



PLAN DE DÉCONGESTION
UNE RÉPONSE SENSÉE POUR
AMÉLIORER LA MOBILITÉ DANS
LA RÉGION MÉTROPOLITAINE

Introduction	4
1 Transport collectif	8
1.1 Investissements accrus	9
1.2 Covoiturage intelligent	9
1.3 Plus de stationnements incitatifs	11
1.4 Plus d'autobus sur davantage de voies réservées	12
1.5 Expansion du Réseau express métropolitain	13
1.6 Exploitation du réseau ferroviaire	14
1.7 Un tramway pour l'Est de Montréal	15
1.8 Revitalisation du boulevard Taschereau	16
1.9 SRB Pie-IX	17
1.10 Prolongement du métro	17
1.11 Un engagement envers la qualité	18
1.12 Grille tarifaire simplifiée	19
1.13 Accès universel	19
1.14 Centre d'excellence en transport collectif	19
1.15 Électrification du transport collectif	20
1.16 Financement équitable	20
2 Transport routier	21
2.1 Prolongement de l'autoroute 19	22
2.2 Prolongement de l'autoroute 13 en boulevard urbain	23
2.3 Élargissement de l'autoroute 30	23
2.4 Remplacement d'infrastructures en fin de vie	23
2.5 Relance du projet de modernisation de la rue Notre-Dame	24
2.6 Opération des chantiers 24h/24 dans les zones non habitées	25
3 Transport intelligent	26
3.1 Système de transport intelligent	27
3.2 Unité d'intervention d'urgence	27
3.3 Caméras de circulation, senseurs et feux intelligents	28
3.4 Une révolution à nos portes : la voiture autonome	28
Réalisation et financement	30
Remerciements	33
20 solutions pour décongestionner la région métropolitaine	34

INTRODUCTION

Des solutions pour une mobilité efficace

La circulation est infernale dans la grande région de Montréal. Durant les heures de pointe, le réseau routier et le réseau de transport en commun de la métropole sont complètement surchargés. La qualité de vie de nombreuses familles en est diminuée. L'économie en souffre.

Au-delà du temps gaspillé matin et soir pour des milliers de familles, les conséquences de la congestion routière sont multiples : stress, fatigue, retard au travail, pollution, pertes économiques, gaspillage de carburant, etc. Une étude récente évalue à 1,5 milliard de dollars les pertes qui seront causées par la congestion à Laval et dans la couronne nord en 2021.

UNE SITUATION QUI S'AGGRAVE

Cette congestion qui a été mal gérée au fil des ans s'explique simplement. Au cours de la dernière décennie, le nombre de véhicules a augmenté de plus de 15%, soit de près de 400 000 dans la grande région de Montréal. L'augmentation est de 21% dans les Laurentides et Lanaudière, 18% à Laval et 17% en Montérégie.

Naturellement, cette hausse du nombre de véhicules est en lien avec l'augmentation du nombre de personnes qui habitent le territoire de la grande région de Montréal. En 10 ans, le nombre de ménages a augmenté de 220 000. La population actuelle est de 3,9 millions d'habitants. On estime qu'elle s'élèvera à 4,5 millions d'ici 2030.

Si aucun rattrapage n'est effectué et qu'aucune modification n'est apportée au réseau de transport collectif et au réseau routier, les problèmes de congestion – déjà pénibles – ne feront que s'accroître dans les prochaines années.

UN RÉSEAU ROUTIER SATURÉ

Selon une étude de CAA, le trafic montréalais est le pire au pays, générant 26,3 millions d'heures de ralentissement. Déjà en 1998, le ministère des Transports du Québec estimait que le réseau montréalais fonctionnait à saturation, en particulier dans la couronne nord.

Or, la situation ne peut qu'empirer en raison des projets de construction de l'échangeur Turcot au sud-ouest de l'île, des travaux de remplacement du pont Champlain et de la réfection du pont-tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine. Ce à quoi il faut ajouter les importants travaux sur la Métropolitaine, également en mauvais état, qu'il faudra prévoir prochainement.

L'impasse actuelle est en grande partie le résultat de l'inaction des gouvernements successifs depuis trente ans. On ne compte plus les promesses non tenues, les projets qui commencent des années trop tard, les chantiers abandonnés ou suspendus, la négligence dans l'entretien des infrastructures. Aujourd'hui, les résidents, les commerçants et les industriels de la région métropolitaine en paient le prix.



Future station couverte du Réseau express métropolitain (REM) sur la ligne Deux-Montagnes.

Source : Caisse de dépôt et de placement du Québec

LA RÉALITÉ DES FAMILLES D'AUJOURD'HUI

Certains rêvent d'un monde sans automobile. Bien qu'il soit nécessaire d'augmenter l'offre et la qualité du transport collectif, il est utopique de penser que ce mode de transport répond à toutes les réalités des familles et des citoyens d'aujourd'hui.

