

GRAND MONTRÉAL EXPRESS

QUÉBEC SOLIDAIRE

**PLAN DE MOBILITÉ DE QUÉBEC SOLIDAIRE
POUR LA RÉGION DE MONTRÉAL**

Table des matières

1 - Notre vision.....	4
2 - Liste des grands projets.....	5
3 - Grands projets : Phase 1.....	6
4 - Grands projets : Phase 2.....	9
5 - Autres infrastructures.....	10
6 - Services et soutien.....	11

MONTRÉAL EXPRESS



PLAN DE MOBILITÉ DE QUÉBEC SOLIDAIRE POUR LA RÉGION DE MONTRÉAL

1. NOTRE VISION

État des lieux

En 2016, près des deux tiers des navetteurs et navetteuses de la grande région de Montréal allaient au travail en auto solo, la même proportion qu'en 2001¹. Le nombre de véhicules sur les routes est en augmentation constante, aggravant les problèmes de bouchons de circulation. Résultat : les gens de la région passent de plus en plus de temps dans leur voiture et de moins en moins de temps avec leur famille.

Les conséquences de la politique du «bout de route» sur le bilan environnemental du Québec sont incontestables. Le transport routier s'établissait, en 2015, comme le secteur d'activité le plus polluant du Québec et le principal facteur de l'augmentation des émissions de GES reliées au transport depuis 1990². En somme, notre dépendance au transport automobile paralyse les efforts du Québec en matière de lutte aux changements climatiques.

Avec les chantiers en cours (projet Turcot, pont Champlain) et ceux qui s'en viennent (tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine, autoroute 40), la région de Montréal souffrira dans les prochaines années d'une hausse radicale de la congestion automobile si rien n'est fait. En ce moment, la congestion automobile occasionne des coûts qui s'élèvent à 4 milliards \$ par année pour l'ensemble de la région métropolitaine³. C'est cher payé pour rester pris dans le trafic.

Le transport collectif vit son moment au Québec. Négligé pendant plusieurs décennies, cet enjeu retrouve sa place à l'avant-scène du débat public. C'est une excellente nouvelle, mais une vision structurante du réseau de la région métropolitaine de Montréal tarde à émerger. En effet, rien ne sert de tracer des lignes sur une carte pour relier des circonscriptions convoitées si les projets retenus ne répondent pas aux besoins de mobilité dans la région. Car ces besoins sont importants, et le réseau de transport actuel ne suffit pas à la demande d'aujourd'hui, ni à celle de demain.

Pour y répondre et améliorer la qualité de vie des gens de la région de Montréal, il faut augmenter substantiellement l'offre de service : à court terme, des mesures légères en attendant et, à moyen et long termes, la réalisation des grands projets d'infrastructure.

¹ http://cmm.qc.ca/fileadmin/user_upload/periodique/35_Perspective.pdf

² <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/changements/ges/2015/inventaire1990-2015.pdf>

³ https://promo.laval.ca/solution-reseau/docs/rapport_ADEC_couts-congestion-routiere.pdf

Objectifs

Projetons-nous en 2030.

50 % des déplacements dans la région sont effectués en transport en commun, en transport actif et en covoiturage, contribuant à une diminution de 52 % des gaz à effet de serre issus du secteur des transports par rapport au niveau de 2014. Moins de véhicules roulent sur les routes, soulageant du même coup le réseau routier. La région peut maintenant compter sur un écosystème de mobilité digne du 21^e siècle et soutenir le transfert modal dont nous avons besoin pour affronter l'avenir.

La cohérence est au cœur de notre vision. Cohérence du réseau, d'abord. Quand on veut rehausser l'attrait du transport collectif, la mesure incitative la plus efficace est de miser sur l'interconnectivité des réseaux et des modes de transport pour raccourcir les temps de trajet, le talon d'Achille de la planification électoraliste, et diminuer du même coup la congestion.

Cohérence de l'action gouvernementale, ensuite. En vase clos, le développement du transport collectif peut engendrer un problème important d'étalement urbain. Ce Plan est indissociable du Plan de transition économique solidaire, qui prévoit plusieurs réformes de l'aménagement du territoire pour le combattre. En outre, Québec solidaire prévoit la fin de la construction d'autoroutes non justifiées par l'isolement géographique ou par la sécurité routière. Pour atteindre nos objectifs et garantir la qualité de vie des générations futures, il faut faire des choix.

