



# LE PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DE L'AUTORITÉ RÉGIONALE DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN

Présenté à l'ARTM dans le cadre de la consultation publique sur le projet de Plan stratégique de développement du transport collectif de la région métropolitaine



Vélo Québec

/ DÉCEMBRE 2020

# RÉSUMÉ DU MÉMOIRE

---

Le Plan stratégique de développement (PSD) de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) reconnaît l'importance d'intégrer transport actif et collectif afin de poursuivre une mobilité durable à l'échelle métropolitaine. En ce sens, Vélo Québec accueille positivement la volonté d'augmenter la part des déplacements effectués à pied et à vélo. Cependant, dans sa forme actuelle, le PSD ne permettra pas d'atteindre les cibles fixées en matière de part modale des modes durables ou encore de réduction de gaz à effet de serre, s'il ne s'attarde pas à la réduction de la place accordée à l'auto solo sur le réseau routier métropolitain, malgré sa responsabilité de planification de l'ensemble des transports. Il nous paraît peu réaliste de penser accroître la part du transport durable si, parallèlement au développement du transport en collectif et du transport actif, on continue d'accroître l'offre routière pour les déplacements automobiles. Pour réellement renverser la tendance, un plan global de transport incluant des mesures pour réduire concrètement la part de l'auto est nécessaire.

Le présent mémoire formule des recommandations ciblant des sections précises du PSD. Sont ainsi ciblés des axes stratégiques particuliers et les actions concernées qui s'y rattachent.

## SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

---

**RECOMMANDATION 1 :** S'assurer d'autoriser les vélos à bord des modes structurants (REM et métro), notamment dans le cadre de la réalisation des grands projets en cours (REM), et ce à des plages horaires permettant de répondre aux besoins de navettage quotidiens des usagers.

**RECOMMANDATION 2 :** Œuvrer avec les OPTC afin d'installer des supports pour vélos sur l'ensemble des flottes d'autobus de la région métropolitaine de Montréal.

**RECOMMANDATION 3 :** Développer les voies réservées dans les emprises existantes des rues afin de mener une réallocation de l'espace favorisant les modes de transport durables sans augmenter la capacité allouée à l'auto solo. Autoriser les cyclistes à emprunter les voies réservées pour bus et taxis.

**RECOMMANDATION 4 :** Installer aux pôles d'échanges (terminus, gares, stations de métro, stations du REM) des stationnements pour vélos adéquatement sécurisés, notamment pour répondre à la croissance de l'usage de certains types de vélos plus dispendieux comme les vélos à assistance électrique.

**RECOMMANDATION 5 :** Soutenir le mouvement VÉLOSYMPATHIQUE à travers les efforts prévus de l'ARTM auprès des programmes favorisant le développement d'une culture de la mobilité durable.

**RECOMMANDATION 6 :** S'assurer que les accès et équipements destinés aux piétons et cyclistes demeurent accessibles, confortables et sécuritaires en toute saison, et ce sur l'ensemble du réseau. Cela implique de déneiger les voies cyclables et les trottoirs aux abords des stations intermodales et des arrêts d'autobus.

**RECOMMANDATION 7 :** Assurer une place pour Vélo Québec à table de concertation métropolitaine sur les modes actifs.

**RECOMMANDATION 8 :** Faire primer la sécurité des piétons et des cyclistes sur la fluidité des déplacements motorisés.

**RECOMMANDATION 9 :** Adopter la Vision zéro comme principe directeur de la planification des aménagements à travers l'ensemble du Réseau artériel métropolitain.

**RECOMMANDATION 10 :** S'assurer que les mesures d'atténuation des impacts des chantiers des infrastructures de transports priorisent d'abord le maintien des déplacements actifs, ensuite les transports collectifs et finalement les autres déplacements motorisés.

**RECOMMANDATION 11 :** Réviser les interventions du plan stratégique de développement aux trois ans plutôt qu'aux cinq ans.

**RECOMMANDATION 12 :** Que l'ARTM se positionne comme un exemple à suivre à titre d'employeur en matière de mobilité durable.

