



TRANSPORTER LE QUÉBEC VERS LA MODERNITÉ

POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE - 2030

Cadre d'intervention
en transport collectif urbain

Cette publication a été réalisée par la Direction générale de la Politique de mobilité durable et de l'Électrification et éditée par la Direction des communications du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

Le contenu de cette publication se trouve sur le site Web du Ministère à l'adresse suivante : www.transports.gouv.qc.ca.

Pour obtenir des renseignements, on peut :

- composer le 511 (au Québec) ou le 1 888 355-0511 (partout en Amérique du Nord)
- consulter le site Web du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports au www.transports.gouv.qc.ca
- écrire à l'adresse suivante :
Direction des communications
Ministère des Transports, de la Mobilité durable
et de l'Électrification des transports
500, boul. René-Lévesque Ouest, bureau 4.010
Montréal (Québec) H2Z 1W7

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, 2018

ISBN 978-2-550-81201-2 (PDF)

Dépôt légal – 2018

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Tous droits réservés. Reproduction à des fins commerciales par quelque procédé que ce soit et traduction, même partielles, interdites sans l'autorisation écrite des Publications du Québec.

1. Le transport collectif urbain au Québec

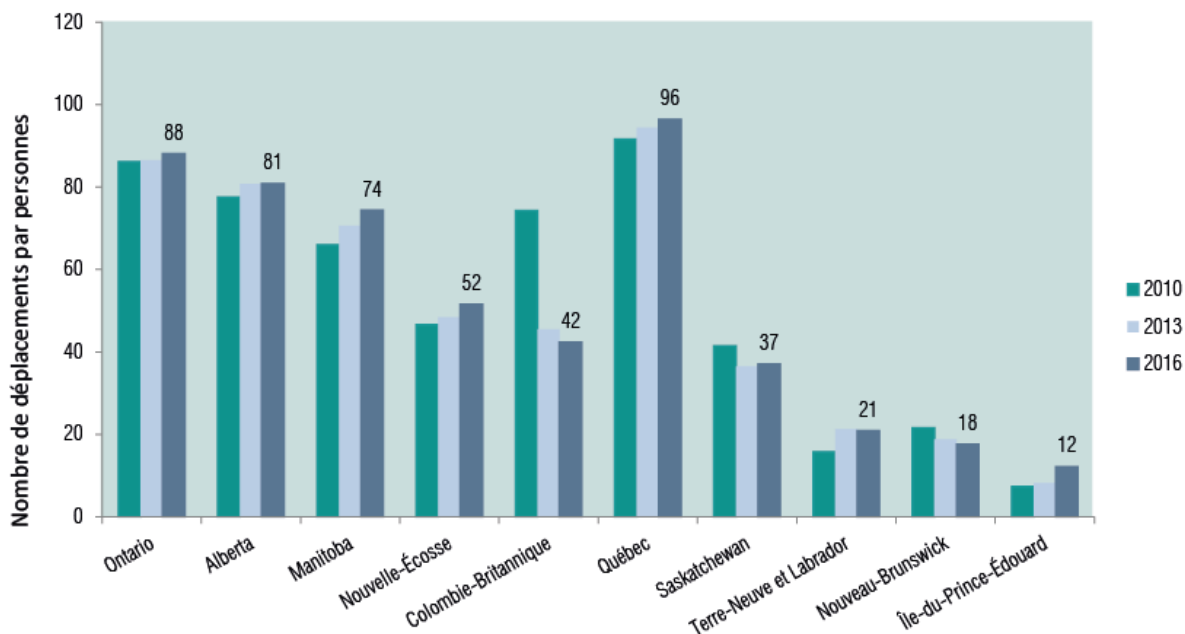
Ce document fait partie intégrante de la Politique de mobilité durable à l'horizon 2030. Il a pour but de présenter le portrait global du transport collectif urbain au Québec, ses enjeux ainsi que l'ensemble des mesures relatives au Plan d'action sur le transport collectif urbain 2018-2023. Les mesures les plus porteuses et transversales de ce plan d'action sectoriel apparaissent également dans le Plan d'action global de la Politique de mobilité durable.

Le cadre d'intervention en transport collectif urbain constitue donc un élément clé de la vision de la Politique de mobilité durable : En 2030, le Québec est un leader nord-américain de la mobilité durable et intégrée du 21^e siècle. Sur un territoire aménagé dans une perspective de mobilité durable, il dispose d'un écosystème des transports performant, sécuritaire, connecté et sobre en carbone, qui contribue à la prospérité du Québec et répond aux besoins des citoyens et des entreprises.

État des lieux

Comme l'indiquent les tableaux 1 et 2, le Québec se positionne avantageusement au Canada et en Amérique du Nord en ce qui concerne la performance et l'achalandage des services de transport en commun. Malgré ces résultats encourageants, le transport collectif urbain doit répondre à plusieurs défis pour contribuer à la mobilité durable.

Tableau 1 : Nombre de déplacements annuels par habitant en transport en commun



Source : Association canadienne du transport urbain, *Répertoire statistique du transport en commun*

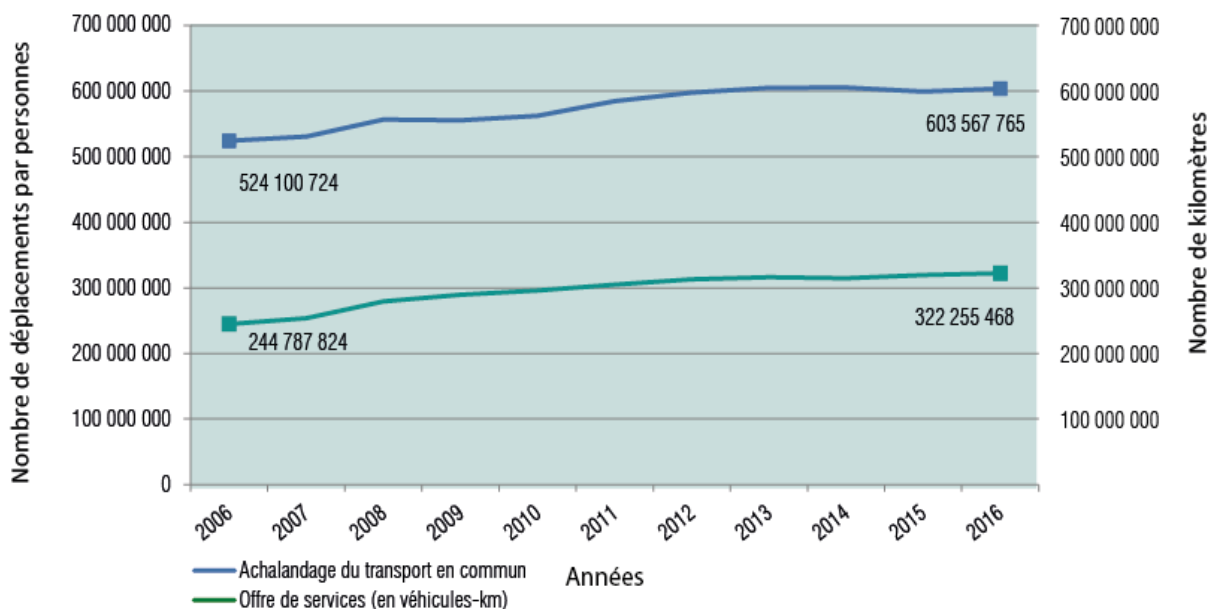
Par ailleurs, des mesures ont été mises en place au fil des ans pour favoriser l'accessibilité du transport collectif aux personnes à mobilité réduite. Ainsi, depuis 1996, tous les autobus acquis par les neuf sociétés de transport du Québec bénéficiant du financement gouvernemental doivent être accessibles, c'est-à-dire munis de planchers surbaissés et de rampes d'accès.

Malgré les progrès, beaucoup reste à faire pour améliorer l'accessibilité des réseaux de transport en commun. Par exemple :

- dans la région métropolitaine de Montréal, seules 12 stations de métro sur 68 et 12 gares de train de banlieue sur 59 sont accessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant;
- plusieurs obstacles tels que l'absence de trottoirs ou le manque de fiabilité des rampes limitent l'utilisation des autobus des sociétés de transport en commun par les personnes handicapées;
- l'accessibilité des autobus utilisés par les autres services de transport collectif est beaucoup plus faible que celle des neuf sociétés de transport en commun.

Dans la foulée de la Politique québécoise de transport collectif adoptée en 2006, dont l'objectif était d'augmenter l'achalandage du transport collectif de 8 %, les efforts du gouvernement ont permis d'accroître l'offre de services de transport en commun de 31,6 % entre 2006 et 2016, ce qui a contribué à la hausse de l'achalandage de 15,2 % pour la même période.