Lignes directrices

Le Plan de mobilité métropolitaine de Québec solidaire est la somme de 21 projets que nous mettons sur la table et que nous sommes capables de financer. D'une part, les « Grands projets : Phase 1 » (section 3), « Autres infrastructures » (section 5) et « Services et soutien » (section 6) sont des éléments déjà inclus au Plan de transition économique de Québec solidaire. La majorité d'entre eux sont des projets déjà annoncés (qu'un gouvernement solidaire maintiendra ou bonifiera) ou des propositions issues des différentes sociétés de transport. D'autre part, les « Grands projets : Phase 2 » présentés à la section 4 seront considérés dans un deuxième mandat de Québec solidaire, dès 2022.

Gouvernance publique

Comme pour les autoroutes d'autrefois, les politiciens s'improvisent planificateurs de transport collectif et tracent des réseaux en fonction d'intérêts électoralistes.

Le rôle du gouvernement doit plutôt être d'assurer un financement adéquat des sociétés de transport et de veiller à ce que tous les secteurs de la région métropolitaine bénéficient d'un accès efficace au transport collectif.

L'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) a été mise sur pied afin de regrouper les efforts de planification du développement des transports en commun dans la région métropolitaine de Montréal. L'expertise développée en son sein permet de cerner les véritables besoins régionaux et de prioriser les projets de transport collectif en fonction de ceux-ci. C'est elle qui doit avoir le dernier mot sur les projets de développement qui relèvent de sa juridiction.

Les projets réalisés en partenariat public-privé cumulent les problèmes – manque de transparence, priorisation de la rentabilité aux dépens des besoins réels de mobilité et perte de pouvoir public sur les infrastructures. De plus, les économies promises par ce mode ne sont que très rarement au rendez-vous. La vision solidaire du transport mise sur l'expertise des gens d'ici, au bénéfice des gens d'ici.

L'ensemble des projets présentés dans ce plan sera réalisé par des sociétés publiques, que ce soit l'ARTM, la Société de transport de Montréal (STM), le Réseau de transport de Longueuil (RTL), la Société de transport de Laval (STL) ou le Réseau de transport métropolitain (RTM/Exo). Québec solidaire mise sur l'expertise de ces agences et veut leur donner tous les moyens pour réaliser leur mission. En situation de pénurie de main-d'œuvre, un gouvernement solidaire s'assurera que nous puissions développer cette expertise, notamment par la promotion des domaines d'étude impliqués.

Participation citoyenne

Pour concrétiser les priorités qui guident son plan, un gouvernement solidaire épaulera la vaste consultation publique que mènera l'ARTM dans l'élaboration du Plan stratégique de développement qui guidera son action pour les 30 prochaines années. Dans le même état d'esprit, nous donnerons suite à la consultation de la STM menée à l'automne 2018 au sujet des lignes d'autobus et nous assurerons que cette dernière ait les moyens d'ajuster les trajets, types de bus et fréquences en fonction des données récoltées.

Du même coup, il faudra prendre le pouls de la population au sujet du transport collectif métropolitain et mieux saisir ce qui favorise ou défavorise le choix de délaisser l'auto solo. Par ailleurs, cela permettra d'optimiser le réseau actuel en fonction des besoins et de l'expérience

des personnes qui utilisent le transport collectif. Cela va de pair avec le développement des grands projets décrits dans ce plan : en attendant que les nouvelles infrastructures soient construites, il faut améliorer la desserte dans l'ensemble du réseau.

Accessibilité et équité géographique

Dans la situation actuelle, tous les secteurs ne bénéficient pas d'une offre équitable. Bien sûr, les quartiers les plus denses de Montréal sont pour la plupart bien desservis, mais d'autres souffrent d'un manque de services, dont les arrondissements de Montréal-Nord et Saint-Laurent, l'est de Rosemont et l'est du Plateau-Mont-Royal.

