

RÉPONSE DU COMITÉ EXÉCUTIF DE LA VILLE DE MONTRÉAL À L'AVIS SUR LA MOBILITÉ DES JEUNES MONTRÉLAIS.ES DE 17 À 30 ANS DU CONSEIL JEUNESSE DE MONTRÉAL

Mise en contexte

Le Conseil jeunesse de Montréal (CJM) a déposé son avis sur la mobilité des jeunes en 2019. Le comité exécutif a l'obligation de répondre aux avis du conseil. Dans ce contexte, voici les recommandations du CJM ainsi que les commentaires consolidés de l'ARTM, de la STM et de la Ville de Montréal.

Toutefois, en premier lieu, il est suggéré que la Ville de Montréal invite le CJM à contribuer aux travaux du plan d'urbanisme et de mobilité. L'ensemble des présentes recommandations servira d'intrants.

R-1

Que la Ville de Montréal et les acteurs métropolitains du transport tels que l'ARTM et la STM, portent une attention particulière aux besoins des jeunes âgés de 17 à 30 ans lors de l'élaboration de politiques et de mesures relatives à la mobilité durable, notamment dans le nouveau plan de transport de la Ville de Montréal et le Plan stratégique de développement de l'ARTM, afin que les usagers, aujourd'hui captifs, deviennent des usagers délibérés demain.

Commentaires à R-1

Actions déjà réalisées (entre 2018 et 2020)

La STM offre des lignes-écoles pour les étudiants ou des lignes dédiées aux écoles (exemple ligne 444 vers le Cégep Marie-Victorin) et des lignes de nuit qui sont utilisées particulièrement par cette clientèle. De plus, tous les besoins de la clientèle, autant pour les personnes de 17 à 30 ans que les personnes âgées, sont analysés afin d'offrir un service approprié aux différents besoins de déplacements. De l'ajout les fins de semaine a aussi été fait afin d'aider les déplacements durant cette période et qui sont faits en bonne partie par les jeunes qui se déplacent entre autres pour le travail la fin de semaine. La STM a étendu le tarif étudiant au-delà de l'âge de 18 ans au cours des dernières années afin que les jeunes puissent continuer à utiliser le transport en commun. Ainsi, depuis le 1^{er} septembre 2018, tous les étudiants inscrits à temps plein dans un établissement scolaire reconnu par le ministère de l'Éducation et de l'Enseignement supérieur (MEES), peu importe leur âge, peuvent bénéficier de rabais tarifaires. Enfin, un poste au conseil d'administration de la STM est attribué à un membre de moins de 35 ans.

Réflexion / Planification à venir

La Ville de Montréal a entamé une démarche de planification intégrée en urbanisme et en mobilité. La mobilité des jeunes fera partie des sujets qui seront étudiés. L'ARTM est consciente que le transport collectif est, dans certains cas, le seul mode de déplacement accessible pour une part non négligeable de la population métropolitaine. Ce mode de transport joue donc un rôle primordial dans l'équité des chances pour avoir accès à un emploi ou à des lieux d'enseignement et de formation par exemple. Les réflexions en cours à l'ARTM s'articulent autour de l'idée d'offrir une couverture harmonisée des

services de transport collectif dans l'ensemble de la région métropolitaine, en accroissant l'offre de services tant sur le réseau structurant que local. Cette offre de services accrue devra répondre aux différents besoins des usagers dans toute la région métropolitaine, y compris ceux des jeunes âgés de 17 à 30 ans.

R-2

Que la Ville de Montréal et les acteurs métropolitains du transport tels que l'ARTM et la STM, s'assurent de la cohérence entre les incitatifs à la mobilité durable et les mesures coercitives, pour réduire la part de l'auto solo.

Commentaires à R-2

La Ville de Montréal travaille avec les acteurs métropolitains au partage de la rue entre les usagers. La démarche de fonctionnalité des axes menée par la Ville a un impact sur la mobilité des usagers. Chaque axe structurant de mobilité (n'inclut pas les rues locales) à une ou plusieurs fonctions définies sur une partie ou sa totalité. Certains axes voient ou verront leur fonction et usage actuels transformés à la suite de cette démarche. Par exemple une artère servant actuellement principalement d'axe de transit véhiculaire pourrait être identifiée comme axe structurant cyclable à la suite de la démarche ou être aménagée avec des voies réservées pour les autobus.