Tableau 2 : Évolution de l'achalandage et de l'offre de services de transport en commun (2006-2016)



Source : MTMDET

En outre, au Québec, où 80 % de tous les déplacements en transport collectif sont réalisés sur le territoire de la région métropolitaine de Montréal, notamment grâce au métro et au train de banlieue de la ligne Deux-Montagnes, environ 50 % des déplacements en transport collectif sont réalisés grâce à un mode de transport électrifié.

Importance du transport collectif urbain accessible pour la mobilité durable au Québec

La qualité de vie des personnes ainsi que la compétitivité des métropoles et des grandes villes dépendent en grande partie de la performance et de l'attractivité du transport en commun. Avec le développement d'une offre de services moderne, accessible, efficace et performante, qui tient compte des particularités de tous les usagers et de toutes les agglomérations du Québec, le transport collectif contribue à améliorer la qualité de vie des ménages et des citoyens, et consolide l'expertise des entreprises d'ici.

Le transport collectif permet également d'apporter des solutions aux préoccupations environnementales en répondant à une demande soutenue de solutions de rechange flexibles et performantes à l'utilisation individuelle d'une voiture. Ces solutions contribuent à réduire l'utilisation des grands réseaux routiers, à limiter la croissance des émissions de gaz à effet de serre (GES) et à favoriser la densification des milieux de vie.

En matière de développement économique, investir dans les transports collectifs a des retombées particulièrement structurantes pour l'économie du Québec. De tels investissements contribuent notamment à accroître la participation sociale, à faciliter l'accès de la main-d'œuvre aux lieux de production, à réduire les inconvénients de la congestion routière, et à redresser en partie le solde commercial du Québec. Avec ses immenses réserves d'énergie électrique, le Québec est très bien positionné pour retirer des bénéfices considérables d'un virage vers des infrastructures de transport collectif électrifié.

Le transport collectif accessible génère d'autres retombées positives en matière de mobilité durable. Il est largement documenté qu'une planification intégrée du système de transport, laquelle serait orientée vers un développement urbain de proximité (densité, mixité des fonctions, connectivité) et une utilisation accrue des transports collectifs, aurait des effets positifs importants sur la santé, la sécurité et le bien-être de la population.

Rôle du gouvernement du Québec en transport collectif urbain

Dans toutes les régions urbaines, les responsabilités à l'égard des divers réseaux, infrastructures, modes et services de transport collectif sont partagées entre le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) et le milieu municipal et supramunicipal.

> Le gouvernement du Québec

En matière de transport collectif urbain, le gouvernement est d'abord le coordonnateur des politiques mises en place dans l'ensemble du Québec. Le gouvernement établit les grandes orientations, définit les objectifs à atteindre et coordonne les initiatives demandées à chacun des intervenants en matière de transport collectif, notamment aux autorités organisatrices de transport (AOT). Il agit entre autres par l'établissement des cadres institutionnel, législatif et financier, ce qui comprend le soutien financier de l'État provenant de ses divers programmes d'aide destinés à soutenir les immobilisations et l'augmentation de l'offre de services.

> Le milieu municipal

Les municipalités sont les premières responsables de la planification et de l'organisation des services de transport collectif. Elles ont la responsabilité du financement des organismes qui organisent les services de transport collectif sur leur territoire et assument la majeure partie des coûts d'exploitation, en plus

d'assurer un soutien financier complémentaire à celui du gouvernement du Québec pour les immobilisations.

La Loi sur l'aménagement et l'urbanisme confie aux municipalités la responsabilité d'élaborer un plan d'urbanisme, et aux municipalités régionales de comté (MRC), celle de créer un schéma d'aménagement, lesquels constituent les principaux outils en matière d'aménagement. À l'aide de ces outils, les municipalités et les MRC déterminent, notamment, les grandes orientations d'aménagement du territoire, les grandes affectations du sol et les densités d'occupation, de même que les réseaux de transport et le tracé projeté des principales voies de circulation.

> Les sociétés de transport en commun

À l'exception de la région métropolitaine de Montréal, où la gouvernance du transport collectif a fait l'objet d'une réforme majeure en 2016, les services de transport en commun dans les territoires des cinq autres grandes régions métropolitaines de recensement du Québec sont planifiés, organisés et assurés par six sociétés de transport en commun. Les sociétés de transport sont des organismes publics qui disposent de tous les pouvoirs nécessaires pour planifier, organiser et exploiter des services, à l'exception de celles de la région métropolitaine de Montréal.

> L'encadrement particulier dans la région métropolitaine de Montréal

En réponse aux défis posés par la cohérence de l'action publique, le gouvernement du Québec a réformé la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal en 2016 en créant l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et le Réseau de transport métropolitain (RTM). Ces deux organisations sont en activité depuis le 1^{er} juin 2017.

L'ARTM est un organisme métropolitain relevant principalement de la Communauté métropolitaine de Montréal. Elle s'est vue notamment octroyer la responsabilité d'élaborer un plan stratégique de développement du transport collectif, une politique de financement, un programme des immobilisations du transport collectif de dix ans et un cadre tarifaire intégré; d'établir les objectifs et les normes de services; d'assurer la bonne intégration de tous les services; et de financer les services de transport en commun. L'exploitation des services est confiée au RTM et aux trois sociétés de transport, soit la Société de transport de Montréal, le Réseau de transport de Longueuil (RTL) et la Société de transport de Laval, qui agissent dans le cadre de contrats de services avec l'ARTM.

> Les plans de développement visant l'accessibilité

Les autorités organisatrices de transport ont l'obligation, en vertu de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale, de produire et de faire approuver par le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports des plans de développement visant à assurer, dans un délai raisonnable, le transport en commun des personnes handicapées dans leur territoire.

Tendances et prospective d'ici 2030

Le défi de la mobilité durable est de répondre à la demande croissante de mobilité à l'horizon 2030 tout en parvenant à réduire les émissions de GES, la consommation de carburant, la motorisation des ménages et la congestion routière. Le cadre global de la politique a déjà cerné plusieurs tendances sur lesquelles il est nécessaire d'intervenir :

- la congestion routière et la dépendance automobile;
- les émissions de gaz à effet de serre, la dépendance au pétrole et la dégradation de l'environnement;
- l'étalement urbain et l'augmentation des distances à parcourir;
- l'augmentation des coûts du transport pour les ménages et la société;
- En matière de transport collectif urbain, d'autres tendances se profilent et confirment qu'un changement de paradigme est nécessaire;
- Stagnation de la part modale et de l'achalandage du transport en commun;
- Dans l'ensemble, pour les principaux centres urbains du Québec, on observe une croissance supérieure des déplacements en automobile que de ceux en transport en commun. Par exemple, dans la région de Montréal, durant l'heure de pointe du matin, le nombre de déplacements en automobile s'est accru de 187 000 entre 2008 et 2013, ce qui représente une hausse de 15 %, alors que le nombre de déplacements en transport en commun s'est accru de 42 000 durant la même période, soit une hausse de 10 %. Cette situation fait en sorte que la part de marché du transport en commun est demeurée stable. Ces constats s'expliquent par :
 - la croissance démographique et économique généralement plus importante dans les banlieues, là où le transport collectif est moins performant et attrayant, que dans les villes centres;
 - la croissance soutenue de la motorisation et le faible coût d'utilisation d'une automobile;
 - la complexification des déplacements.

Du point de vue de l'achalandage, malgré les efforts déployés pour le faire croître, on constate une tendance à la stagnation depuis quelques années. Avec la Politique de mobilité durable, le gouvernement souhaite donner une impulsion nouvelle afin d'assurer l'accroissement de l'achalandage du transport en commun.

Tendance 1 : Évolution de la demande de mobilité urbaine

Les résultats des enquêtes origine-destination mettent en évidence une certaine stabilité de la mobilité autour d'une moyenne de l'ordre de 2,8 déplacements quotidiens par personne et de 25 minutes en moyenne pour un déplacement en véhicule particulier.

Des tendances lourdes marquent toutefois la période 1998-2013. La première concerne la place de la voiture, qui n'a cessé de croître tout au long de cette période au détriment de la marche, du vélo et des transports collectifs. Sur le territoire de l'agglomération de Montréal, l'automobile prend effectivement une place importante par le nombre de déplacements, qui passe de 5 469 000 déplacements en 1998 à 6 125 700 en 2013, soit une augmentation de 12 %, à la faveur d'un taux de motorisation des ménages, qui passe de 1,15 en 1998 à 1,34 en 2015.