La mobilité doit être considérée comme un droit assuré par le gouvernement. Où que l'on habite, où que l'on travaille, il faut avoir accès à des solutions efficaces de transport actif et collectif. En plus de son impact positif sur le bilan carbone du Québec, l'accès au transport est l'un des déterminants d'une bonne condition socioéconomique. Ainsi, étendre le réseau de mobilité fait partie d'une vision sociale pour l'avenir de la région métropolitaine.

Dans le cadre d'un premier mandat, Québec solidaire coupera de moitié tous les tarifs de transport collectif, un premier pas vers la gratuité complète. Puisqu'il est prévu qu'une réduction entraînera une hausse de l'utilisation du service, il sera nécessaire d'adapter l'offre en conséquence. Notre plan prévoit déjà des sommes à cet effet. Un incitatif économique fort est au cœur du transfert modal prévu. De plus, cela allégera la situation financière des ménages à plus faible revenu.

2. LISTE DES GRANDS PROJETS

- Ligne rose
- Ligne bleue
- Ligne orange à Cartierville/Laval
- Ligne jaune à Longueuil et à Montréal
- REM
- Tram-train de l'Est et Est-Ouest de Laval
- SRB Pie-IX (allongé)
- Lignes de navette fluviale
- Tramway du boulevard Taschereau

3. GRANDS PROJETS : PHASE 1

Les grands projets détaillés ici sont des propositions que Québec solidaire soumet à la discussion et qu'il s'engage à financer une fois au pouvoir. **Ils sont inclus et financés dans notre Plan de transition économique.** Toutefois, puisque nous valorisons le rôle de planification de l'ARTM, un gouvernement solidaire pourrait réviser ces projets en fonction de son avis.

3.1 Construction de la ligne rose du métro

En plus de soulager la ligne orange, la ligne rose proposée par Valérie Plante et Projet Montréal offrira un accès direct au métro à la population de secteurs actuellement mal desservis par le réseau de transport collectif (Montréal-Nord, Saint-Léonard, est du Plateau-Mont-Royal et de Rosemont, Lachine). La technologie de roulement « fer-fer » permettra de faire rouler les wagons à l'extérieur et, ainsi, d'utiliser les rails existants pour la portion ouest de la ligne entre le centre-ville et Lachine. Enfin, la construction à l'aide d'un grand tunnelier permettra de réduire drastiquement les coûts d'excavation et les dérangements en surface pendant le chantier. Des connexions avec le reste du réseau seront possibles aux stations Pie-IX (nouvelle station sur la ligne bleue), Mont-Royal (ligne orange), Place-des-Arts (ligne verte), McGill/Ville-Marie (ligne verte et REM), Vendôme (ligne orange et trains de banlieue) et Montréal-Ouest (trains de banlieue).

Le projet en bref :

- Métro automatisé.
- Tracé de 29 km.
- 29 stations universellement accessibles, en surface ou souterraines.
- Achat de matériel roulant.
- Construction d'un garage.
- Rachat de l'emprise ferroviaire du CP de la gare Lucien-L'Allier à celle de Montréal-Ouest et construction d'un quatrième rail.
- Portes palières à toutes les stations.

Études préliminaires : 2019.

Mise en chantier projetée : 2022.

Mise en service d'une première portion : 2026.

Coût projeté : 6 milliards \$⁴.

⁴ <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1060627/ligne-rose-metro-projet-montreal-details-couts-valerie-plante>.

3.2 Prolongement et amélioration de la ligne bleue

Québec solidaire s'engage à aller de l'avant avec le prolongement de 5 stations de la ligne bleue du métro tel qu'annoncé dans le dernier budget. En plus de réaliser un rêve vieux de 30 ans et de répondre aux besoins de secteurs mal desservis par le transport collectif, cela permettra de mieux relier différentes composantes du réseau de transport montréalais, dont le SRB Pie-IX et la ligne rose du métro à la nouvelle station Pie-IX.

Le projet en bref :

- Prolongement de 5,8 km de la ligne de métro.
- Construction de 5 stations universellement accessibles, incluant des édicules secondaires.
- Construction d'un garage en arrière-gare à la nouvelle station Anjou.
- Construction d'un tunnel souterrain à la nouvelle station Pie-IX pour relier au SRB.
- Construction de terminus d'autobus aux nouvelles stations Pie-IX et Anjou.
- Construction d'un stationnement incitatif souterrain de 1200 places à la nouvelle station Anjou.