Des projets structurants comme le Réseau express vélo (REV) permettront aux citoyens de se déplacer de façon efficace, sécuritaire et agréable. Il assurera une cohabitation harmonieuse entre les différents usagers de la route. L'arrivée du REV permettra de bien délimiter l'espace réservé pour chaque mode de transport. Le travail conjoint de la Ville de Montréal et de ses partenaires permettra de s'assurer que les projets tels que les aménagements cyclables ne soient pas en contradiction avec les projets de transports collectifs d'envergure.

De plus, depuis le 1^{er} janvier 2020, l'Agence de mobilité durable remplace la Société en commandite Stationnement de Montréal. Cette nouvelle organisation paramunicipale a pour mission de veiller à la gestion, à l'application de la réglementation et au développement innovant du stationnement tarifé, sur rue et hors rue, sur l'ensemble du territoire de la Ville de Montréal. Elle contribuera par son leadership à améliorer l'expérience client, le partage de la rue et l'occupation du domaine public, en soutenant les actions qui favorisent la mobilité urbaine.

Pour l'ARTM, cette cohérence entre les incitatifs à la mobilité durable et les mesures visant à réduire la part de l'auto solo va se traduire dans :

- un travail de collaboration avec les partenaires de la mobilité, notamment les sociétés de transport et les municipalités, sur les modes actifs, le covoiturage et les mobilités émergentes;
- la réaffectation des emprises de voiries en faveur des modes durables et du déplacement du plus grand nombre de personnes et non de véhicules, dans le cadre du « Réseau artériel métropolitain » (RAM);
- le déploiement de voies réservées sur le réseau routier et autoroutier;
- le déploiement d'aménagements sécuritaires pour les modes actifs aux abords des équipements TC;
- des actions d'intégration du réseau cyclable au réseau TC.

R-3

Que l'ARTM et la STM portent une attention particulière au passage d'un mode à un autre en conceptualisant les pôles d'échanges intermodaux comme des espaces piétons afin, entre autres, de rendre la transition plus fluide, agréable et sécuritaire.

Commentaires à R-3

Actions déjà réalisées (entre 2018 et 2020)

La STM a investi depuis plusieurs années à l'amélioration des pôles d'échanges intermodaux et des stations de métro afin de fluidifier la circulation piétonne et d'améliorer l'expérience de ses clients. On note entre autres :

- La station Berri-UQAM avec l'installation d'ascenseurs pour faciliter la mobilité universelle, la rénovation des différents édicules (Berri, Place-Dupuis, Sainte-Catherine et Saint-Denis) et de la station, l'aménagement de nouvelles aires de circulation et le réaménagement des quais.
- La station McGill qui depuis mars 2020 fait l'objet de travaux majeurs incluant l'ajout d'ascenseurs, la construction d'un nouvel édicule et la rénovation de trois des six édicules existants.
- La station Mont-Royal (travaux en cours) avec l'agrandissement de l'édicule de la station, l'aménagement d'ascenseurs et le réaménagement de la place Gérald Godin par la Ville de Montréal incluant le terminus d'autobus (à venir).
- Les nouvelles infrastructures à la station Vendôme ont permis d'améliorer la fluidité des déplacements dans le pôle intermodal.

L'ARTM étudie l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux à travers la région métropolitaine afin de permettre aux usagers des correspondances simplifiées et un meilleur accès aux services à proximité. Une plus grande place sera accordée aux modes actifs. À titre d'exemple, des travaux sont engagés dans cette perspective au terminus de Longueuil. Universellement accessibles, ces pôles amélioreront l'expérience client et l'attractivité du transport collectif. L'utilisateur devra être au cœur des critères de conception de ces pôles d'échanges multimodaux. Ceux-ci porteront entre autres sur :

- le fonctionnement des pôles d'échanges;
- une intégration harmonieuse des modes durables de transport;
- la sécurité et le confort des usagers;
- l'accessibilité universelle;
- la qualité architecturale et environnementale;
- la possibilité de faire évoluer et de transformer des pôles d'échanges dans le temps, en fonction des besoins et des innovations technologiques.