La deuxième tendance concerne l'augmentation des distances à parcourir, laquelle est de l'ordre de 6 % sur la période 2008-2013, avec une distance moyenne qui passe de 12,9 km en 2008 à 13,7 km en 2013 dans la région de Montréal. L'allongement des distances de déplacement est plus marqué pour certains mouvements, notamment ceux qui se font entièrement en périphérie. Ce segment de demande est celui

qui a connu la plus forte augmentation du volume de déplacements avec une croissance de 23 %. La dernière tendance concerne l'évolution de l'étalement urbain. Par exemple, dans la région de Montréal, la part de la population des couronnes a évolué de 30 % à 33 % entre 1998 et 2013, au détriment de celle de l'île de Montréal qui a baissé de 51 % à 47 %.

Tendance 2 : Planification et infrastructures de transport en commun

La Politique de mobilité durable doit fournir des directives et des orientations pour la prise de décisions et la planification des services de transport collectif à tous les niveaux. À l'instar des autres juridictions, le virage proposé doit s'appuyer sur :

- une vision intégrée à long terme de la planification urbaine et du transport collectif;
- la définition d'une stratégie d'investissement dans le transport collectif reposant sur des revenus réservés à cet effet, stables et récurrents;
- l'amélioration du processus de planification des infrastructures de transport collectif afin d'optimiser les choix publics et d'en maximiser les retombées positives;
- l'organisation d'une stratégie de développement des modes lourds de transport collectif et la priorité du développement des modes en surface afin d'obtenir davantage de résultats structurants à court terme et une meilleure couverture urbaine, à meilleur coût.

Tendance 3 : Innovation, nouvelles technologies et transport collectif

La Politique de mobilité durable doit confirmer les assises d'une réflexion sur l'évolution future du transport collectif, dont le développement sera fortement déterminé par l'innovation et les nouvelles technologies de l'information et des communications. Les mégadonnées, les données géoréférencées (quantité, intégration, utilisation) et l'autonomisation des systèmes auront une influence sur l'organisation de l'offre de services de transport collectif, que ce soit en favorisant l'intermodalité ou l'interconnexion des réseaux. Ces nouvelles technologies contribuent à l'apparition de nouveaux modèles d'affaires qui offrent de nouvelles possibilités en procurant un service sur demande et de porte-à-porte. Ces modèles peuvent constituer, à certains égards, une concurrence pour le taxi et le transport collectif, mais constituent aussi une possibilité de développer une complémentarité des services.

Tendance 4 : Accessibilité universelle

La tendance mondiale est à l'accessibilité universelle des aménagements et des services. Depuis quelques décennies, la nécessité de prendre en compte le rôle des facteurs environnementaux dans le processus de production du handicap fait consensus. Les différents obstacles ou facilitateurs rencontrés dans le contexte de vie, en interaction avec les incapacités de la personne, auront une influence négative ou positive sur l'accomplissement de ses activités quotidiennes et de ses rôles sociaux. Ainsi, la personne qui présente des incapacités temporaires ou permanentes peut être placée en situation de pleine participation sociale ou, au contraire, en situation de handicap, en fonction de son environnement.

2. Les enjeux de mobilité durable en transport collectif urbain

Dans le contexte actuel, le gouvernement doit s'assurer que l'augmentation de la capacité routière sur le réseau supérieur est justifiée et doit plutôt mettre davantage d'efforts financiers vers la consolidation et l'optimisation des infrastructures et des équipements existants ainsi que le développement des infrastructures de transport en commun. L'amélioration des pratiques de planification doit assurer une prise de décision optimale du développement.

Enjeu 1 : Transports collectifs attrayants, compétitifs et accessibles

La Politique de mobilité durable poursuivra et intensifiera les efforts de développement du transport en commun et d'amélioration de la performance et de la qualité des services. Pour offrir une réelle solution de rechange à l'automobile, le transport collectif doit continuer d'améliorer sa vitesse, sa régularité, sa fréquence, la qualité de ses correspondances, son accessibilité et son confort.

L'amélioration de l'offre de services à elle seule ne suffit pas pour rendre les transports collectifs plus attrayants et performants. L'optimisation de l'intégration et de la complémentarité des services, la tarification intégrée, l'amélioration des conditions de correspondance, la bonification des équipements et le développement des infrastructures, les conditions d'accès aux stations et la qualité des aménagements urbains sont autant de moyens d'agir pour soutenir l'attractivité et la compétitivité des services de transport collectif.

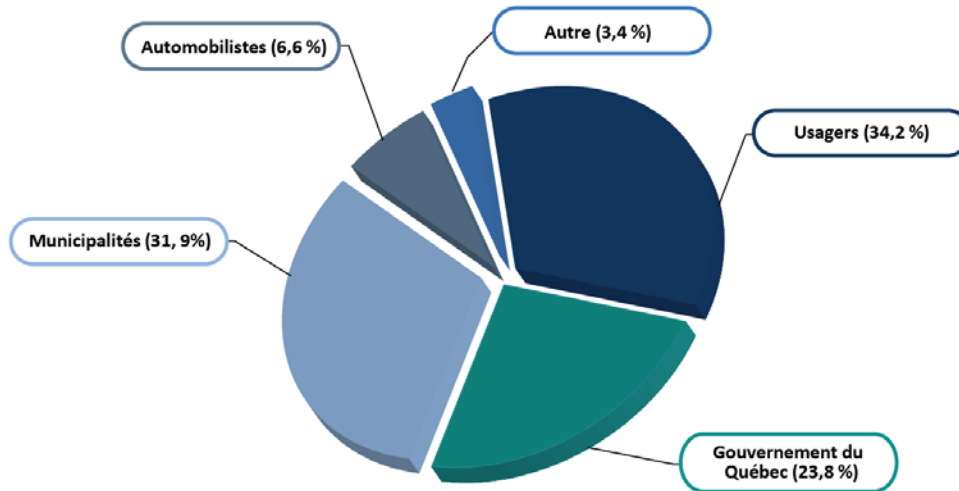
Enjeu 2 : Augmentation du financement du transport collectif

De 2010 à 2016, les dépenses annuelles du gouvernement du Québec dans le secteur des transports sont passées de 2,4 milliards de dollars à 3,5 milliards de dollars, ce qui représente une augmentation de 46 % en sept ans. Depuis la mise en place du Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT) en 2009, les dépenses dans le secteur routier sont passées de 1,7 milliard de dollars à 2,5 milliards de dollars en 2016, soit une augmentation de 51 %. Durant la même période, les dépenses dans le transport collectif ont cru de 34 %, passant de 750 millions de dollars à 1,04 milliard de dollars.

Une pression de plus en plus forte s'exerce sur les ressources publiques destinées à financer le maintien des actifs et la construction de nouvelles infrastructures dans le secteur du transport. Pour le transport collectif, des sources de financement réservées à cet effet, indexées, récurrentes et suffisantes assureraient son développement, en cohérence avec les besoins de la population et les objectifs du gouvernement en matière de réduction des émissions de GES, d'électrification des transports et de congestion routière, tout en favorisant le développement économique du Québec. Rappelons que les investissements en transport collectif génèrent des retombées économiques deux fois plus importantes que celui d'un investissement dans l'industrie automobile quant à la création d'emploi, la valeur ajoutée et les revenus pour l'état (redevances et taxes), selon l'Institut de la statistique du Québec (ISQ).

Le financement des dépenses en transport collectif est assuré par les contributions d'un ensemble de partenaires. Les usagers sont les principaux contributeurs, avec les municipalités, le gouvernement du Québec et les automobilistes. La Politique de mobilité durable doit viser le maintien d'un équilibre adéquat, particulièrement dans un contexte où l'augmentation des tarifs est plus rapide que l'indice des prix à la consommation.

Figure 1 : Contribution financière des partenaires au transport en commun en 2015



Source : MTMDET

Afin de concrétiser le virage vers la mobilité durable, des priorités devront être établies, notamment à l'égard de l'augmentation de la capacité routière, qui fragilise davantage les finances publiques tout en contribuant de façon importante à l'accroissement de la congestion, de la motorisation des ménages et des émissions de GES. De nouvelles façons de faire devront être favorisées pour permettre le financement de futurs investissements dans les infrastructures de transport collectif.