Il est nécessaire toutefois d'aplanir les difficultés qui empêchent trop de gens de recourir à ce type de transport. Pensons seulement aux jeunes familles des couronnes de Montréal. Pour elles, il est souvent impensable, par exemple, de prendre l'autobus de la maison directement au train, pour se rendre ensuite au travail (souvent à Montréal). On doit d'abord déposer les enfants à la garderie, sinon à l'école, parfois même aux deux. À la fin de la journée, après avoir pris le train pour regagner la banlieue, il faut penser récupérer les enfants, et souvent faire un saut à l'épicerie avant de rentrer à la maison. C'est pourquoi l'usage de la voiture demeure un incontournable pour plusieurs déplacements, spécialement en début et en fin de journée.

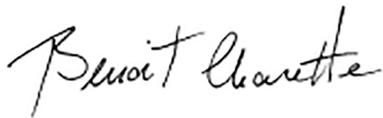
Dans le domaine du transport, on appelle cette réalité les « First mile, Last mile (FMLM). » Ce concept illustre la difficulté pour les citoyens de se rendre à leur destination finale à travers un hub de transport. De plus, la façon dont le transport collectif a été développé jusqu'à présent, avec ses stationnements incitatifs en nombre insuffisant et trop petits, limite la possibilité d'y recourir même après avoir fait les « FMLM » avec la voiture.

Le plan de décongestion de la CAQ prend en considération cette réalité en mettant notamment l'accent sur le stationnement incitatif et le covoiturage, par le recours à des plateformes numériques de transport planifié.

VISION GLOBALE

En plus de favoriser la mobilité des citoyens, réduire la congestion routière est aussi un moyen d'atteindre nos objectifs en matière de lutte contre le réchauffement climatique, d'augmenter la productivité de l'économie et d'améliorer la qualité de vie de l'ensemble des citoyens de la région métropolitaine. C'est pourquoi il sera aussi question dans ce plan de transport collectif, d'électrification des transports, de transport intelligent et d'une meilleure occupation du territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal.

En somme, la CAQ prévoit un plan axé sur une mobilité efficace. Des milliers d'emplois résulteront de sa mise en application. À terme, il contribuera surtout à améliorer la qualité de vie de millions de Québécois, à favoriser un important développement économique, en plus de favoriser une pleine occupation du territoire de la grande région de Montréal.



BENOIT CHARETTE

Député de Deux-Montagnes

Porte-parole du deuxième groupe d'opposition en matière de transports

UN PLAN PRAGMATIQUE EN TROIS POINTS

1. Faire du transport collectif une solution attrayante pour tous.
2. Mettre à niveau le réseau routier en intégrant la mobilité active
3. Exploiter les technologies intelligentes pour gérer le réseau et le rendre plus fluide

PLAN DE DÉCONGESTION

Une réponse sensée pour améliorer la mobilité dans la région métropolitaine.



AMÉLIORER LE TRANSPORT COLLECTIF

- Covoiturage intelligent vers les pôles de transport collectif.
- Plus de stationnements incitatifs.
- Plus de voies réservées sur les autoroutes.
- Des trains et des métros plus fiables et plus confortables.
- Un réseau d'autobus complètement électrique.
- **Élargissement de la route 116 et des autoroutes 13, 15, 19, 20, 25, 30, 440 et 640 pour du transport collectif.**