De plus, une meilleure « information-voyageurs », en temps réel, sur les sites et sur les plateformes numériques (notamment Chrono), sera visée afin de rendre la transition entre les modes plus fluide et agréable.

Réflexion / Planification à venir

Une attention particulière est portée sur la connexion intermodale entre les futures stations du REM et les stations de métro, les connexions avec les nombreux arrêts de bus et les terminus que desserviront les stations du REM et de façon particulière :

- Station REM McGill (connexion avec la ligne verte de métro et le RÉSO).
- Station REM Gare centrale (connexion avec la ligne orange de métro).
- Station REM Édouard-Montpetit (connexion avec la ligne bleue du métro).

R-4

Que la Ville de Montréal soutienne les déplacements en transports durables sur l'ensemble du territoire montréalais en favorisant la création et le maintien d'infrastructures adéquates et sécuritaires ainsi que l'ajout de stationnements sécurisés pour vélos, particulièrement autour des pôles d'échange intermodaux.

Commentaires à R-4

L'implantation de pôles de mobilité à proximité des sites intermodaux prévoit des infrastructures à l'intention des cyclistes tout comme tous les grands projets de transport en commun comme le REM et le prolongement de la ligne bleue. La Ville met en place le Réseau express vélo, qui permettra des liens sécuritaires pour les déplacements cyclistes. En 2020, les VAS (voies actives sécuritaires) ont été mises de l'avant afin de répondre aux enjeux qui découlent de la crise sanitaire. Leurs évaluations permettront de mieux comprendre les besoins du transport actif.

R-5

Que la Ville de Montréal et les acteurs métropolitains du transport tels que l'ARTM et la STM, se dotent d'outils de suivi et d'évaluation pour tous leurs exercices de planification liés à la mobilité.

Commentaires à R-5

À la suite des recommandations du vérificateur général, la Ville s'est dotée d'indicateurs de suivi et d'évaluation des exercices de planification liés à la mobilité. La Ville de Montréal invite le Conseil jeunesse de Montréal à consulter la prochaine stratégie d'électrification des transports qui sortira dans les prochains mois.

La STM suit la charge et l'utilisation des lignes plusieurs fois par année et ajuste ses horaires 4 fois par année. Plusieurs indicateurs sont aussi suivis tous les mois, incluant la satisfaction de la clientèle.

Concernant l'ARTM, un ensemble d'outils d'aide à la prise de décision sera mobilisé pour guider l'évaluation, la priorisation et le séquençage des interventions à réaliser dans les prochaines années. Des critères d'évaluation permettront de mesurer la contribution potentielle des interventions à l'atteinte des objectifs stratégiques de l'ARTM. Des indicateurs de suivi permettront de mesurer l'évolution des résultats obtenus dans les années suivant la mise en œuvre des interventions planifiées. Ils permettront de rendre compte de l'efficacité des interventions réalisées et d'identifier si des changements doivent être apportés.

R-6

Que les 19 arrondissements montréalais élaborent, complètent ou mettent à jour, leur Plan local de déplacements.

Commentaires à R-6

En date de décembre 2020, 12 arrondissements ont adopté leur Plan local de déplacements (PLD). Il s'agit des arrondissements suivants :

- Plateau-Mont-Royal (2008),
- Saint-Laurent (2009 révisé en 2017)
- Rosemont La-Petite-Patrie (2014),
- Saint-Léonard (2016),
- Montréal-Nord (2016),
- LaSalle (2017),
- Verdun (2017),
- Mercier-Hochelaga-Maisonneuve (2018),
- Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles (2018),
- Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension (2018)
- Ville-Marie (2019),
- Ahunstic-Cartierville(2020).

Un dernier PLD est en cours d'élaboration (Anjou). Les PLD tels que connus dans leurs formes actuelles risquent de se terminer. En lien avec les travaux menés dans le cadre de l'élaboration du futur plan d'urbanisme et de mobilité, des réflexions seront menées pour trouver les meilleurs moyens de travailler la planification de la mobilité à l'échelle locale.