Enjeu 3 : Meilleure coordination entre le transport collectif et l'aménagement urbain

L'étalement urbain et l'allongement des distances de déplacements diminuent l'efficacité et la performance des transports collectifs. Dans ce contexte, l'articulation entre l'urbanisme et le transport collectif devient de plus en plus importante, et le développement de noyaux urbains autour des pôles d'échanges et des stations de transport en commun recoupe des enjeux stratégiques importants. Le fait de coordonner l'urbanisation et la programmation du transport collectif permet, notamment :

- de maîtriser l'étalement urbain, de densifier le territoire des agglomérations urbaines (autour des stations de transport en commun ou à proximité des corridors à fort potentiel);
- de renforcer l'accessibilité du territoire;
- de favoriser une mixité fonctionnelle du cadre bâti;
- d'établir un lien entre densité et niveau de desserte par les transports en commun;
- de maîtriser le trafic automobile dans un contexte de forte croissance urbaine des agglomérations;
- d'offrir une organisation plus efficace des déplacements.

Par sa nature, le lien entre l'aménagement du territoire et le transport collectif nécessite de coordonner les différents acteurs afin de mener des actions concertées, chacun assumant sa responsabilité à son niveau. Une démarche visant à concrétiser la planification intégrée de l'aménagement du territoire et des transports va donc nécessiter un engagement de l'ensemble des acteurs dans leurs champs d'action respectifs.

Enjeu 4 : Innovation et nouvelles technologies de l'information et des communications

L'arrivée des véhicules autonomes, l'essor de la mobilité partagée et l'avènement de nouvelles technologies permettant l'implantation de services de transport sur demande provoqueront une modification en profondeur de l'organisation des services de transport aux citoyens. Il faut voir à encadrer le décloisonnement et l'intégration de ces services pour qu'ils coexistent avec les services de transport collectif existants plutôt que de leur faire concurrence.

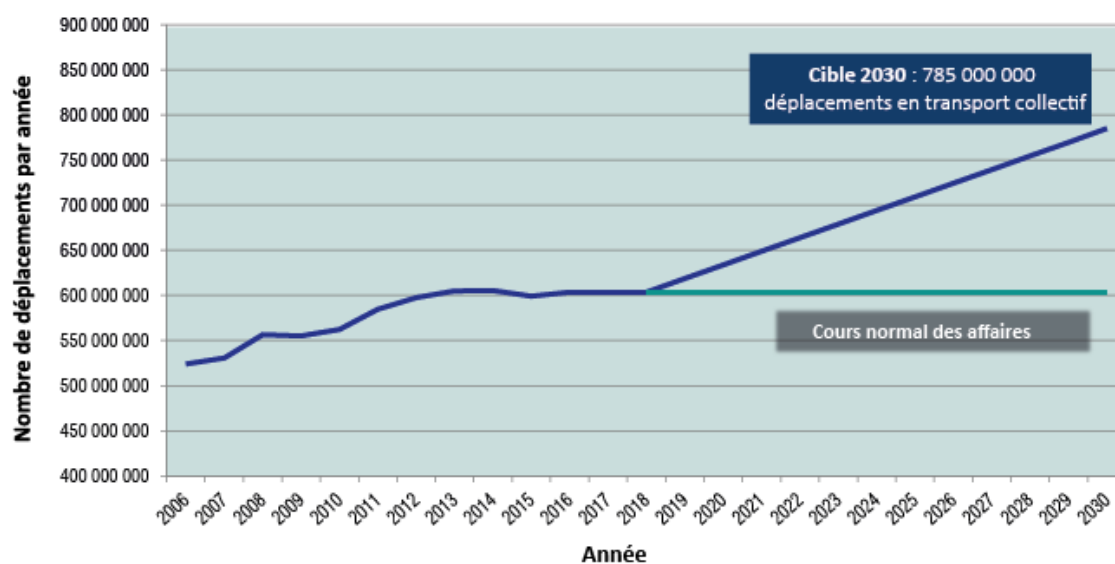
La mobilité du futur dépend de la progression de ces tendances, mais également de la préférence des usagers et des décisions gouvernementales. En effet, il n'est pas impossible que la conjugaison de ces différentes évolutions technologiques participe à l'accroissement de l'étalement urbain, des distances parcourues et de la congestion.

3. Le Plan d'action 2018-2023 en transport collectif urbain

Avec la Politique de mobilité durable, le gouvernement se fixe un objectif global ambitieux dans le domaine du transport collectif urbain. En déployant diverses interventions, le gouvernement souhaite augmenter de 60 % l'offre de services de transport en commun au Québec à l'horizon 2030, soit une augmentation de 5 % par année. L'achalandage devrait connaître une croissance de 30 %. Au terme de la politique, cette cible signifie 181 millions de déplacements supplémentaires en transport en commun, portant le total à 785 millions de déplacements par année en 2030. Cette augmentation permettra au transport en commun d'accroître sa part de marché par rapport aux autres modes.

Indicateur global et cible

Tableau 3 : Achalandage du transport collectif



Des transports collectifs plus attrayants et compétitifs, un meilleur financement des infrastructures et des équipements, une amélioration du processus de planification des grands projets structurants, des interventions en matière d'aménagement du territoire ainsi qu'une meilleure internalisation des coûts du système de transport sont autant de moyens d'agir pour répondre aux défis posés par la mobilité durable et pour atteindre la cible fixée, soit de réduire la part modale de l'automobile au bénéfice du transport collectif.

Enjeu 1 : Des transports collectifs attrayants, compétitifs et accessibles

Toute stratégie de mobilité durable en matière de transport collectif urbain doit viser prioritairement l'amélioration des services de transport collectif dans les agglomérations urbaines. Rendre les transports collectifs plus attrayants et compétitifs repose autant sur l'augmentation de l'offre de services offerts, les conditions d'usage des réseaux, l'organisation et l'efficacité des services et le développement des infrastructures. L'accessibilité universelle contribue également à les rendre plus attrayants, rendant leur utilisation comparable pour l'ensemble de la population, notamment pour les personnes handicapées et les aînés.

Des contraintes sur le plan des espaces publics extérieurs, dont des infrastructures urbaines inadéquates (trottoirs, arrêts, abribus, etc.) demeurent présentes : elles limitent les déplacements des personnes handicapées et, par le fait même, leur capacité à se rendre aux services de transport collectif accessibles et à les utiliser. Les actions favorisant l'accessibilité du transport collectif, ce qui comprend l'aménagement de parcours sans obstacle dans les espaces publics extérieurs, doivent donc être poursuivies.

AXE D'INTERVENTION 1.1 : AMÉLIORER L'OFFRE DE SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN

Mesure 1 : Bonifier les programmes d'aide du transport en commun afin d'améliorer l'offre de services de 5 % par année

Il est acquis que l'attractivité des transports collectifs en milieu urbain dépend essentiellement de la rapidité, de la régularité, de la fréquence, de l'étendue et du confort des services. L'amélioration de l'offre de services doit concourir à l'atteinte de ces objectifs. Il est important d'accroître de manière importante l'offre de services de nos réseaux de transport en commun afin d'accueillir les nouveaux usagers qui adopteront ce mode de transport à la suite de la mise en œuvre des mesures prévues à la Politique de mobilité durable. À cette fin, les programmes d'aide à l'exploitation et aux immobilisations du transport collectif seront bonifiés et améliorés.

Indicateur : Pourcentage d'augmentation annuel de l'offre de services

Cible : 5 % par année jusqu'en 2023

Budget : 914 millions de dollars (sommes déjà prévues) + 677,2 millions de dollars (sommes additionnelles) - TOTAL : 1,6 milliard de dollars

Mesure 2 : Soutenir l'implantation de mesures préférentielles pour autobus

Les mesures préférentielles pour autobus permettent de renforcer l'efficacité et la performance du transport collectif en le rendant plus rapide, fiable et régulier pour les usagers. Les principaux avantages des mesures préférentielles pour autobus sont, notamment :

- la réduction du temps de parcours pour les usagers et l’augmentation de la vitesse commerciale des services de transport en commun;
- l’amélioration de la fiabilité et de la ponctualité des services;
- l’augmentation de la satisfaction de la clientèle;
- la réduction des coûts d’exploitation et l’amélioration de la productivité pour les opérateurs;
- le partage plus équitable de l’espace public et l’optimisation des infrastructures.

La Politique de mobilité durable propose de développer les voies réservées au transport en commun en favorisant une approche de redistribution de la capacité routière en faveur du transport en commun.

Le Programme d’aide gouvernementale au transport collectif des personnes (PAGTCP) prévoit une aide financière permettant de couvrir l’ensemble des coûts liés à la réalisation des projets de mesures préférentielles pour autobus de moins de 7 millions de dollars jusqu’en 2020. Cette mesure sera prolongée jusqu’en 2022, et le seuil fixé à un maximum de 7 millions de dollars par projet sera revu et bonifié pour atteindre 12 millions de dollars.

