



ANNEXE 3

Suivi de la TPECS quant au traitement de chacune des recommandations contenues dans le mémoire Couronne-Sud

Objectifs et cibles du PSD

Recommandation 1 : Afin d'assurer une flexibilité dans la planification des transports, intégrer une mesure d'évaluation annuelle de l'atteinte des objectifs et cibles, des changements de comportement, ainsi qu'une mesure d'évaluation des résultats des projets

- En ce qui touche la Covid-19, le PSD est bonifié pour indiquer que *des analyses régulières de ces dynamiques serviront également de base à l'actualisation du diagnostic et de la mise en œuvre du PSD* (p.43 du PDF).
- Le PSD indique aussi que *si des changements d'intervention apparaissaient nécessaires, ils pourraient être signifiés dans les ajustements annuels apportés au PSD* (p.149 du PDF). **Toutefois, la plupart des indicateurs de suivi (monitorage) mentionnés dans le PSD reposent sur la réalisation de l'enquête Origine-destination aux 5 ans. Ce point sera à travailler dans le cadre de la mise en œuvre du PSD.**

Recommandation 2 : Décliner les objectifs et les cibles par secteur

- Le PSD est bonifié pour indiquer que *l'élaboration d'études d'amélioration des services dans les secteurs de la région métropolitaine, réalisées en collaboration avec les intervenants municipaux et les OPTC, permettra de décliner cette cible à l'échelle des secteurs métropolitains* (p.74 du PDF).
- Le PSD est bonifié pour indiquer que *qu'une déclinaison de ces cibles par secteur, ainsi que des cibles intermédiaires, pourront être considérées* (p.149 du PDF). **Ce point sera à surveiller dans le cadre de la mise en œuvre du PSD.**

Recommandation 3 : Engager des travaux afin d'évaluer et de tester la mécanique d'attribution du financement entre les interventions, avant l'adoption du PSD.

- Le PSD est bonifié pour indiquer que *qu'afin de faciliter l'exercice d'évaluation, un outil adapté au contexte du PSD sera élaboré qui abordera non seulement les phases de réalisation, mais prendra également en compte les opérations de maintien et d'exploitation. Ce point sera à surveiller dans le cadre de la mise en œuvre du PSD, car aucun outil ou simulation d'exercice de priorisation n'aura été réalisé avant l'adoption du PSD.*

Financement

Recommandation 4 : Avoir une évaluation des contributions municipales par rapport à l'estimation des coûts d'investissement et d'exploitation

- Absent du PSD. **Ce point sera à surveiller dans le cadre de la mise en œuvre du PSD, l'Autorité ayant par ailleurs de la difficulté à établir une projection fiable des contributions sur une période de 5 ans.**

Recommandation 5 : Demander à l'ARTM de déterminer rapidement, conjointement avec le gouvernement du Québec et les municipalités, de nouvelles sources de financement

- **Ce point fait partie intégrante des discussions entre l'Autorité et le ministère des Transports**

Secteurs péri-métropolitains

Recommandation 6 : Détailler davantage la dimension des déplacements en partance des secteurs péri-métropolitains et les enjeux. Mieux documenter et mesurer au fil du temps.

- Le PSD est bonifié par l'ajout de : « *Pour mesurer précisément l'impact de ces déplacements péri-métropolitains sur les conditions de circulation et sur l'utilisation des services de transport collectif, des analyses sectorielles seront menées, associées à l'enquête Origine-Destination* » (p.28 du PDF). **Ce point sera à surveiller dans le cadre de la mise en œuvre du PSD, car l'ARTM s'en remet à un monitoring complémentaire à l'enquête OD, laquelle est réalisée aux cinq ans...**

L'accès au transport collectif

Recommandation 7 : Préciser les modalités de collaboration à mettre en afin de mieux planifier le développement urbain en fonction de l'usage des transports collectifs et actifs.

- Le projet de PSD a été bonifié afin d'insister sur le fait que tous les partenaires seront appelés à collaborer et ce, dans le respect de leurs compétences respectives (p. 99 et 101 du PDF). **Ce point sera à surveiller dans le cadre de la mise en œuvre du PSD, d'autant plus que l'ARTM n'a pas souhaité modifier le PSD pour indiquer que les interventions réalisées sur le territoire devront être conformes aux outils d'aménagement et de planification municipaux.**

Recommandation 8 : Préciser que les interventions réalisées dans le cadre du PSD devront être conformes aux outils d'aménagement et plans d'urbanisme.