R-7

Que la Ville de Montréal collabore avec les arrondissements pour mettre en place des politiques de transports durables reflétant leur réalité et leurs besoins afin de réduire les inégalités d'accès au transport sur l'ensemble du territoire montréalais.

Commentaires à R-7

La Ville de Montréal collabore avec les arrondissements pour la réalisation de leur exercice de planification locale tels que les Plans locaux de déplacements (PLD). La STM et, le cas échéant l'ARTM, participent également à ces exercices. Le PLD vise à améliorer la qualité de vie des résidents et à faciliter et à sécuriser leur mobilité. Ils tiennent compte de la relation étroite entre le transport et l'aménagement du territoire, de la gestion de la demande et de l'organisation des divers modes de transport.

R-8

Que la Ville de Montréal priorise les modes de transports durables sur la voirie, notamment en instaurant des espaces suffisants et sécuritaires pour les piétons, des pistes cyclables ainsi que des mesures préférentielles pour les autobus.

Commentaires à R-8

La Ville de Montréal révisé présentement la fonctionnalité de son réseau en repensant le partage de la chaussée en fonction des caractéristiques et des besoins du milieu. De plus, les interventions temporaires des voies actives sécuritaires (VAS) permettent de collecter des données quant à l'utilisation des différents modes. L'arrivée du REV permettra également d'évaluer leur efficacité et leur utilisation des pistes cyclables. Afin de favoriser la cohabitation des différents usagers de la route pour encourager le transport actif et collectif, la Société de transport de Montréal (STM) et la Ville de Montréal ont annoncé en juillet 2020 un nouveau partage bus-vélo sur près de la moitié des voies réservées existantes et sur 4 nouvelles voies réservées qui seront implantées en 2020, sur le territoire de la Ville de Montréal.

Pour compléter les interventions déjà entreprises en matière de modes actifs par les municipalités et la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), l'ARTM, en étroite collaboration avec les quatre organismes publics de transport en commun (OPTC) que sont EXO, la RTL, la STL et la STM, propose de mettre l'accent sur l'amélioration de l'accès en modes actifs aux services de transport collectif, en complémentarité au développement d'un réseau cyclable métropolitain et à la coordination d'interventions visant les modes actifs, notamment pour assurer leur promotion à l'échelle métropolitaine auprès du public.

D'un point de vue métropolitain, la CMM compte planifier, en collaboration avec les municipalités, des axes dits « utilitaires » du Réseau vélo métropolitain. L'ARTM collaborera à cette démarche afin que ce réseau permette de rejoindre les équipements de transport collectif depuis les différents secteurs de la région métropolitaine et ainsi favoriser la complémentarité des réseaux cyclables et de transport collectif.

De plus, le développement du « Réseau artériel métropolitain » (RAM) aura pour objectifs centraux de favoriser la fluidité des déplacements des personnes et des biens sur le RAM, d'offrir des aménagements sécuritaires pour les usagers des différents modes de transport et de proposer des espaces riverains conviviaux. Ainsi, une priorité sera ainsi accordée à la sécurité des déplacements en modes actif et collectif et au partage efficient et équitable des voies routières dans une optique de fluidité de déplacement des personnes et des marchandises plutôt que des véhicules. Le déploiement des éléments suivants sera soutenu en tenant compte du contexte urbain :

- les voies réservées pour les véhicules à occupation multiple (autobus, covoiturage, taxis);
- les mesures préférentielles qui favorisent la circulation des autobus;
- la consolidation des réseaux cyclables et piétonniers métropolitains;
- l'harmonisation et bonification des normes minimales de gestion, règles de signalisation et de contrôle de la circulation.

R-9

Que la Ville de Montréal appuie l'initiative de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) d'étudier la faisabilité d'implanter, par l'ARTM, un tarif social pour les transports en commun.

Commentaires R-9

L'accès financier au transport collectif est vital pour l'accès aux biens et services quotidiens, mais également pour l'accès à l'emploi. Cette mesure est encore plus pertinente dans le contexte de la pandémie où l'attractivité et l'accessibilité au transport collectif pour offrir un soutien additionnel aux populations plus vulnérables.