Mise en chantier : 2021.

Ouverture : 2026.

Coût projeté : 3,9 milliards \$.

3.3 Un Réseau express métropolitain (REM) entièrement public

Le projet initié par la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ) a retenu l'attention par son tracé ambitieux. Un gouvernement solidaire le ramènera entièrement dans le giron public en rachetant la part de la CDPQ. Bien que ce projet se soit attiré les critiques pour son montage financier et pour son manque de transparence, il est déjà trop avancé pour être annulé. De plus, nous nous engageons à intégrer le plus grand nombre possible de recommandations du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE).

Le projet en bref :

- Métro automatisé.
- Tracé de 67 km.
- 26 stations universellement accessibles, au niveau du sol, aériennes ou souterraines; portes palières pour séparer le quai des rails.
- Conversion de la ligne de train de banlieue Montréal-Deux-Montagnes.
- Rénovation et mise aux normes du tunnel sous le mont Royal.

- Collaboration avec Via Rail Canada pour l'utilisation partagée du tunnel sous le mont Royal.
- Correspondances avec le métro de Montréal aux stations Bonaventure (ligne orange), McGill (ligne verte), Édouard-Montpetit (ligne bleue) et Bois-Franc (ligne orange – à venir).
- Desserte de zones actuellement négligées : Griffintown, Île-des-Sœurs, ouest de Montréal, aéroport.
- Wifi accessible dans tout le réseau.

Mise en chantier : printemps 2018.

Ouverture : 2021 (premier tronçon) à 2023.

Coût projeté (incluant le rachat par le gouvernement du Québec) : 6 milliards \$.

3.4 Prolongement de la ligne orange du métro jusqu'à la gare Bois-Franc

Le projet de prolongement de la branche ouest de la ligne orange existe depuis plus de 30 ans, mais il a été interrompu par le moratoire sur la construction de nouvelles stations décrété par le gouvernement de Robert Bourassa. Or, les secteurs des arrondissements de Saint-Laurent et Cartierville sont en ce moment mal desservis par le réseau actuel. De plus, la construction du REM réactualise le projet d'une station de métro à la gare Bois-Franc, pour faciliter la connectivité du réseau. Ainsi, Québec solidaire propose ce premier prolongement, d'ampleur modeste mais crucial pour assurer la cohérence du réseau.

Le projet en bref :

- Tracé de 2 km (dont environ 900 m sont déjà creusés).
- Deux stations universellement accessibles (dont l'une assure la connexion avec le REM).
- Portes palières dans les deux stations.

Études préliminaires : 2024.

Mise en chantier projetée : 2026.

Ouverture projetée : 2027.

Coût projeté : 1 milliard \$ (excluant les 400 millions déjà investis pour le garage Côte-Vertu).

3.5 Prolongement de la ligne jaune du métro à Longueuil

Depuis l'extension de la ligne orange à Laval, le débat sur un prolongement de la ligne jaune à Longueuil a repris

de plus belle. En effet, cela permettrait de densifier de manière intelligente le centre de Longueuil et de desservir plus efficacement le Cégep Édouard-Montpetit (l'un des plus gros au Québec), qui constitue un pôle important dans le secteur. Cette extension permettrait à la fois de créer un nouveau terminus pour les autobus de Longueuil et de la Rive-Sud qui viendrait soulager celui qui se trouve à la station Longueuil–Université-de-Sherbrooke et de mieux servir les villes avoisinantes par la création de voies réservées aux autobus.

Le projet en bref :

- Tracé de 3 km.
- 2 stations universellement accessibles.
- Nouveau terminus dans le secteur du Cégep Édouard-Montpetit.

Études préliminaires : 2021.

Mise en chantier projetée : 2023.

Ouverture projetée : 2025.

Coût projeté : 1,5 milliard \$.