Indicateur : Nombre de projets réalisés annuellement

Cible : 40 projets d’ici 2022

Budget : Aucun coût additionnel – à l’intérieur des enveloppes actuellement prévues

Mesure 3 : Soutenir la mise en place de systèmes intelligents de billettique et d’information aux usagers

Une offre de transport multimodale organisée autour de pôles d’échanges doit pouvoir s’appuyer sur des systèmes de billettique innovants et des systèmes d’information aux usagers performants. Ces équipements doivent permettre de combiner les différents modes de transport afin de répondre à la diversité des besoins des usagers.

Le MTMDET entend adapter ses programmes d’aide de manière à tenir compte des besoins des autorités organisatrices de transport, notamment à l’égard de la durée de vie des équipements. Cette mesure permettra d’accélérer le renouvellement des équipements afin de mieux suivre le rythme d’évolution de ces technologies.

Indicateur : Taux de subvention

Cible : Taux de subvention révisé en 2019

Budget : Aucun coût additionnel – à l’intérieur des enveloppes actuellement prévues

AXE D’INTERVENTION 1.2 : MAINTENIR, MODERNISER ET DÉVELOPPER LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN COMMUN

Mesure 4 : Soutenir l’électrification du parc d’autobus des sociétés de transport

Pour l’ensemble des réseaux d’autobus, le renouvellement progressif du matériel roulant contribuera à l’amélioration du bilan environnemental du Québec. Comme c’est le cas actuellement, ce renouvellement visera en premier lieu le remplacement des véhicules les plus polluants en favorisant les technologies hybrides et en privilégiant une transition rapide vers des technologies entièrement électriques.

Le MTMDET entend adapter ses programmes d'aide financière afin d'évaluer les autobus électriques en conditions réelles d'utilisation et favoriser leur intégration dans le parc de véhicules des sociétés de transport. Cette stratégie doit permettre d'évaluer les nouvelles technologies et de documenter toutes les options relatives à la stratégie d'acquisition et d'intégration à mettre en place, tout en tenant compte des besoins en matière de véhicules hybrides et de la satisfaction de la clientèle.

Indicateur : Nombre d'autobus hybrides et électriques acquis

Cible : 900 autobus d'ici 2023

Mesure 5 : Améliorer le processus de planification pour le développement des modes structurants de transport en commun

Le processus de planification des infrastructures structurantes de transport en commun (métro, tramway, système léger sur rails [SLR], service rapide par bus [SRB], train de banlieue) doit être amélioré afin d'assurer une prise de décision optimale et un maximum de retombées positives. Bien que le gouvernement dispose déjà de programmes en immobilisation, les derniers d'entre eux ne tiennent pas assez compte des particularités des modes structurants. Le processus à mettre en place doit être transparent et reposer sur des critères de performance visant à renforcer la prise de décision, et ce, tant pour les responsables du milieu dans lequel l'infrastructure sera implantée que pour les autorités gouvernementales finançant de tels projets. Le processus de planification des projets doit permettre de :

- déterminer et d'évaluer les options possibles pour répondre à long terme aux besoins des usagers;
- justifier le choix de la meilleure option;
- prioriser et sélectionner les projets.

Réviser ainsi les façons de faire fera en sorte que les grands projets d'infrastructures de transport collectif auront un maximum de retombées pour les usagers, les réseaux et les agglomérations. Les critères qui seront considérés toucheront :

- l'intégration urbaine (profil territorial, aménagement du territoire, multiplication des zones d'influence de l'infrastructure);
- la performance du mode de transport et les caractéristiques du corridor de desserte (achalandage, vitesse commerciale, capacité de charge, transfert modal);
- les coûts (immobilisation et exploitation);
- l'électrification, le gain environnemental et la contribution à long terme;
- les délais de réalisation et les bénéfices à court terme;
- l'accessibilité universelle et sans obstacle.

Le gouvernement entend ainsi améliorer le processus décisionnel lié au développement des infrastructures structurantes de transport en commun d'ici 2025 en misant sur trois actions :

- la mise en place de plans de mobilité durable intégrés qui seront réalisés par le milieu municipal;
- la modification du processus de planification des grands projets de mobilité du MTMDET;
- la modification et l'adaptation des programmes existants.

AXE D'INTERVENTION 1.3 : POURSUIVRE L'AMÉLIORATION DE LA GOUVERNANCE DU TRANSPORT COLLECTIF

Mesure 6 : Assurer le suivi de la nouvelle gouvernance dans la région de Montréal

Le 1^{er} juin 2017 est entrée en vigueur la nouvelle gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal. L'Agence métropolitaine des transports (AMT) et les conseils intermunicipaux de transport (CIT) ont été abolis, et une nouvelle entité assumant l'ensemble des responsabilités de planification, d'organisation et de financement des services de transport collectif a été créée, à savoir l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM). Les trois sociétés de transport en commun de la région de Montréal ont conservé leurs responsabilités en matière d'exploitation des services sur leurs territoires respectifs, alors que l'exploitation des services de trains de banlieue, de même que des services d'autobus auparavant organisés par l'AMT et les CIT des couronnes nord et sud, ont été confiées à un nouvel organisme, soit le Réseau de transport métropolitain (RTM).

Le MTMDET suivra de près l'implantation de cette nouvelle gouvernance et sera à l'écoute des besoins des nouveaux organismes. Cette nouvelle approche pourra également influencer les réflexions concernant la gouvernance du transport collectif dans d'autres régions.

Mesure 7 : Poursuivre la révision de la gouvernance et soutenir les organismes et intervenants désirant se regrouper

Au cours des dernières années, un consensus s'est établi sur la nécessité d'optimiser la planification et le développement des services de transport collectif. Le cadre institutionnel actuel n'encourage pas la réalisation efficace des projets. Viennent aussi s'ajouter des problèmes liés à l'exploitation des services, au manque d'intégration tarifaire, à l'interconnexion des services, à l'information aux usagers ou au financement des services.

Ainsi, selon les volontés exprimées par l'ensemble des parties sur un territoire donné, le gouvernement accompagnera les instances désirant se regrouper ou améliorer la gouvernance en transport collectif. Le gouvernement du Québec souhaite soutenir les initiatives et encourager les nouveaux modèles de gouvernance afin de participer à l'amélioration de la planification et de l'organisation des services de transport collectif. Pour ce faire, le gouvernement entend s'inspirer des meilleures pratiques.

Mesure 8 : Mettre en place un comité de partenaires mandaté pour étudier l'opportunité de revoir la composition du conseil d'administration des sociétés de transport en commun à l'extérieur des territoires de l'ARTM

Le milieu municipal peut, au lieu de désigner des membres du conseil municipal, nommer des membres indépendants pour siéger au conseil d'administration d'une société de transport en commun. Le MTMDET souhaite encourager davantage la présence d'experts indépendants dans les conseils d'administration des sociétés de transport en commun à l'extérieur des territoires de l'ARTM.

La présence d'experts indépendants dans les conseils d'administration des sociétés de transport doit permettre de créer un environnement décisionnel partagé entre la nécessaire imputabilité politique et l'amélioration des pratiques de planification. Le MTMDET entend s'inspirer de la Loi sur la gouvernance des sociétés d'État pour guider les travaux du comité.

Indicateur : Comité mis en place

Cible : Dépôt des recommandations en 2023

AXE D'INTERVENTION 1.4 : AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE DES SERVICES ET DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT COLLECTIF, AINSI QUE DES ESPACES PUBLICS EXTÉRIEURS

Mesure 9 : Créer un groupe de travail visant à formuler des recommandations pour l'établissement de lignes directrices pour l'accessibilité universelle dans les déplacements et les transports

L'aménagement d'un parcours sans obstacle dans les espaces publics extérieurs doit être réalisé pour offrir aux personnes handicapées la possibilité d'effectuer leurs déplacements de façon autonome et sécuritaire, et ainsi d'avoir accès à leur environnement et aux services publics, dont les services de transport collectifs. Le concept d'accessibilité universelle permet de répondre aux besoins de tous les usagers, y compris ceux des personnes handicapées. Il importe toutefois d'avoir une définition commune de ce qu'est l'accessibilité universelle et d'évaluer si des normes pour les déplacements et les transports doivent être établies.

Le but de cette mesure est d'arriver à encadrer l'accessibilité universelle des services, des infrastructures de transport collectif et des espaces publics extérieurs afin que tout bien ou service soit universellement accessible dès la conception, ce qui, de plus, éviterait des coûts supplémentaires par la suite. Cette mesure permettrait également d'outiller les municipalités qui ont moins de ressources à cet égard.