La tarification du transport collectif est une compétence exclusive de l'ARTM. La démarche actuelle de refonte tarifaire a pour objectif la simplification et l'intégration de la tarification du transport collectif régulier et adapté dans la région métropolitaine en vue d'offrir une expérience de mobilité de qualité. Ainsi, l'ARTM a donné les balises pour la tarification sociale. La Ville est partie prenante de la proposition de refonte (participation aux travaux, la mairesse siège au CA qui a entériné la refonte). Le cadre tarifaire actuel comporte des mesures de tarification sociale visant les jeunes, les aînés et les étudiants. Déjà en 2019, la CMM appuyait cette demande, entre autres grâce au leadership de la Ville de Montréal et la mobilisation de diverses organisations en faveur de la tarification sociale ne se tarit pas.

L'ARTM reconnaît l'importance d'examiner cette question et a procédé, à la demande de la CMM, à l'analyse et à l'évaluation de différents mécanismes de tarification sociale et de leurs impacts en termes de coûts ainsi que sur l'achalandage du transport collectif, en vue d'alimenter une plus large réflexion sur cette question au cours de la prochaine année. Certaines mesures ont été mises en place comme l'harmonisation des rabais aux étudiants à 40 % pour l'ensemble des titres de transport et l'élargissement de la gratuité d'accès pour les enfants de 6 à 11 ans à tous les services de transport.

Dans la phase 1 de la refonte tarifaire, les initiatives tarifaires municipales existantes ont également été maintenues à l'intérieur du nouveau cadre tarifaire avec des balises assurant la cohérence et l'efficacité d'application pour les rabais accordés à certaines clientèles, notamment les aînés. Les travaux sur la tarification sociale se poursuivent dans la phase 2 de la refonte pilotée par l'ARTM en vue de faire une recommandation pour juin 2021.

D'ici là, la tarification sociale est toujours une priorité pour l'administration, pour les personnes à faible revenu comme c'est le cas pour plusieurs aînés et familles.

La crise sanitaire a durement affecté la population au niveau de la santé bien entendu, mais également économiquement. L'administration souhaite les soutenir en leur permettant d'accéder à moindre coût à leurs services, aux soins et pour briser l'isolement.

En effet, la Ville de Montréal a demandé à l'Autorité régionale de transport métropolitaine (ARTM) de mettre en place, dès le 1^{er} juillet 2021 pour ses résidents et résidentes, une réduction supplémentaire de 50 % du tarif réduit pour les personnes aînées et la gratuité pour les enfants de moins de 12 ans pour le réseau de la STM.

Une somme de 9,3 M\$ est réservée au budget 2021 pour cette mesure d'accessibilité au transport.

R-10

Que la STM améliore la desserte du transport en commun sur l'île de Montréal en :

- permettant l'ouverture des différentes lignes de métro jusqu'à 1 h 30, tant la semaine que la fin de semaine;
- augmentant le nombre et la fréquence des autobus de nuit ou, en conservant durant la nuit les trajets réguliers de jour;
- conservant ou développant des lignes « express » en dehors des heures de pointe, et ce, jusqu'à 22 h, notamment pour faciliter les déplacements vers les extrémités de l'île.

Commentaires R-10

Pour les heures du métro : Le service du métro se termine à 00 h 30 du dimanche au vendredi et à 1 h le samedi. Cette suggestion est intéressante, mais difficilement réalisable dans le contexte opérationnel de la STM. En effet, il y a plus d'une centaine de chantiers sur le réseau du métro la nuit. Ces chantiers ont lieu en tunnel et dans les stations de métro lorsque le service voyageur est interrompu. Ils ont pour objectif de procéder à l'entretien préventif et curatif des équipements, de réaliser des projets d'amélioration du réseau et de remplacer des actifs en fin de vie utile. Ils nécessitent l'utilisation de véhicules de travaux au diesel qui circulent sur la voie lorsque le courant électrique haute-tension est coupé. Les travaux de nuit se font dans une séquence déterminée et chaque minute compte, car le service doit repartir normalement le matin. Dans cette plage de travail, il faut se rendre au chantier à partir de l'atelier, se mobiliser, exécuter les travaux, démobiliser le chantier et revenir à l'atelier. Le prolongement du service voyageur de 60 minutes du dimanche au vendredi et de 30 minutes le samedi amputerait annuellement des milliers d'heures de travaux essentiels au maintien des équipements. Ces activités sont primordiales à la sécurité et à la fiabilité du réseau.