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

---

## **STRATÉGIE 1 : Organiser la mobilité en fonction d'un réseau de transport collectif métropolitain structurant**

### ***Action 1.3 Réaliser les grands projets en cours et action 1.2 Renforcer et développer le réseau de transport collectif***

L'accroissement des services afin d'améliorer le réseau de transport collectif structurant (RTCS) est évidemment un élément essentiel pour atteindre les objectifs fixés en mobilité durable. Le PSD s'attarde notamment à cet élément à travers la réalisation des grands projets structurants (le REM, le SRB Pie-IX et le prolongement de la ligne bleue) et le renforcement du réseau de transport collectif actuel.

Toutefois, il est impératif que les actions dans cet axe stratégique considèrent systématiquement les besoins des piétons et des cyclistes. Cela implique une véritable intégration des modes de transport actifs, du début à la fin des déplacements effectués par les individus. Rappelons que les usagers du transport collectif font inévitablement appel à la mobilité active pour se déplacer vers les infrastructures et depuis celles-ci. Il est donc important de mettre en place des mesures reconnaissant une véritable complémentarité entre ces deux modes de transport durable à travers le réseau structurant actuel et les grands projets en cours de réalisation.

**Nous recommandons** : d'autoriser les vélos à bord des modes structurants (REM et métro), actuels et en cours de réalisation. Cette autorisation doit également être à des plages horaires permettant de répondre adéquatement aux besoins quotidiens de navettage des usagers de la région métropolitaine.

Également, une telle intégration des déplacements à vélo doit être possible à travers l'ensemble des réseaux d'autobus de la région métropolitaine en installant des supports vélo sur les bus.

**Nous recommandons** : que l'ARTM œuvre auprès des organisations publiques de transport collectif (OPTC) pour que les autobus de leurs flottes soient équipés de supports pour vélos.

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

La définition de mesures préférentielles pour le bus (MBP) est naturellement importante pour améliorer l'efficacité et l'attractivité des services d'autobus de la région métropolitaine. Le PSD propose ainsi de déployer un plus grand nombre de voies réservées, ce qui permettra d'accroître l'efficacité des déplacements en autobus. Par contre, il est important que le développement de telles voies vienne réduire la prévalence de l'auto solo sur le réseau routier. En d'autres termes, l'espace prévu pour l'implantation de voies réservées doit être retranché de la place actuellement allouée à la voiture, et non pas faire l'objet d'augmentation de la capacité routière sur les axes choisis.

Aussi, les lignes directrices d'aménagements pour les voies réservées doivent considérer les individus se déplaçant en transport actif. La conception ne doit pas se faire aux dépens de la sécurité des piétons et des cyclistes sur et aux abords de ces voies. D'ailleurs, les voies réservées doivent aussi servir la pratique du vélo tout en assurant une cohabitation sécuritaire avec les autres véhicules les empruntant. Il s'agit donc de garantir l'autorisation des vélos dans les voies réservées dans les lignes directrices de conception, conformément aux principes prévus dans un éventuel Guide d'aménagement conjoint de cohabitation bus-vélo (stratégie 5, action 5.1).

**Nous recommandons** : que les lignes directrices d'aménagement des MPB élaborées en collaboration avec les OPTC prévoient que l'implantation de voies réservées dans les emprises existantes des rues afin de mener une réallocation de l'espace favorisant les modes de transport durables sans augmenter la capacité allouée à l'auto solo. Aussi, les cyclistes doivent être autorisés à emprunter les voies réservées pour bus et taxis.

## **STRATÉGIE 2 : Arrimer le transport collectif à l'aménagement du territoire**

### ***Action 2.2 Articuler le réseau autour de pôles d'échanges fonctionnels et attrayants***

Le développement de pôles d'échanges (terminus, gares, stations de métro, stations du REM) desservant adéquatement l'ensemble du territoire, favorisant l'intermodalité et assurant la disponibilité de services pour les piétons et des cyclistes est primordial. Les critères de leur conception doivent donc permettre un accueil adéquat pour les usagers s'y déplaçant de façon active et une intégration optimale des modes durables de transport. Notamment, cela implique que les individus s'y rendant à vélo puissent y laisser leur monture en toute quiétude. Ce souci est particulièrement important, considérant l'essor de l'utilisation de certains types de vélos plus dispendieux. La popularité croissante du vélo à assistance électrique témoigne de la nécessité de prévoir des espaces pour l'installation de stationnement pour vélos suffisamment sécurisés aux pôles d'échange intermodaux.