3.6 Construction du Service rapide par bus (SRB) Pie-IX et extension jusqu'au boulevard Notre-Dame

Le projet de SRB Pie-IX, après plus de 10 ans de retard, verra finalement le jour. Or, le tracé initial s'arrête à l'actuelle station Pie-IX de la ligne verte du métro de Montréal, située sur l'avenue Pierre-de-Coubertin, alors que tout le secteur au sud, densément peuplé, devra se contenter des bus classiques. Québec solidaire propose de prolonger le tracé du SRB sur les 2,5 km restants. Ce nouveau système sera relié au reste du réseau métropolitain aux stations 56^e Rue (ligne de train de banlieue Montréal-Mascouche), Pie-IX (nouvelle station, lignes bleue et rose), Pie-IX (ligne verte) et Notre-Dame (tram-train de l'Est).

Le projet en bref :

- Tracé initial de 11 km sur voies réservées.
- 17 stations initiales universellement accessibles (15 à Montréal et 2 à Laval).
- Prolongement subséquent de 2,5 km et 4 stations.
- Édicules confortables permettant un embarquement au niveau du quai.
- Affichage électronique dans les stations.
- Synchronisation des feux de circulation avec les passages d'autobus.
- Reconstruction complète du boulevard Pie-IX et mise à niveau des infrastructures municipales.
- Bonification de l'aménagement du domaine public.

Début de la construction : automne 2018.

Mise en service du tronçon initial : 2022.

Mise en service du tronçon sud : 2024.

Coût projeté : 400 millions \$ pour le tronçon Laval–Pierre-de-Coubertin, 67 millions \$ pour le tronçon Pierre-de-Coubertin–Notre-Dame.

3.7 Construction d'un tram-train vers l'est de l'île de Montréal

Le boulevard Notre-Dame doit être reconstruit dans les prochaines années, ce qui marque l'occasion d'intégrer une ligne de transport sur cet axe pour desservir l'est de Montréal. Le tracé proposé par Québec solidaire suit le boulevard Notre-Dame, du centre-ville jusqu'à la rue Dickson, puis l'avenue Souigny de la rue Dickson jusqu'à l'avenue Georges-V et, enfin, l'emprise ferroviaire et son prolongement jusqu'à Pointe-aux-Trembles. Le mode proposé est celui du tram-train, moins lourd et moins cher que le métro automatisé du REM mais plus rapide qu'un tramway. Dans le cadre de la rénovation du boulevard Notre-Dame, un gouvernement solidaire maintiendra la capacité routière actuelle.

Le projet en bref :

- Tracé de 20 km.
- Environ 30 stations universellement accessibles.
- Achat du matériel roulant.
- Construction d'un garage et d'un atelier d'entretien.
- Réaménagement de l'avenue Notre-Dame en boulevard urbain.
- Bonification de l'aménagement du domaine public.

Études préliminaires : 2019.

Mise en chantier projetée : 2021.

Ouverture projetée : 2024.

Coût projeté : 2,7 milliards \$.

3.8 Intégrer la navette fluviale au service de transport

Longtemps promu par l'arrondissement de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles, un projet-pilote de navette fluviale reliant la pointe est de l'île de Montréal au Vieux-Port a été lancé au printemps 2018. Une autre navette reliant Boucherville au Vieux-Port est en cours de réalisation. Il existe également 4 circuits de navette fluviale autour de l'île de Montréal. Québec solidaire s'engage à rapatrier les lignes existantes dans le giron public

et à les intégrer au réseau métropolitain et à sa grille tarifaire. De plus, nous étendrons le projet-pilote à un circuit plus large comptant 4 arrêts : Repentigny – Pointe-aux-Trembles – Montréal-Est – Vieux-Port. Les résultats du projet-pilote serviront de guides pour le développement d'autres lignes. À plus long terme, on pourrait s'inspirer de la ville de Stockholm pour mettre en place un système de « bus fluvial » fonctionnel à l'année longue.

Rachat des circuits de navette actuels : 2019.

Mise en service de la ligne Repentigny–Vieux-Montréal : 2020.

Coût projeté⁶ : 100 millions \$.

⁵ https://www.kth.se/polopoly_fs/1.475969!/WaterWay365-System-Analys_KTH_Vattenbussen-2014.pdf.