Le réseau de nuit a été révisé en 2011, avec des parcours modifiés, des fréquences améliorées ainsi qu'une fréquence minimale passant de 60 à 45 min. Pour le moment, son utilisation ne justifie pas une augmentation de la fréquence. À noter que la STM offre un réseau de nuit plus exhaustif que dans plusieurs grandes villes nord-américaines. La STM participe aussi au comité sur la relance économique nocturne avec la Ville. La STM est en train de faire une refonte des réseaux et la famille de service des lignes express est appelée à être revue, ainsi que les heures de service.

R-11

Que la Ville de Montréal, à titre d'employeur exemplaire, fasse preuve de leadership en instaurant un programme de transport afin d'encourager ses employés à utiliser des alternatives à l'auto solo.

Commentaires R-11

La Ville de Montréal participe aux programmes d'abonnement OPUS & Cie et OPUS + Entreprise ce qui permet aux employés de la Ville de bénéficier à un rabais équivalent à environ deux mois gratuits par année.

La Ville de Montréal offre également un rabais de 15 % sur l'abonnement au service de vélos en libre-service Bixi.

R-12

Que la Ville de Montréal poursuive ses efforts visant à permettre le partage de ses données sur la mobilité et encourage ses partenaires tels que les sociétés de transport, les entreprises privées et les OBNL (par ex. BIXI), à faire de même dans le but de faciliter l'innovation dans le milieu de la mobilité durable.

Commentaires R-12

Montréal estime que les données ouvertes sont un élément central dans l'atteinte des objectifs en matière de transparence et de développement économique, mais aussi dans la résolution des défis urbains. La Ville produit et utilise des données dans le cadre de ses activités internes et dans les services aux citoyens. Plus ces données sont rendues publiques et partagées avec la communauté, plus elles seront exploitées à leur plein potentiel dans un écosystème montréalais en pleine effervescence. La démarche d'ouverture des données s'inscrit dans cette volonté de la Ville de favoriser la collaboration autant pour une meilleure efficacité organisationnelle qu'en soutien au développement d'outils à valeur ajoutée pour un meilleur service aux citoyens. Cette démarche vise aussi à développer l'engagement citoyen.

C'est dans ce contexte qu'une Politique de données ouvertes a été adoptée en décembre 2015 ainsi qu'une directive sur la gouvernance des données. Cette Politique, adoptée aussi par l'agglomération de Montréal en 2016, a comme principe directeur l'ouverture des données par défaut. En effet, outre quelques enjeux qui limitent la publication, la Ville s'est engagée à rendre disponible l'ensemble des données sous sa fiducie.

Site des données ouvertes de la Ville de Montréal : donnees.montreal.ca

Des outils d'acquisition, de gestion et de partage de données liés à la planification des transports sont déjà développés et mutualisés entre l'ARTM et certains de ses partenaires. Prochainement, les interventions de l'ARTM dans ce domaine viseront à faciliter la réalisation d'analyses (géospatiales, statistiques, etc.) ou d'exercices de modélisation, par exemple pour mieux comprendre les comportements de mobilité, dresser un diagnostic de l'accès aux lieux d'activité par transport collectif ou développer le système de transport. Il s'agira de faciliter le partage, la mise en commun et la comparaison des résultats de différentes analyses réalisées tant par des organismes publics que privés. Le partage des données facilitera l'intégration de services de mobilité et la tarification de ceux-ci.

La STM offre depuis quelques années aux développeurs les données GTFS concernant les horaires et les trajets de son parc d'autobus ainsi que les fréquences du métro. Récemment, les données horaires et positionnements bus en temps réel sont maintenant ouverts.

R-13

Que la Ville de Montréal poursuive ses actions auprès des différentes instances gouvernementales, telles que le ministère des Transports du Québec, pour que le financement offert dans le cadre des programmes d'aide au développement du transport collectif soit suffisant et pérenne pour répondre aux besoins de la métropole, dont le financement des Centres de gestion de déplacements (CGD).