**Nous recommandons** : d'installer dans les pôles d'échanges (terminus, gares, stations de métro, stations du REM) des stationnements pour vélos adéquatement sécurisés, notamment pour répondre à la croissance de l'usage de certains types de vélos plus dispendieux comme les vélos à assistance électrique.

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

### STRATÉGIE 4 : Innover pour améliorer l'attractivité du transport collectif

#### *Action 4.3 Promouvoir une culture de la mobilité durable*

Le développement d'une culture de la mobilité durable à l'échelle de la région métropolitaine de Montréal nécessitera d'appuyer le travail de différentes organisations œuvrant en ce sens. Le PSD fait d'ailleurs état de l'intention de l'ARTM d'appuyer la mission des centres de gestion de déplacement (CGD). Par son action et son expertise approfondie en mobilité active, Vélo Québec doit aussi être un des acteurs soutenus par le programme de promotion de la mobilité durable. Plus spécifiquement, le travail effectué dans le cadre du mouvement VÉLOSYMPATHIQUE est tout désigné pour recevoir un appui de l'ARTM. Il s'agit d'un programme d'accompagnement des collectivités et organisations pour le développement de la pratique du vélo comme mode de déplacement utilitaire. Ce programme collabore déjà avec les différents CGD de la région métropolitaine pour que leurs efforts en faveur de la mobilité durable se fassent de concert.

**Nous recommandons** : de soutenir le mouvement VÉLOSYMPATHIQUE à travers les efforts prévus de l'ARTM auprès des programmes favorisant le développement d'une culture de la mobilité durable.

### STRATÉGIE 5 : Optimiser l'utilisation du système de transport

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

Le développement des équipements en faveur du transport actif, tel que présenté dans le PSD, est assurément incontournable pour une meilleure intégration avec le transport collectif. Notamment, l'ARTM se doit d'assurer l'implantation de stationnements pour vélos en quantité suffisante et qui répondent à des critères de conception élevés, tels que ceux développés par Vélo Québec. Des bornes de réparation vélo, stationnements couverts et vélostations aux endroits appropriés sont également à implanter à travers le réseau. Soulignons que ces installations sont la clé de voûte pour une complémentarité entre le transport actif et collectif. Ainsi, ils représentent un investissement peu coûteux comparativement aux infrastructures nécessaires aux modes motorisés, mais porteurs pour la mobilité durable.

Similairement, les accès vers les sites de transports collectifs doivent répondre aux besoins en matière de confort, d'efficacité et de sécurité des piétons et des cyclistes. Précisons également qu'il est aussi important de garantir des accès sécuritaires sur les sites mêmes des infrastructures de transports collectifs, notamment dans les stationnements incitatifs aux pôles d'échange, que de nombreux usagers doivent traverser à pied.

De plus, alors que l'ARTM s'engage à prendre des moyens particuliers pour garantir que ces aménagements soient fonctionnels en toute saison, cette dernière doit mener une collaboration étroite avec les municipalités en ce sens. La qualité du déneigement des voies cyclables et des trottoirs près des installations de transport collectif est plus qu'essentielle durant la saison froide. Précisons également que ce souci pour une accessibilité à l'année doit se faire partout, aux stations intermodales comme aux arrêts d'autobus.

**Nous recommandons :** que l'ARTM s'assure que les accès et équipements destinés aux piétons et cyclistes demeurent accessibles, confortables et sécuritaires en toute saison, et ce sur l'ensemble du réseau. Cela implique de déneiger les voies cyclables et les trottoirs aux abords des stations intermodales et des arrêts d'autobus.

Afin de promouvoir les modes actifs à l'échelle métropolitaine, le PSD propose de constituer une table de concertation qui, en plus de catalyser les efforts de tous, aura pour mandat de déterminer les modes d'intervention et les ressources financières associées. Celle-ci doit réunir l'ensemble des acteurs concernés par la mobilité active afin de contribuer significativement à l'intégration des transports actifs aux habitudes de déplacements dans la région. Fort de son expertise de pointe en matière d'aménagements en faveur des piétons et des cyclistes, ainsi que de son engagement dans le développement d'une culture de transport actif, Vélo Québec est en mesure de contribuer de façon significative à cette table.