- Le projet de PSD n'a pas été modifié en ce sens. **Le projet de PSD se limitant à la mention suivante : Diverses dispositions législatives, réglementaires ou normatives doivent être considérées en amont de tout exercice d'évaluation (p. 147 du PDF).**

Recommandation 9 : Faire des services sur demande une action ou un programme à part entière.

- Le projet de PSD a été bonifié (p.94). **Toutefois, l'ARTM n'a pas fait des services sur demande une action ou un programme à part entière. Ce point sera à surveiller dans le cadre de la mise en œuvre du PSD.**

Recommandation 10 : Préciser les sommes requises pour atteindre l'objectif de conversion des déplacements en auto de moins de 5 kilomètres vers les modes actifs. **RENDU ICI**

- Le projet de PSD n'a pas été modifié. **Ce point sera à surveiller dans le cadre de la mise en œuvre du PSD.**

Recommandation 11 : Préciser que le soutien offert aux municipalités et MRC pour la réalisation des infrastructures requises en transport actif sera modulé afin de prendre en compte la diversité de milieux, à la fois urbains, suburbains et ruraux.

- Le projet de PSD n'a pas été modifié en ce sens. **Ce point sera à surveiller dans le cadre de la mise en œuvre du PSD.**

Recommandation 12 : Inclure le développement de partenariats ciblés, notamment avec les municipalités, afin de favoriser le transfert modal et de capter l'attention des clientèles potentielles lors des changements dans leur routine et mode de vie.

- Le projet de PSD n'a pas été modifié en ce sens. **Pourquoi?**

Recommandation 13 : Maintenir la gratuité des services offerts par certains OPTC et pour certains secteurs.

- Le projet de PSD a été bonifié en intégrant les faits saillants de la refonte, parmi lesquels le *maintien de certaines mesures tarifaires municipales existantes* (p.117 du PDF);

Réseau de transport structurant

Recommandation 14 : Préciser les modalités de mise à jour du Réseau de transport collectif structurant (RTCS) afin que ce dernier soit adapté à l'évolution rapide en couronne.

- Absent du PSD. **Le projet de PSD ne précise pas vraiment de quelle façon et à quelle fréquence sera mise à jour la détermination du RTCS. À vérifier dans le cadre de la mise en œuvre du PSD.**

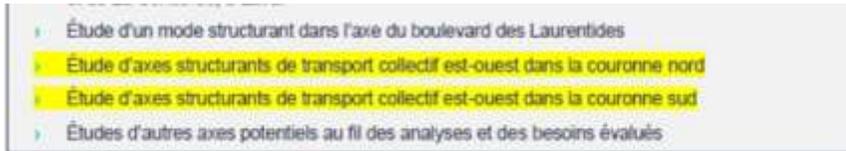
Recommandation 15 : Préciser comment seront priorisés les choix d'investissement entre la consolidation des réseaux structurants, l'amélioration de la desserte et le développement de nouveaux réseaux

- L'Autorité a bonifié la section *Dispositifs d'évaluation et de suivi*, où sont décrits des critères d'évaluation pour prioriser les interventions. L'ARTM compte aussi élaborer un outil adapté au contexte de PSD afin de faciliter l'exercice d'évaluation (p. 149 du PDF) **Point à vérifier dans le cadre de la mise en œuvre du PSD.**

Recommandation 16 : Ajouter dans l'action 1.2 : *Étude du prolongement du REM et de tout autre mode structurant dans un axe est-ouest sur le territoire de la couronne Sud.*

Après la présentation du PSD ajusté le 15 mars dernier, la Table a exprimé à l'équipe de l'ARTM son inconfort à l'effet que l'action 1.2 du PSD ne laisse que très peu de place à l'idée d'avoir une desserte structurante en transport collectif dans un axe est-ouest dans la Couronne-Sud. La version amendée du PSD présente une nette amélioration en comparaison avec la version précédente. Les principaux ajouts sont :

- a. Ajout d'une intervention prioritaire à la liste en page 89 du PSD : *Étude d'axes structurants de transport collectif est-ouest dans la couronne sud*



- b. Le texte du PSD est modifié pour enlever une apparence de parti pris pour certains projets :