Commentaires R-13

Faire la transition vers la mobilité durable est un défi collectif qui nécessitera des investissements importants afin de maintenir la qualité du réseau existant, d'offrir des services accrus et de déployer un réseau et un service plus performants.

Le chantier gouvernemental sur le financement de la Politique de mobilité durable (PMD), lancé en 2019, se poursuit en tenant compte du contexte particulier créé par la pandémie de la COVID-19. Ce chantier est l'occasion de soulever les défis de financement des services de transport collectif qu'il est nécessaire d'accroître dans la région métropolitaine de Montréal, en vue d'atteindre les cibles gouvernementales touchant notamment l'augmentation de la part modale du transport collectif et la réduction des GES. Cette réflexion plus large sur le financement de la mobilité dans la région métropolitaine porte sur le transport collectif, les modes actifs et le transport routier. Elle permet d'envisager les moyens financiers pour soutenir le déploiement du réseau et des services de transport collectif afin d'assurer une mobilité durable efficace, un achalandage accru du transport collectif et un transfert modal de l'auto solo vers les modes durables de déplacement.

Le MTQ, l'ARTM, la STM et la Ville figurent parmi les partenaires financiers de Voyagez Futé et de MOBA, les deux CGD qui desservent la région métropolitaine.

Montréal a adopté au printemps 2018 sa Stratégie de développement économique 2018-2022 intitulée Accélérer Montréal. Des défis à surmonter afin de demeurer concurrentiel sont identifiés, notamment la congestion routière importante qui touche plusieurs axes routiers à Montréal, ce qui démontre le besoin de favoriser des modes de transports durables. Les travaux d'envergure sont aussi identifiés comme source de congestion, ce qui renforce l'enjeu que représente la mobilité durable et la nécessité de favoriser les déplacements des personnes en ayant recours aux transports actifs et collectifs. Dans le cadre de la mise en œuvre de la Stratégie, le Plan d'action en développement économique du territoire Bâtir Montréal a été lancé en juin 2018. Un des axes porte sur l'amélioration de l'accessibilité et la fluidité de la circulation des personnes et des marchandises dans les pôles d'emplois.

Pour y arriver, la Ville a retenu une approche visant le soutien à des projets, à des initiatives et à des organisations faisant la promotion de la mobilité durable des travailleurs. Parmi les actions mises en œuvre, on note l'appui financier aux CGD soutenus par le MTQ. De plus, dans son plan de relance économique « une impulsion pour la métropole : agir maintenant » adopté en juin 2020, la Ville de Montréal appuie à nouveau son engagement financier auprès des Centres de gestion des déplacements de Montréal afin d'accompagner les entreprises qui souhaitent faciliter les modes de déplacement de leurs employé.es, notamment dans l'élaboration des plans de gestion des déplacements et de solutions en mobilité durables (mesure 13 : Favoriser le développement de pratiques innovantes en aménagement et en mobilité durable).

R-14

Que la Ville de Montréal sensibilise et encourage les employeurs à mettre en place un programme de transport alternatif à l'automobile solo. À cet effet :

- des règlements pourraient être mis en place par la ville-centre ou les arrondissements pour inciter les entreprises qui souhaitent s'y installer à établir un plan de gestion des déplacements de leur personnel;
- un financement adéquat et pérenne des Centres de gestion des déplacements devrait être assuré par la Ville, considérant que ces derniers sont des alliés pour les entreprises pour la planification et la gestion de la mobilité du personnel.

Commentaires R-14

Dans le cadre du plan de relance économique « une impulsion pour la métropole : agir maintenant » adopté en juin 2020, la Ville de Montréal lancera prochainement le programme Aménagement et mobilité durable. Ce programme visera à accélérer la transition écologique dans les pôles d'emploi en soutenant financièrement des projets privés d'aménagement dans les secteurs de la mobilité durable, du verdissement, de la cohabitation avec les quartiers résidentiels et de l'optimisation de la gestion des matières résiduelles, de l'énergie et de l'eau.