Indicateur : Groupe de travail mis en place

Cible : Dépôt de recommandations en 2020

Mesure 10 : Établir des cibles, en collaboration avec les organismes de transport, pour l'accessibilité des réseaux habituel de transport collectif

Afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transport collectif habituel réguliers, des cibles devraient être établies en collaboration avec les autorités organisatrices de transport, notamment par le biais de la production des plans de développement visant l'accessibilité de leurs services aux personnes handicapées prévus par la *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale*.

Un mécanisme de suivi de la mise en œuvre de ces plans de développement pourra également être établi.

Indicateur : Nombre de plans de développement incluant des cibles

Cible : Dépôt des plans de toutes les AOT – progressivement à compter de 2019

Enjeu 2 : Accroître le financement du transport collectif

Le financement du transport collectif est une priorité pour le gouvernement. Dans le cadre du Plan économique du Québec 2017-2018, des mesures importantes ont d'ailleurs été annoncées concernant l'aide financière au transport collectif. Ces mesures concernent notamment l'établissement d'un cadre financier de l'ARTM, l'électrification des transports et la réalisation de grands projets tels que la construction du Réseau électrique métropolitain et le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal. Ce plan prévoit également une bonification de 308 millions de dollars sur cinq ans, à compter de 2017-2018, de l'aide à l'amélioration des services de transport en commun.

Au cours des prochaines années, le MTMDET accordera la priorité au maintien et à la pérennisation des infrastructures et des équipements de transport collectif. Dans une seconde phase, afin de favoriser la mobilité durable, l'amélioration et le développement d'infrastructures en transport collectif seront priorités. Des investissements importants seront requis.

AXE D'INTERVENTION 2.1 : OPTIMISER LE FINANCEMENT ET DIVERSIFIER LES SOURCES DE REVENUS

Mesure 11 : Chantier sur le financement de la mobilité et créer des outils économiques de gestion de la demande en transport

À court terme, le MTMDET consultera ses partenaires afin d'entamer un important chantier sur le financement de la mobilité au Québec, ce qui comprend le transport collectif. Le chantier aura notamment pour objectif de faire le point sur les besoins de financement, les sources de revenus actuelles et leurs limites. Ce sera l'occasion d'analyser le mode de financement des transports collectifs et des infrastructures routières.

Le chantier permettra de dégager des solutions pour soutenir les investissements requis à long terme afin de développer les infrastructures de transport collectif et de mieux soutenir l'exploitation des services. Il sera l'occasion d'ouvrir la voie à la diversification des revenus du milieu municipal, mais aussi d'étudier de nouvelles approches de financement. Le chantier doit répondre à l'impératif de résultats à court, à moyen et à long termes, et cibler des sources de revenus stables, prévisibles et récurrentes.

Ce chantier sera aussi l'occasion de mettre en place les conditions permettant aux autorités organisatrices de transport de disposer de toute l'autonomie financière pour assurer le développement des infrastructures de transport en commun. L'objectif poursuivi est de donner davantage de moyens aux autorités organisatrices de transport afin qu'elles soient en mesure de répondre à leurs ambitions et de mettre en œuvre leur vision en matière de transport en commun. La diversification des sources de revenus, au-delà de l'impôt foncier perçu par les municipalités, doit permettre une réponse efficace aux principes de l'autonomie et de la responsabilité. Les autorités organisatrices de transport et le milieu municipal doivent être en mesure de financer leurs choix en disposant des sources de revenus nécessaires. Le MTMDET entend donc approfondir ces principes dans ce chantier.

Des réflexions en matière de gestion de la demande en transport seront également requises. La gestion de la demande de transport peut contribuer de façon significative à implanter une approche durable de la planification et de la gestion des réseaux de transport, en optimisant l'utilisation des infrastructures à l'intention des automobilistes, des usagers du transport en commun, des cyclistes et des piétons. L'approche doit permettre un changement durable de comportement, et des actions devront être menées pour agir concrètement à ce sujet. La croissance de l'achalandage en transports en commun ne pourra être atteinte que si des mesures de gestion de la demande importantes viennent renforcer les moyens déjà en place.

Indicateur : Réalisation du chantier

Cible : Recommandation de mesures et d'outils du chantier en matière de transport collectif disponibles en 2020

Mesure 12 : Améliorer le processus de planification intégrée des interventions en transport

Pour résoudre les problèmes du système de transport en milieu urbain et faire face aux enjeux et aux défis auxquels nos agglomérations urbaines sont confrontées, la Politique de mobilité durable propose de s'attarder à un changement majeur d'orientation qui marquera une rupture avec les pratiques du

passé. Désormais, les stratégies misant sur l'accroissement de la capacité routière seront mieux encadrées, et le MTMDET entend remanier les critères guidant ses choix d'intervention en les adaptant à la réalité de la mobilité durable et en les incorporant à un processus global de planification intégrée des interventions en transport.

Pour ce faire, le gouvernement prévoit mettre sur pied un processus de planification intégrée des interventions qui, appuyé par de nouveaux outils d'aide à la décision alimentés par des collectes de données probantes en transport, prendra en considération l'ensemble des solutions de mobilité possibles et intégrera, entre autres, des composantes axées sur une approche centrée sur l'aménagement du territoire, la gestion de la demande et le développement de l'offre de services de transport collectif. À titre d'exemple, les projets pourraient être soumis à une étude d'opportunité ayant pour but de définir ou d'analyser les mesures favorisant l'utilisation du transport collectif, l'implantation de voies réservées, le covoiturage ou tout autre critère soutenant la mobilité durable. Les meilleurs choix de mobilité pourront finalement être sélectionnés et se refléteront ensuite sur la programmation du Plan québécois des infrastructures (PQI) du MTMDET.

Mesure 13 : Moderniser le processus d'autorisation des projets en transport collectif inscrits au Plan québécois des infrastructures

De manière générale, en ce qui concerne le transport collectif, le faible taux de réalisation des projets approuvés au PQI peut s'expliquer par différents facteurs, parmi lesquels on note le processus administratif d'autorisation des projets. Ce dernier relève actuellement de nombreux intervenants et de nombreuses procédures qui ne sont pas tous convergents et synchronisés, ce qui alourdit le processus.

Le gouvernement compte donc profiter de ses travaux visant à améliorer le processus d'intervention en transport pour réviser le processus d'autorisation des projets de transport collectif afin de le rendre plus efficace et d'améliorer le taux de réalisation des projets de transport collectif inscrits au PQI. Cette modernisation permettra de mieux coordonner la délivrance des différentes autorisations requises pour la réalisation des projets, d'accélérer leur mise en œuvre, d'améliorer le taux de réalisation et de réduire le fardeau administratif imposé aux AOT.

Indicateur : Révision du cadre d'autorisation des projets en transport collectif

Cible : Révision du cadre et des recommandations disponibles en 2020

AXE D'INTERVENTION 2.2 : SIMPLIFIER, HARMONISER, BONIFIER ET DÉVELOPPER LES PROGRAMMES D'AIDE

Mesure 14 : Créer et adopter un nouveau programme d'aide à l'exploitation pour le maintien, le développement et l'amélioration des services

Le MTMDET souhaite élaborer un nouveau programme d'aide simplifié en intégrant tous ses programmes d'aide à l'exploitation du transport collectif actuels dans un seul nouveau programme. Ce dernier comportera trois enveloppes, distinctes mais communicantes, lesquelles participeront à l'atteinte d'objectifs différents :

> Maintien de l'offre de service

Cette enveloppe vise le maintien des niveaux d'offre de services et sera versée tant que l'AOT maintient son offre de service au niveau de l'année précédente. Si un organisme réduit son offre de service, son enveloppe de base sera réduite en proportion non seulement pour l'année en cours, mais également pour la suivante.

> Développement des services

Cette enveloppe vise l'ajout de nouveaux services et demeure conditionnelle au maintien des services au niveau atteint l'année précédente. L'aide financière sera accordée aux AOT qui créent des services après le dépôt d'une planification triennale du développement de l'offre de services et basée sur le coût des services ajoutés.

> Optimisation des services

Cette enveloppe s'appuie sur une approche de type « bonus » axée sur l'amélioration de la performance des AOT et vise à optimiser leurs services. L'aide financière non récurrente sera conditionnelle au maintien de l'offre de services et versée lorsque l'organisme améliore sa performance, son efficacité ou la qualité de ses services comparativement à ceux procurés l'année précédente. L'aide financière est attribuée annuellement au mérite, en primes à la performance.