⁶ En se basant sur : http://www.floridajobs.org/fdcp/dcp/waterfronts/Communities_BradentonBeach/WaterTaxiStudy.pdf.

4. GRANDS PROJETS : PHASE 2

Ces projets sont issus de différentes sociétés de transport, villes, arrondissements et organismes citoyens de la région métropolitaine et seront mis en branle au cours d'un second mandat de Québec solidaire. Nous donnons le mandat à l'ARTM d'étudier ces différents scénarios pour en évaluer la pertinence en fonction de nos objectifs de hausse de la part modale du transport en commun, de la cohérence du réseau et de la réduction du temps de transit.

4.1 Prolongement de la ligne jaune du métro à Montréal

La croissance du transit arrivant de la Rive-Sud crée une situation de congestion à la station Berri-UQAM. Ainsi, pour diminuer les transferts à cette station et pour accélérer le transit entre Longueuil et le centre-ville de Montréal, un prolongement de la ligne jaune jusqu'à la station McGill, en passant par le secteur Milton-Parc ou le sud du Plateau-Mont-Royal, doit être étudié. Cela porterait le nombre total de stations sur la ligne jaune à 7 (en incluant celles du premier prolongement à Longueuil).

Le projet en bref :

- Tracé de 2 km.
- 2 stations universellement accessibles.

4.2 Prolongement de la ligne verte du métro jusqu'au Cégep André-Laurendeau

Le secteur du Cégep André-Laurendeau constitue un important pôle de services dans l'arrondissement Lasalle, mais il est mal desservi. Ce prolongement d'une station au-delà du parc Angrignon aurait un impact certain sur la hausse de la part modale du transport collectif dans le sud-ouest de la ville de Montréal, grâce à une révision des lignes de bus pour assurer un rabattement vers cette station.

Le projet en bref :

- Tracé de 1 km.
- 1 station universellement accessible.

4.3 Prolongement de la ligne orange du métro au-delà de la station Bois-Franc

Depuis le prolongement de la branche est de la ligne orange en 2007, différents scénarios de prolongement à

l'ouest sont sur la table, dont la proposition de « boucler » la ligne. À la suite de l'engagement de Québec solidaire d'une première extension de 2 stations à l'ouest, un second prolongement, incluant au minimum une station sur le boulevard Gouin et au maximum 4 stations à Laval, sera étudié.

Le projet en bref :

- Tracé d'au moins 1 km.
- Au moins 1 station universellement accessible, jusqu'à 5 au maximum (excluant les 2 stations du prolongement jusqu'à Bois-Franc).
- Portes palières dans les stations.

4.4 Construction d'un SRB est-ouest à Laval

Laval a connu une expansion rapide dans les dernières décennies, mais il est encore difficile de s'y déplacer en transport en commun, sauf pour aller à Montréal. Or, afin de mieux desservir l'île de Laval et ainsi faire augmenter la part modale du transport collectif, il faut déployer un réseau de calibre moyen permettant de relier les extrémités au centre. Québec solidaire proposera d'étudier la construction d'un SRB dans un axe est-ouest.

Le projet en bref :

- Tracé d'environ 25 km.
- Stations universellement accessibles.
- Lien avec le REM et le métro (ligne orange).

4.5 Construction d'un tramway longeant le boulevard Taschereau

Le boulevard Taschereau est un axe essentiel de l'agglomération de Longueuil où transitent chaque jour des milliers de voitures. La densité de commerces, bureaux et habitations dans le secteur justifie l'implantation d'un mode de transport plus lourd que l'autobus. De plus, faire la jonction entre le REM et la ligne jaune du métro sur la Rive-Sud permettra de mieux intégrer les différentes composantes du réseau de transport en commun dans le secteur. C'est pourquoi un gouvernement solidaire demandera d'étudier cette proposition qui circule depuis plusieurs années.

Le projet en bref :

- Tracé d'environ 6,5 km.
- Stations universellement accessibles.
- Lien avec le REM et le métro (ligne jaune).