« Le PSD propose donc à cet effet de conduire ~~d'abord~~ les études des axes et des secteurs de développement du RTCS retenus dans le cadre du Plan québécois des infrastructures (PQI), du Plan des initiatives de développement du transport collectif (PIDTC) et de la Proposition d'actions prioritaires en transport collectif 2020-2023. » (p.86 du PSD)

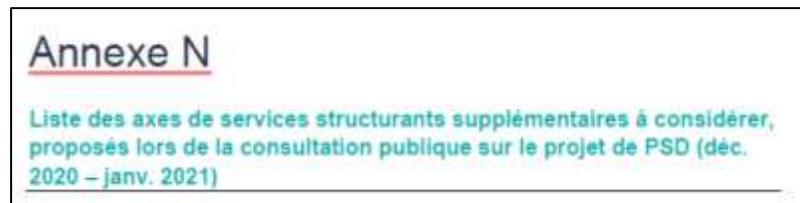
« L'ARTM conduira à cet effet un ensemble d'études sur les axes désignés dans le PSD, en tenant compte ~~d'abord~~ des axes désignés par le Plan québécois des infrastructures (PQI), le Plan des initiatives de développement du transport collectif (PIDTC) et la Proposition d'actions prioritaires en transport collectif 2020-2023. » (p.87)

- c. Le texte du PSD est modifié pour rehausser la place du projet de mode structurant dans les axes du boulevard Taschereau

« Dans cette perspective, il est proposé, dans un premier temps, de :

- lancer la réalisation du prolongement de la branche ouest de la ligne orange du métro jusqu'à la gare Bois-Franc et ainsi assurer la liaison avec le REM ;
- amorcer l'étude du prolongement de la branche ouest de la ligne orange du métro ou d'un mode structurant vers Laval;
- **étudier un mode structurant de transport collectif dans les axes du boulevard Taschereau et du prolongement de la ligne jaune de métro.** » (p.87)

- d. Intégration en annexe du PSD de la liste des axes suggérés par les municipalités lors de la consultation publique (p.203)



- L'ARTM propose aussi de l'intégrer dans le cadre d'une nouvelle intervention prioritaire intitulée *Élaborer une étude détaillée sur l'amélioration du service de transport collectif dans chacun des secteurs de la région métropolitaine*. La recommandation de la Couronne-Sud pour un mode structurant d'est en ouest s'y retrouverait au même titre que toutes les autres propositions mentionnées en consultation publique (ex : Roussillon avec le prolongement de LEEO, le REM sur la 640 dans la Couronne-Nord, plusieurs axes et boulevards pour Montréal)

Recommandation 17 : Sensibiliser le gouvernement et la CDPQ-Infra à l'importance d'évaluer tous les scénarios possibles de prolongement du REM vers Chambly/Saint-Jean-sur-Richelieu.

- L'ARTM a retiré du projet de PSD toute référence à ce projet.

Recommandation 18 : Relancer rapidement les travaux entourant l'identification et la désignation d'équipements et de services express métropolitains.

- Absent du projet de PSD. **Nous présumons que l'ARTM préfère maintenir ce dossier dans le chantier de la Politique de financement, et ne pas faire interférer le projet de PSD. Ce point fait partie des priorités de la Couronne-Sud dans le cadre des travaux sur la Politique de financement.**

Voies réservées

Recommandation 19 : Spécifier que la planification des MPB sur les réseaux routiers et autoroutiers devra être prise en compte de façon systématique.

- La modification n'a pas été apportée. **Pourquoi?**

Recommandation 20 : Ajouter le tronçon de l'A20 sur l'île Perrot et à Vaudreuil-Dorion pour la mise en place éventuelle d'une voie réservée à part entière pour le transport collectif

Après la présentation du PSD ajusté le 15 mars dernier, la Table a exprimé à l'équipe de l'ARTM son inconfort à l'effet que l'action 1.3 du PSD ne laisse que très peu de place à cette demande mainte fois exprimée et répétée par la Couronne-Sud. La version amendée du PSD présente une nette amélioration en comparaison avec la version précédente. Les principaux ajouts sont :

- Ajout d'une intervention prioritaire à la liste en page 96 du PSD : *Mesures préférentielles pour bus – axe de l'A-20 sur l'île Perrot et à Vaudreuil-Dorion*
- La liste en page 96 du PSD est aussi modifiée pour confirmer la proposition de projet d'étude de MPB sur l'axe de l'A40, à partir de Vaudreuil-Dorion, afin d'assurer une liaison efficace vers la future station de Sainte-Anne-de-Bellevue du REM