L'ARTM continuera à soutenir les centres de gestion des déplacements (CGD), organismes mandatés par le ministère des Transports, qui ont notamment l'objectif d'accompagner les générateurs de déplacement dans la promotion de la mobilité durable. Il demeure également essentiel de sensibiliser l'ensemble des acteurs des milieux des affaires, culturel et institutionnel sur l'importance de leurs choix sur la mobilité, particulièrement à l'égard de la localisation et des horaires de leurs activités.

R-15

Que la Ville de Montréal appuie le développement de la plateforme numérique Céleste, inspirée du concept « Mobility as a Service » et encourage la création de partenariats visant notamment l'intégration des tarifs des différents modes de transport avec et entre les sociétés de transports, les entreprises privées offrant des services de mobilité partagée, les OBNL (ex. BIXI) et les entreprises en démarrage.

Commentaires R-15

En, 2019, la Ville de Montréal a gagné le 1^{er} prix de 50 M\$ du Défi des Villes intelligentes qui est une compétition initiée par le gouvernement du Canada pour réaliser des projets innovants. Montréal en commun est structurée en trois volets dont l'un sur la mobilité incluant la mobilité de quartier, la mobilité intégrée et le pôle en données de mobilité.

L'ARTM est le porteur du volet mobilité intégrée de Montréal en commun. L'objectif ici étant de simplifier l'accès aux services de mobilité durable pour les usagers de la région métropolitaine en développant par exemple, un point d'accès unique où le client trouve le transport collectif, les taxis, l'autopartage, le vélopartage, les autos en libre-service, les stationnements. L'ARTM travaille sur la conception et le déploiement d'une « Centrale de mobilité » s'inspirant du concept de « mobilité servicielle », ou « Mobility as a Service » (MaaS). Elle constitue la plateforme unique à l'échelle de la région à partir

de laquelle les usagers pourront planifier leurs déplacements en comparant plusieurs options et en obtenant l'information pertinente en ce qui concerne, par exemple, les conditions de circulation, la disponibilité ainsi que le coût total selon les modes utilisés. La mise en place d'une centrale de mobilité permettra aux usagers d'avoir accès à une combinaison de services intégrés de mobilité à un prix adapté à leurs besoins.

Des forfaits personnalisés et des offres tarifaires à la carte seront mis à la disposition des usagers, qui pourront en gérer la composition selon l'évolution de leurs besoins de mobilité ou la période de l'année, par exemple.

En parallèle, le projet de refonte tarifaire, par la simplification et l'intégration de la tarification des services de transport collectif, facilitera l'intégration tarifaire des services de transport collectif aux autres services de mobilité de la région.

R-16

Que la Ville de Montréal et les acteurs métropolitains du transport tels que l'ARTM et la STM, étudient la possibilité d'implanter des pôles de mobilité dans les pôles d'emplois excentrés (inspirés de la Mobility station de Munich) inspirés de celui déjà mis en œuvre à Montréal, au pied de la Tour de la bourse.

Commentaires R-16

La mobilité de quartier est au cœur des préoccupations municipales. La stratégie d'implantation des pôles de mobilité préconisée par Montréal prévoit autant des localisations proches des nœuds intermodaux que des sites excentrés de manière à faciliter les déplacements du dernier kilomètre. Ceci est une responsabilité de la Ville et non pas de la STM, mais la ville doit consulter la STM car il peut y avoir des impacts sur le réseau bus et les terminus autour du métro. De plus, tel que mentionné à la recommandation 15, la Ville de Montréal intervient dans le cadre de Montréal en commun sur la mobilité de quartier.

L'ARTM propose une collaboration et un partenariat avec les autorités régionales et municipales afin de déterminer des pôles d'échanges, qui assureront autant la connectivité de ce réseau que son ancrage à des points névralgiques du territoire métropolitain et à des pôles d'emplois excentrés. De plus, la Centrale de mobilité offrira des ressources d'information sur la mobilité, facilitant les déplacements en modes durables, y compris dans les secteurs moins desservis en transport collectif.

Conclusion

Le comité exécutif remercie les membres du Conseil jeunesse de Montréal pour le travail accompli dans le cadre de cet avis et pour la pertinence des recommandations découlant de leurs travaux.