5. AUTRES INFRASTRUCTURES

5.1 Boulevard urbain Papineau (A19)

Le PLQ, le PQ et la CAQ promettent de prolonger l'auto-route 19 jusqu'à Bois-des-Filion. La congestion à laquelle cette fausse solution est censée répondre est bien réelle : les gens du secteur de Bois-des-Filion et Lorraine veulent se rendre à Montréal de manière efficace. Comme le revendique la Coalition pour un boulevard Papineau, Québec solidaire propose de transformer cet axe routier en boulevard urbain comprenant des voies réservées avec mesures prioritaires pour les autobus ainsi que des voies pour le transport actif du côté ouest. Cela incitera à la création de nouveaux circuits d'autobus reliant la Rive-Nord à Montréal et qui, une fois sur l'île, pourront se connecter au réseau de métro de manière efficace.

Coût projeté : 600 millions \$.

5.2 Nouvelles voies réservées et mesures préférentielles pour bus (MPB)

Québec solidaire prévoit des investissements importants pour l'ajout de voies réservées aux autobus et de mesures préférentielles pour bus afin de rendre plus fluide le transit dans les secteurs dont la densité ne justifie pas l'implantation de modes plus lourds (comme le tramway ou le métro) pour le moment, réalisés rapidement pour soulager la congestion.

Éventuellement, tous les axes autoroutiers et artériels d'importance de la région montréalaise pourraient être dotés de voies réservées, dont les avenues Papineau et De Lorimier, le boulevard Saint-Laurent et la rue Saint-Urbain. Par exemple, dans l'axe de l'autoroute 25 à Montréal, cela permettrait de mieux desservir les secteurs de Montréal-Nord, Rivière-des-Prairies, Anjou, Tétéreaultville, Belle-Rive et Longue-Pointe et de les relier au métro et au tram-train de l'Est. Des projets inter-banlieues, par exemple le long des autoroutes 30 et 640, sont également nécessaires.

5.3 Intégration du réseau cyclable

Québec solidaire compte encourager le développement du réseau cyclable de la région métropolitaine en appuyant les différentes initiatives municipales en ce sens. Trois axes de priorité seront considérés : le déve-

loppement de pistes de transit entre les secteurs résidentiels et les pôles d'emplois et de commerces, le bouclage du réseau ainsi que la connexion aux pôles de transport en commun. Par exemple, un gouvernement solidaire participera au développement du projet de Réseau express vélo (REV) de l'administration montréalaise et à celui d'agrandissement du réseau cyclable proposé au printemps 2018 par la mairie de Longueuil.

Pour la région métropolitaine, un gouvernement solidaire mettra sur la table des investissements de 100 millions \$ dans un premier mandat et d'au moins 75 millions \$ dans un second mandat.

5.4 Transport collectif sur demande

Il existe en ce moment un service de transport collectif sur demande dans certains secteurs de Montréal, sous la forme de taxis collectifs. Québec solidaire propose de revoir le fonctionnement du micro-transit et d'améliorer le financement de ce service, afin de mieux répondre aux besoins des quartiers mal desservis et peu densément peuplés ainsi qu'à ceux des aînés et des personnes ayant des limitations fonctionnelles temporaires.

À court terme, il est important d'épauler les efforts des sociétés de transport visant à fédérer les différents fournisseurs de services (Bixi, Communauto, Car2Go, taxis) pour faire du rabattement vers le réseau actuel de métro et de train. À plus long terme, il faudra étudier la possibilité de développer des navettes électriques autonomes afin de combler tous les besoins en la matière.

5.5 Révision des circuits de bus inter-banlieues

Dans la région métropolitaine, il est facile de transiter vers le centre, mais passer d'une ville de banlieue à une autre l'est beaucoup moins – forçant parfois de longs détours qui découragent l'utilisation du transport en commun. Québec solidaire proposera donc de lancer un grand chantier de révision du transport inter-banlieues visant à créer un réseau d'autobus cohérent.

6. SERVICES ET SOUTIEN

6.1 Transport adapté et accessibilité universelle

Le droit à la mobilité passe par un réseau adapté aux personnes ayant une limitation fonctionnelle. Les travaux entamés par la STM visent pour l'instant des stations névralgiques du réseau; il faudra, à terme, couvrir toutes les stations du métro, ce qui nécessitera des investissements importants et une volonté politique indéfectible. Québec solidaire sera au rendez-vous.