Indicateur : Adoption et mise en œuvre du programme

Cible : Programme adopté en 2018

Mesure 15 : Réviser les modalités des aides financières pour favoriser le maintien des actifs

Le maintien de la qualité des actifs est une condition essentielle pour assurer un service de transport en commun efficace. Le premier cadre d'intervention en transport collectif urbain fait du maintien des actifs une priorité. Plusieurs éléments des réseaux de transport en commun sont vieillissants, et cette usure est un enjeu important dans un contexte d'accroissement de l'achalandage.

Dans la région de Montréal, les systèmes, les tunnels et les stations du métro sont progressivement rénovés par la STM depuis 10 ans, et le matériel roulant de première génération est remplacé progressivement, depuis 2016, par les nouvelles voitures Azur. Pour tous les réseaux, le maintien des infrastructures et des équipements de transport en commun exigera à nouveau, d'ici les prochaines années, des investissements considérables qui interpellent les municipalités et le gouvernement. Le MTMDET estime que les besoins en maintien d'actifs sont de l'ordre de 3,3 milliards de dollars, ce qui correspond à 47 % des sommes consacrées au transport collectif dans le Plan québécois des infrastructures. De ce montant, la STM estime qu'une somme de l'ordre de 400 millions de dollars par année est nécessaire pour résorber le déficit d'entretien cumulé de ses réseaux de métro et d'autobus.

Le gouvernement entend bonifier de 75 % à 85 % le taux de subvention pour le maintien des actifs et fixer des cibles pour l'atteinte de résultats avant de financer le développement des infrastructures. La bonification de la contribution gouvernementale facilitera la réduction du déficit d'entretien cumulé et aura un impact considérable sur le service de dette des sociétés de transport en commun.

Indicateur : Taux de subvention pour le maintien des actifs

Cible : 85 % en 2019

Budget : 280,4 millions de dollars (sommes additionnelles)

Enjeu 3 : Une meilleure coordination entre le transport collectif et l'aménagement urbain

Les liens entre les formes d'urbanisation et les transports sont bien connus et documentés. L'aménagement urbain joue un rôle fondamental dans le choix des modes de transports : par exemple, plus la ville est compacte, plus elle est propice aux transports collectifs. Alors que l'aménagement des villes a longtemps été conçu pour favoriser les déplacements automobiles individuels, il est aujourd'hui essentiel de penser la ville autrement, et l'urbanisation linéaire le long des routes, en particulier du réseau routier supérieur, ne saurait se poursuivre. Un des principaux défis dans l'avenir sera donc de revoir nos pratiques en matière d'aménagement du territoire. L'orientation proposée devrait permettre, entre autres :

- assurer la consolidation du tissu urbain existant plutôt que l'extension des périmètres d'urbanisation;
- d'accroître la densité résidentielle et la densité d'emploi;
- de concentrer le développement autour des axes structurants de transport en commun;
- de soutenir la mixité des fonctions urbaines de manière à favoriser les déplacements non motorisés.

Réviser nos façons de faire fera en sorte que l'aménagement du territoire favorisera clairement le transport en commun, ce qui contribue à réduire la dépendance à l'automobile et la motorisation des ménages et des individus. Le gouvernement engage ainsi plusieurs démarches afin d'assurer la cohérence étroite entre le soutien apporté au transport collectif et les orientations en matière d'aménagement du territoire.

AXE D'INTERVENTION 3.1 : ORIENTER L'URBANISATION ET INTENSIFIER LE DÉVELOPPEMENT AUTOUR DES AXES DE TRANSPORTS COLLECTIFS

Mesure 16 : Utiliser des seuils de densité comme déterminants de la planification et de l'implantation des infrastructures structurantes de transport en commun

Les conditions de desserte et d'accessibilité du territoire des agglomérations urbaines devront être étudiées en même temps que les projets d'organisation et de programmation urbaine. Une interface sera à assurer entre les densités, l'implantation des équipements et le mode de transport en commun privilégié. Seront également à considérer les possibilités d'extension des réseaux structurants existants ou projetés situés à proximité immédiate de ces territoires de projets.

Le mode de transport proposé pour desservir un territoire (métro, tramway, système léger sur rails, service rapide par bus, autobus urbain, autobus express) doit l'être en fonction du tissu urbain traversé et notamment de la densité existante ou programmée aux abords de l'axe à desservir. Il s'agit de bien adapter le choix des modes aux densités et aux profils territoriaux des corridors à desservir.

Le MTMDET entend intégrer ces éléments dans la révision de son processus de planification lié au développement des modes de transport collectif structurants.

Mesure 17 : Élaborer des lignes directrices en matière d'aménagement axé sur les transports collectifs

Le projet urbain doit permettre de soutenir l'augmentation de l'achalandage des transports collectifs et ainsi participer à l'optimisation des services. Le MTMDET entend soutenir une approche appuyée sur une conception et un développement urbains axés sur le transport en commun. Pour appuyer les AOT dans la prise de décision, le MTMDET entend produire des lignes directrices afin d'accompagner le milieu municipal dans le processus de planification des modes structurants de transport en commun.

Indicateur : Élaboration des lignes directrices
Cible : Lignes directrices élaborées pour 2020

Mesure 18 : Rendre le financement gouvernemental conditionnel à l'élaboration de plans de mobilité durable intégrée

Le gouvernement offre déjà plusieurs programmes d'aide au milieu municipal pour soutenir le transport collectif urbain et régional, en matière tant d'exploitation que d'immobilisation. Cette aide financière est habituellement accordée selon un certain nombre de critères qui ne sont pas liés à l'aménagement du territoire, ni à son incidence sur les transports, ni à un plan de mobilité durable associé au développement du territoire.

Avec ce nouveau programme, le MTMDET, en collaboration avec le MAMOT, offrira une aide financière au milieu municipal pour le développement de plans de mobilité durable intégré sur leur territoire. Ces plans seront complémentaires aux outils de planification existants en aménagement du territoire que sont les plans métropolitains d'aménagement et de développement, les schémas d'aménagement et les plans d'urbanisme. Ils couvriront tant le transport des personnes que le transport des marchandises, si l'on considère l'ensemble des solutions et des modes de transport.

Ces nouveaux plans de mobilité durable seront une condition essentielle à l'accès au financement dans les programmes d'aide en transport collectif sélectionnés. Les critères d'admissibilité à ce financement seront définis dans le Programme d'aide à l'élaboration des plans de mobilité durable et évalués par le MTMDET, en collaboration avec le MAMOT. Ce programme comportera une enveloppe de 50 millions de dollars pour les cinq premières années.

Un montant de 2,5 millions de dollars est aussi déjà prévu pour des services d'accompagnement pour la réalisation des plans et l'élaboration de guides et de recensions des meilleures pratiques de mobilité durable. Ces outils seront créés par le MAMOT en collaboration avec MTMDET.

Les plans de mobilité intégrée pourront contenir une stratégie d'aménagement axée sur les transports collectifs pour la planification des modes structurants.

De plus, la programmation des infrastructures en matière de transport en commun doit être réalisée en cohérence avec les projets d'urbanisation (terrains constructibles, renouvellement urbain, requalification). Les stratégies de type « transit-oriented-development » (TOD) doivent être favorisées par les agglomérations urbaines.

Les projets de transport en commun doivent en premier lieu permettre de répondre plus efficacement aux besoins des usagers par l'amélioration de la desserte, mais aussi prioriser la consolidation du tissu urbain existant. Ces projets contribuent à la requalification urbaine le long des corridors à forte demande.

En tenant compte de l'amélioration de la desserte pour les usagers et de la consolidation du tissu urbain existant, les autorités publiques doivent assurer la mise en place d'un cadre de planification qui favorise la densification urbaine et la mixité des fonctions, notamment par l'entremise des Programmes particuliers d'urbanisme (PPU) et des Programmes d'aménagement d'ensemble (PAE) pour les abords des stations importantes.

Indicateur : Nombre de plans de mobilité durable intégrée
Cible : 3 plans d'ici 2023

Mesure 19 : Élaborer une directive qui définit les critères de localisation des édifices publics gouvernementaux

Le gouvernement souhaite élaborer une directive visant à doter le Québec d'un cadre de gestion intégrée afin d'accélérer les efforts gouvernementaux pour la localisation des édifices publics respectant les principes d'un aménagement du territoire favorable à la mobilité durable. La directive proposera des critères visant à ce que la localisation des établissements gouvernementaux soit déterminée en fonction des besoins de mobilité et des déplacements qu'ils génèrent, à l'aide de critères basés sur les meilleures pratiques. En accord avec ce principe, les organismes avec une forte densité d'employés et de visiteurs doivent être localisés près des infrastructures de transport collectif. La directive visera notamment à diminuer l'utilisation individuelle de l'automobile et à promouvoir l'utilisation des transports collectifs, notamment pour les déplacements pendulaires.

