annuelle de 6 G\$ pour la région métropolitaine de Montréal*. Récupéré de <https://observatoire.cmm.qc.ca/congestion-routiere-une-facture-annuelle-de-6-g-pour-la-region-metropolitaine-de-montreal/>

Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) (2024). *Projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement révisé | Adopté - Non en vigueur*. Récupéré de <https://participer.cmm.qc.ca/fr-FR/projects/documentation-ppmadr>

Gouvernement du Québec (2020). *Plan pour une économie verte 2030, Politique-cadre d'électrification et de lutte contre les changements climatiques*. Récupérés de <https://www.quebec.ca/gouvernement/politiques-orientations/plan-economie-verte/plan-mise-en-oeuvre>

INRIX (2024). *The 2023 Global Traffic Scorecard*. Récupéré de <https://inrix.com/scorecard/>

Ministère des Affaires Municipales et de l'Habitation (2024). *Orientations gouvernementales en Aménagement du territoire applicables au territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal*, Récupéré de https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/affaires-municipales/publications/amenagement_territoire/orientations_gouvernementales/BRO_ogat_cmm.pdf

Ministère des Affaires municipales et de l'Habitation (MAMH) et ministère de la Culture et des Communications (MCC) (2022). *Politique nationale de l'architecture et de l'aménagement du territoire sur le territoire québécois Vision Stratégique*. Récupéré de https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/affaires-municipales/publications/amenagement_territoire/PNAAT/BRO_PNAAT_fr.pdf

Ministère de l'Environnement et lutte contre les changements climatiques (MELCC) (2020). *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2021 et leur évolution depuis 1990*. Récupéré de <https://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/2021/inventaire-ges-1990-2021.pdf>

Ministère des Transports du Québec (MTQ) (2018). *Transporter le Québec vers la modernité. Politique de mobilité durable – 2030*. Récupéré de https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/ministere/role_ministere/Pages/politique-mobilite-durable.aspx

Principales sources de données

Agence métropolitaine de transport (ATM) (1998, 2003, 2008, 2013). *Enquête Origine-Destination*, 1998: version (V-3), 2003: version 03.b, 2018: version 08.2a, 2013: version 13.2d

Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) (2018). *Enquête Origine-Destination 2018*, version a-1m.

Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) (2023). *Enquête métropolitaine 2023 Perspectives mobilité* (version 1.a).

exo (2023). *Rapport d'activité 2023*. Récupéré de https://exo.quebec/Media/Default/pdf/a-propos/medias-publications/publications/EXO_RA2023%20-%20VF_Accessible_revBON.pdf

Institut de la statistique du Québec (ISQ) (2022). *Population selon l'âge et le sexe, scénario Référence A2022, régions métropolitaines de recensement (RMR) du Québec, 2021-2041*.

Réseau de transport de Longueuil (RTL). *Rapport d'activités 2023*. Récupéré de <https://m.rtl-longueuil.qc.ca/CMS/MediaFree/file/Rapports%20annuels/Rapport%20annuel%202023%20RTL%20-%20On%20évalue%20avec%20vous.pdf>

Société de transport de Laval (STL) (2023). *Rapport d'activités 2023*. Récupéré de https://stlaval.ca/public/stl/maps/pdf/STL-24-2092_STL_Rapport_activite_2023_interactif.pdf

Société de transport de Montréal (STM) (2023). *Rapport d'activités 2023*. Récupéré de <https://www.stm.info/fr/a-propos/informations-entreprise-et-financieres/rapport-annuel-2023/rapport-dactivite>

Statistique Canada (1996, 2001, 2006, 2011, 2016, 2021). *Recensement de la population*.

ADOPTÉ, NON EN VIGUEUR



ARTM

Autorité régionale
de transport métropolitain

artm.quebec

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