Le projet en bref :

- Lancer un premier audit complet du réseau de l'ARTM (incluant la STM, le RTL, la STL et le RTM) pour déterminer les besoins de transport des personnes à mobilité réduite et établir des priorités d'intervention.
- Modifier la loi sur l'ARTM afin de garantir un siège à son conseil d'administration pour une personne représentant les usagers à mobilité réduite.
- Installation de dalles podotactiles dans les stations.
- Installation d'une signalisation à décompte numérique et sonore.
- Assurer un financement du transport adapté qui suit l'augmentation de la demande.
- Assurer, voire accélérer l'échéancier d'installation d'ascenseurs de la STM (qui vise 41 stations du réseau actuel d'ici 2025).
- Garantir que toute nouvelle construction d'infrastructure et acquisition de matériel soient faites de manière conforme aux principes de l'accessibilité universelle.

6.2 Initiatives intelligentes

Un gouvernement solidaire soutiendra l'ARTM pour le développement d'initiatives intelligentes afin d'accélérer l'intégration des modes de déplacement et leur facilité d'utilisation en s'inspirant du concept de « MaaS » (*Mobility as a service* – la mobilité en tant que service). Cela signifie la transition de moyens de transport de propriété individuelle à des solutions de transport actif et collectif conçues comme un service public et connectées entre elles.

⁷ <https://ici.radio-canada.ca/nouvelle/1118281/portes-palieres-metro-montreal-prevention-suicide>.

Par exemple, une application mobile de l'ARTM, en plus de proposer des trajets à l'aide d'horaires en temps réel ainsi que des billets électroniques, pourrait contenir une section de rapports d'usagers afin d'évaluer l'appréciation du service, de repérer des bris et défauts et de parfaire les données de déplacement utilisées pour l'optimisation des réseaux de transport.

6.3 Développement du covoiturage et de l'autopartage

Pour limiter les embouteillages et diminuer l'émission de gaz à effet de serre dans la région montréalaise, il est crucial d'encourager les initiatives de covoiturage. Un gouvernement solidaire soutiendra le développement d'applications mobiles, telles que Netlift, qui ont démontré leur potentiel pour faciliter le covoiturage, en cohérence avec le concept de « MaaS ».

Différents incitatifs seront mis en place, en s'inspirant des meilleures initiatives qui existent dans le monde, dont des programmes-employeurs. De plus, nous accorderons aux différents Conseils régionaux de l'environnement de la région métropolitaine le mandat et le financement afin de développer des projets de mise en commun des déplacements à l'échelle des quartiers. Des initiatives partout dans la région métropolitaine (comme Autonomik sur la Rive-Sud) pourront être intégrées à ce processus.

6.4 Soutien à l'électrification du réseau de bus

Comme le prévoit le Plan de transition économique de Québec solidaire, l'électrification de l'ensemble des transports au Québec sera une priorité, dont les réseaux d'autobus des différentes sociétés de transport. Par exemple, la STM prévoit, dans son Plan stratégique 2025, l'acquisition de 40 bus électriques qui seront déployés sur des lignes nouvellement électrifiées. La mise à jour des garages pour accueillir les bus électriques et la construction de nouveaux garages sont des éléments cruciaux de cette stratégie. De plus, le meilleur tarif d'Hydro-Québec (L) sera rendu accessible aux différentes sociétés de transport.

6.5 Programme de portes palières

La fiabilité du réseau de métro est cruciale pour réaliser le transfert modal. Or, les interruptions de service sont dues dans une proportion d'environ 50 % à des comportements individuels, dont la présence de personnes ou d'objets sur les voies. Un gouvernement solidaire soutiendra l'installation de portes palières sur les quais, qui

s'ouvrent en même temps que celles du train en station. Cela permettra donc de réduire drastiquement les incidents et, donc, les interruptions de service. Celles-ci seront déployées dans les stations du réseau existant en fonction d'un échéancier prévu par la STM et l'ARTM, en commençant par les secteurs plus sensibles du métro au centre-ville de Montréal (ligne orange entre les stations Crémazie et Bonaventure) .