Le gouvernement incite également les municipalités à agir de la même façon, par exemple en adoptant une directive de localisation des équipements générateurs de déplacements.

Indicateur : Élaboration de la directive
Cible : Directive élaborée en 2021

Enjeu 4 : Étudier la mobilité axée sur l'innovation et les nouvelles technologies

L'innovation, les nouvelles technologies et les nouvelles formes de mobilité contribueront à transformer le secteur des transports. À l'heure où le rythme des avancées technologiques s'accélère, il devient impératif de revoir le cadre de gestion des transports de manière à y intégrer les nouvelles façons de faire dans le but d'améliorer la planification, la conception et l'exploitation des services.

Une approche de mobilité évolutive, partagée par l'ensemble des partenaires, intégrant l'ensemble des modes et des services, permettrait d'améliorer l'efficacité des déplacements. En matière de transport collectif, un vaste éventail de nouveaux services structurés autour des grands réseaux contribueront à permettre aux citoyens de se déplacer de leur point d'origine jusqu'à leur destination finale.

AXE D'INTERVENTION 4.1 : INTÉGRATION D'UNE OFFRE DE SERVICE COMPLÉMENTAIRE ARTICULÉE AUTOUR DES GRANDS RÉSEAUX DE TRANSPORT COLLECTIF

Mesure 20 : Réviser la législation et la réglementation afin de renforcer le rôle des autorités organisatrices de transport collectif en matière de nouvelles mobilités

Les réseaux de transport collectif doivent constituer les réseaux autour desquels les nouveaux fournisseurs de mobilité urbaine intégrée peuvent offrir un service complémentaire. L'objectif est de faciliter les déplacements des citoyens par la disponibilité de services multimodes et multipartenaires en faisant usage des nouvelles technologies. La planification des transports doit donc être réalisée en conséquence. Les cadres législatif et réglementaire doivent être évalués et révisés de manière à s'assurer que la mission et les pouvoirs des partenaires sont adaptés de manière à maximiser les retombées de la mobilité urbaine intégrée.

Indicateur : Lancement d'un chantier de réflexion
Cible : Activités du chantier de réflexion lancées en 2020

TABLEAU SYNTHÈSE

Cadre d'intervention en transport collectif urbain Enjeux, axes d'intervention et mesures	Indicateur	Cible	Contribution aux dimensions de la Politique de mobilité durable					Conditions gagnantes
			Dimension PMD 1	Dimension PMD 2	Dimension PMD 3	Dimension PMD 4	Dimension PMD 5	
ENJEU 1 : Des transports collectifs attrayants, compétitifs et accessibles								
Axe d'intervention 1.1 : Améliorer l'offre de services de transport en commun								
Mesure 1 : Bonifier les programmes d'aide du transport en commun afin d'améliorer l'offre de services de 5 % par année (MTMDET)	Pourcentage d'augmentation annuel de l'offre de service	5 % par année jusqu'en 2023	X					
Mesure 2 : Soutenir l'implantation de mesures préférentielles pour autobus (MTMDET)	Nombre de projets annuels réalisés	40 projets d'ici 2022	X					
Mesure 3 : Soutenir la mise en place de systèmes intelligents de billettique et d'information aux usagers (MTMDET, AOT)	Taux de subvention	Taux de subvention révisé en 2019			X			
Axe d'intervention 1.2 : Maintenir, moderniser et développer les infrastructures de transport en commun								
Mesure 4 : Soutenir l'électrification du parc d'autobus des sociétés de transport (MTMDET)	Nombre d'autobus hybrides et électriques acquis	900 autobus d'ici 2023				X		
Mesure 5 : Améliorer le processus de planification lié au développement des modes structurants de transport en commun (MTMDET)	s. o.	s. o.			X			
Axe d'intervention 1.3 : Poursuivre l'amélioration de la gouvernance du transport collectif								
Mesure 6 : Assurer le suivi de la nouvelle gouvernance dans la région de Montréal (MTMDET)	s. o.	s. o.						X
Mesure 7 : Poursuivre la révision de la gouvernance et soutenir les organismes et intervenants désirant se regrouper (MTMDET, CMQ)	s. o.	s. o.						X

Cadre d'intervention en transport collectif urbain Enjeux, axes d'intervention et mesures	Indicateur	Cible	Contribution aux dimensions de la Politique de mobilité durable					
			Dimension PMD 1	Dimension PMD 2	Dimension PMD 3	Dimension PMD 4	Dimension PMD 5	Conditions gagnantes
Mesure 8 : Mettre en place un comité de partenaires mandaté pour étudier l'opportunité de revoir la composition du conseil d'administration des sociétés de transport en commun à l'extérieur des territoires de l'ARTM (MTMDET)	Comité mis en place	Dépôt de recommandations en 2023						X
Axe d'intervention 1.4 : Améliorer l'accessibilité universelle des services et des infrastructures de transport collectif, ainsi que des espaces publics extérieurs								
Mesure 9 : Créer un groupe de travail visant à formuler des recommandations pour l'établissement de lignes directrices pour l'accessibilité universelle dans les déplacements et les transports (MTMDET, OPHQ)	Groupe de travail mis en place	Dépôt de recommandations en 2020	X					
Mesure 10 : Établir des cibles, en collaboration avec les organismes de transport, pour l'accessibilité des réseaux habituels de transport collectif (MTMDET, AOT)	Nombre de plans de développement incluant des cibles	Dépôt des plans de toutes les AOT Progressivement à compter de 2019	X					
ENJEU 2 : Le financement du transport collectif								
Axe d'intervention 2.1 : Optimiser le financement et diversifier les sources de revenus								
Mesure 11 : Chantier sur le financement de la mobilité et créer des outils économiques de gestion de la demande en transport (MTMDET)	Réalisation du chantier	Recommandation de mesures et outils du chantier en matière de transport collectif disponibles en 2020						X
Mesure 12 : Améliorer le processus de planification intégrée des interventions en transport (MTMDET)	s. o.	s. o.					X	
Mesure 13 : Moderniser le processus d'autorisation des projets en transport collectif inscrits au Plan québécois des infrastructures (MTMDET)	Révision du cadre d'autorisation des projets en transport collectif	Révision du cadre et recommandations disponibles en 2020					X	

Cadre d'intervention en transport collectif urbain Enjeux, axes d'intervention et mesures	Indicateur	Cible	Contribution aux dimensions de la Politique de mobilité durable					Conditions gagnantes
			Dimension PMD 1	Dimension PMD 2	Dimension PMD 3	Dimension PMD 4	Dimension PMD 5	
Axe d'intervention 2.2 : Promouvoir et soutenir l'utilisation des services de traversiers et de navettes fluviales								
Mesure 14 : Créer et adopter un nouveau programme d'aide à l'exploitation pour le maintien, le développement et l'amélioration des services (MTMDET)	Adoption et mise en œuvre du programme	Programme adopté en 2018	X					
Mesure 15 : Réviser les modalités des aides financières pour favoriser le maintien des actifs (MTMDET)	Taux de subvention pour le maintien des actifs	85 % en 2019			X			
ENJEU 3 : Une meilleure coordination entre le transport collectif et l'aménagement urbain								
Axe d'intervention 3.1 : Orienter l'urbanisation et intensifier le développement autour des axes de transports collectifs								
Mesure 16 : Utiliser des seuils de densité comme déterminants de la planification et de l'implantation des infrastructures structurantes de transport en commun (MTMDET)	s. o.	s. o.	X					
Mesure 17 : Élaborer des lignes directrices en matière d'aménagement axé sur les transports collectifs (MTMDET)	Élaboration des lignes directrices	Lignes directrices élaborées pour 2020	X					
Mesure 18 : Rendre le financement gouvernemental conditionnel à l'élaboration de plans de mobilité durable intégrée (MTMDET, MAMOT)	Nombre de plans de mobilité durable intégrée	3 plans d'ici 2023	X					
Mesure 19 : Élaborer une directive qui définit les critères de localisation des édifices publics gouvernementaux (SQI)	Élaboration de la directive	Directive élaborée en 2021						X
ENJEU 4 : L'étude de la mobilité axée sur l'innovation et les nouvelles technologies								
Axe d'intervention 4.1 : Intégration d'une offre de services complémentaire articulée autour des grands réseaux de transport collectif								
Mesure 20 : Réviser la législation et la réglementation afin de renforcer le rôle des autorités organisatrices de transport collectif en matière de nouvelles mobilités (MTMDET)	Lancement d'un chantier de réflexion	Activités du chantier de réflexion lancées en 2020	X					