**Nous recommandons :** que Vélo Québec soit à la table de concertation métropolitaine sur les modes actifs.

### ***Action 5.2 Établir un réseau artériel métropolitain efficace et une vision commune sur l'offre de stationnement***

Responsable du réseau artériel métropolitain (RAM) depuis 2017, l'ARTM souhaite en poursuivre le développement. Pour ce faire, il est prévu de favoriser la fluidité des déplacements des personnes et des biens, tout en offrant des aménagements sécuritaires pour les usagers des différents modes de transports. S'il est vrai que poursuivre le déplacement des individus doit primer sur celui des véhicules, il est néanmoins antinomique de rechercher à la fois fluidité et sécurité. Pour assurer une cohabitation harmonieuse des piétons et des cyclistes avec les autres modes de transport, la sécurité doit absolument être priorisée. Cela doit se traduire, notamment, par la reprise des principes de la Vision zéro -que la ville de Montréal a adoptée- dans la conception des voies routières sur le RAM.

Le renforcement de la sécurité et la réduction des impacts climatiques des transports impliquent également de s'attaquer plus directement à la prépondérance de l'automobile. Présentement, le PSD propose « un partage efficient et équitable des voies routières » (PSD, p. 126). Réitérons que pour que la vision énoncée dans le PSD soit efficacement poursuivie, la place de la voiture doit être réduite. Il est illusoire de penser accroître la part du transport collectif et actif sans revoir à la baisse l'offre routière pour les déplacements automobiles. En ce sens, le PSD manque de mordant, alors qu'une vision plus globale de la planification du transport dans la région métropolitaine doit être mise de l'avant.

**Nous recommandons** : de faire primer la sécurité des piétons et des cyclistes sur la fluidité des déplacements motorisés.

**Nous recommandons** : d'adopter la Vision zéro comme principe directeur dans la planification des aménagements à travers l'ensemble du Réseau artériel métropolitain.

Le PSD affirme la volonté de déployer de mesures d'atténuation des impacts des chantiers des infrastructures de transport sur la circulation routière et le transport collectif. S'il importe de préserver l'efficacité des déplacements des personnes en cas de travaux, une priorisation des mesures favorisant la mobilité active est nécessaire. Dans sa forme actuelle, le PSD propose de préserver la fluidité principale du réseau d'autobus et des modes actifs sur le RAM. Or, il apparaît plutôt essentiel de réduire en priorité les contraintes au transport actif, essentiel aux déplacements locaux et vers les infrastructures de transport collectif. Ensuite, il s'agit d'atténuer les entraves au transport collectif et, en dernier lieu, la circulation automobile.

**Nous recommandons** : que les mesures d'atténuation des impacts des chantiers des infrastructures de transports priorisent d'abord le maintien des déplacements actifs, ensuite des transports collectifs et finalement les autres déplacements motorisés.

## COMMENTAIRES GÉNÉRAUX

---

La vision énoncée dans le cadre du PSD consiste à atteindre un important transfert modal vers les modes durables, aux dépens de l'auto solo. Cependant, dans son format actuel, le PSD ne cherche pas à retrancher de la place faite à l'automobile. Les responsabilités de l'ARTM couvrant l'ensemble de la planification du transport, il est impératif de mettre en place un plan de transport global, incluant des mesures pour freiner la croissance de l'automobile, allant au-delà de ce qui est actuellement proposé dans le PSD. Seulement à ce moment, l'attractivité de la mobilité durable pourra surpasser celle de la voiture, qui est bien enracinée dans les habitudes de déplacement de la population.

Ensuite, afin d'assurer un suivi de l'efficacité des interventions prévues au PSD, il est prévu de procéder à une révision quinquennale. Considérant l'importance des enjeux auxquels s'attarde le plan, un suivi plus serré des indicateurs nous paraît nécessaire. Cela permettra un recadrage plus efficace des actions menées afin de poursuivre efficacement les objectifs établis.

**Nous recommandons** : de réviser les interventions du plan stratégique de développement aux trois ans plutôt qu'à chaque cinq ans.

Finalement, dans son PSD, l'ARTM souhaite collaborer avec l'ensemble de ses partenaires et les organisations à travers la région métropolitaine pour favoriser une culture de la mobilité durable. Par conséquent, il est attendu que cette dernière se positionne comme chef de file en la matière. L'ARTM doit ainsi promouvoir activement le transport collectif et actif auprès de ses employés en leur offrant un environnement innovant allant en ce sens.

**Nous recommandons** : que l'ARTM se positionne comme un exemple à suivre à titre d'employeur en matière de mobilité durable.