➤ Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-19 entre l'A-640 et le boulevard Saint-Martin
➤ Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-20 entre la R-132 et Bekeel
➤ Mesures préférentielles pour bus – axe de l'A-20 sur l'île Perrot et à Vaudreuil-Dorion
➤ Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-25 entre la rue Notre-Dame et la rue Sherbrooke
➤ Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-25 entre le pont de l'A-25 et l'A-640
➤ Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-25 secteur Laval, montée Masson (direction nord)
➤ Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-30 entre l'A-15 et Sainte-Julie (après l'A-20)
➤ Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-40 de Vaudreuil-Dorion à Sainte-Anne-de-Bellevue (station du REM)
➤ Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-40 entre les boulevards Saint-Charles et des Ancêtres-Combattants (direction est)
➤ Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-40 entre l'A-25 et la R-341 (Repentigny)
➤ Mesures préférentielles pour bus - axe de l'A-440 entre la R-148 et l'A-25

- L'ARTM propose aussi d'en tenir compte dans l'intervention intitulée *Conduire des études de caractérisation du réseau de MPB à l'échelle métropolitaine*. Il est précisé que *cette démarche tiendra compte des demandes d'ajout de mesures préférentielles pour bus exprimées lors de la consultation publique*. Cette intervention engloberait ainsi la recommandation de la Couronne-Sud, au même titre que l'ensemble des autres demandes de MPB mentionnés par les secteurs en consultation publique.

Recommandation 21 : Clarifier, dans les interventions prioritaires de l'action 1.3, la portée de la mesure préférentielle sur l'axe de l'A40 dans Vaudreuil-Soulanges et l'ouest de l'agglomération de Montréal, dans l'optique de l'implantation d'une station du REM à Sainte-Anne-de-Bellevue.

- La liste en page 96 du PSD est modifiée pour confirmer la proposition de projet d'étude de MPB sur l'axe de l'A40, à partir de Vaudreuil-Dorion, afin d'assurer une liaison efficace vers la future station de Sainte-Anne-de-Bellevue du REM.

Recommandation 22 : Ajouter la mise en place d'une voie réservée à part entière dans la bretelle de l'autoroute 30 ouest vers l'autoroute 40 en direction est.

- Ce tronçon n'a pas été inscrit dans la liste des axes prioritaires 2021-2035 énumérés à l'action 1.3, parce qu'il ne figure pas dans les documents de planification que sont le PQI, les PDI des OPTC, le PIDTC et la *Proposition d'actions prioritaires en transport collectif 2020-2030*.
- L'ARTM propose d'en tenir compte dans l'intervention intitulée *Conduire des études de caractérisation du réseau de MPB à l'échelle métropolitaine*.

Tout comme pour le réseau structurant, l'ARTM ne veut pas déroger à la liste d'axes déjà identifiés dans le PQI, le PIDTC ou la *Proposition d'actions prioritaires en transport collectif dans le cadre du Plan de relance de l'économie*. Tout autre axe soulevé en consultation se trouve ainsi « fondu » dans une seule et même intervention prioritaire.

Train de banlieue

Recommandation 23 : Inclure dans les interventions prioritaires la réalisation d'un plan d'orientation et de développement sur le train de banlieue pour le consolider et/ou le développer, en s'appuyant sur l'expertise et la vision d'exo.

- Le PSD est bonifié par l'ajout d'une intervention prioritaire à l'action 1.2 sur le réseau structurant, intitulée *Améliorer le train de banlieue* (p. 91 du PDF).

Nouvelles technologies

Recommandation 24 : Ajouter, dans les interventions prioritaires la définition des différents scénarios des bouleversements de la mobilité à venir, les enjeux sous-jacents et la mise en œuvre d'une stratégie proactive mettant à contribution les différentes parties prenantes.

- Le PSD a été bonifié, aux pages 128 et 129 du PDF.

Accélérer le développement de projets

Recommandation 25 : Inclure l'intervention prioritaire suivante : Mettre en œuvre une stratégie concertée visant à mesurer et améliorer l'efficacité dans la planification et la réalisation des projets.

- Le projet de PSD n'a pas été modifié en ce sens. **Pourquoi?**