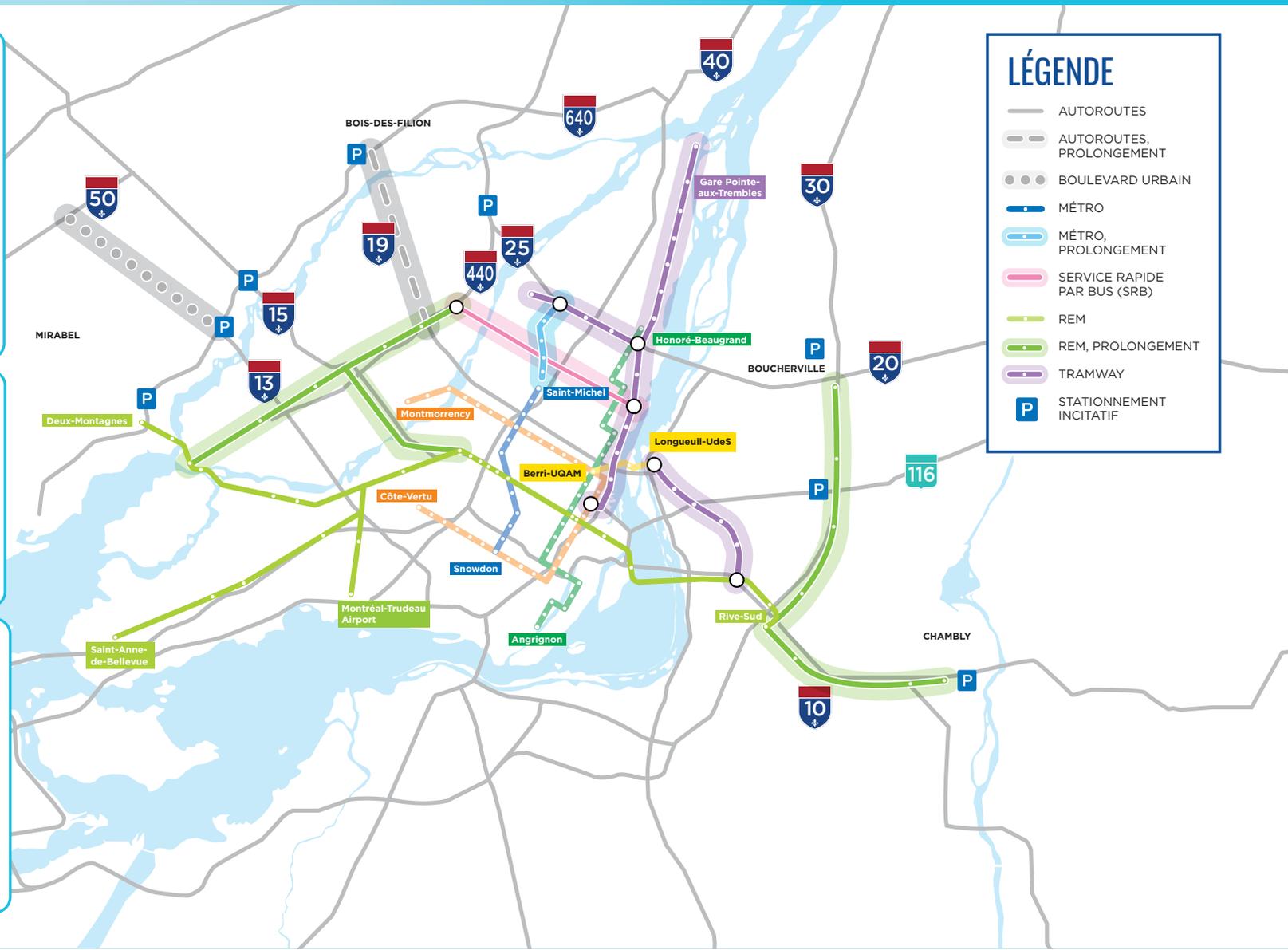
METTRE NOTRE RÉSEAU ROUTIER À NIVEAU

- Faire de la rue Notre-Dame un boulevard urbain.
- Élargir l'autoroute 30.
- Prolonger l'autoroute 13 et 19.
- Opérer les chantiers routiers 24h sur 24 pour accélérer les travaux.



TIRER PROFIT DES TECHNOLOGIES POUR OPTIMISER LE RÉSEAU

- Adapter les itinéraires et dévier la circulation en fonction de l'état du réseau.
- Préparer l'implantation des voitures autonomes.
- Implanter des feux de circulation intelligents et équiper les autobus de GPS.
- Implanter une escouade d'intervention rapide lors d'incident.





1

TRANSPORT COLLECTIF

**EN FAIRE UNE SOLUTION
ATTRAYANTE POUR TOUS**

Le développement de l'offre de transport collectif n'est pas une dépense, mais un investissement. En plus d'améliorer la qualité de vie des Montréalais et des résidents des couronnes et de contribuer à la lutte contre les changements climatiques, l'expansion du transport collectif permettra de renforcer la compétitivité de la grande région montréalaise au niveau international, de créer des emplois bien rémunérés et de réaliser des économies en temps et en argent. Toronto s'est dotée d'un plan ambitieux pour valoriser le transport collectif - « Le Grand Projet ». Il est temps que la région métropolitaine se dote d'une vision aussi inspirante.

1.1 INVESTISSEMENTS ACCRUS

Le transport collectif devrait compter pour une part beaucoup plus grande dans les déplacements des Montréalais et des résidents de la région métropolitaine, que ce soit pour accéder à leurs lieux de résidence, de travail, d'études ou simplement pour leurs loisirs.

Par conséquent, une part croissante de l'enveloppe budgétaire pour les infrastructures en transport devrait être réservée au transport collectif. Un sondage dévoilé lors du Forum sur la mobilité et le transport collectif, le 23 avril 2018, à Laval, indiquait que la moitié de la population de la couronne nord souhaite que le gouvernement investisse en transport collectif dans une proportion moitié-moitié par rapport au volet routier. La CAQ prend acte de cette volonté citoyenne et agira dans cet esprit.

Car, à défaut d'un service de transport collectif qui répond à leurs besoins et à leur réalité, il est difficile de blâmer les citoyens qui ne retiennent pas ce mode de transport. Il faudra également reconnaître que le transport collectif ne pourra jamais répondre à tous les besoins et que le recours à la voiture sera toujours une nécessité pour de nombreux citoyens. Le transport collectif deviendra une véritable alternative à la voiture que s'il devient davantage attrayant, c'est-à-dire fiable, efficace, confortable et sécuritaire. Ce qui est loin d'être toujours le cas présentement.

1.2 COVOITURAGE INTELLIGENT

On compte dans la grande région de Montréal un nombre sans cesse croissant de voitures, ce qui provoque toujours plus de congestion et d'émissions de polluants atmosphériques. Dans ce contexte, il convient de prendre tous des moyens afin de diminuer le nombre de voitures sur les routes occupées par le seul chauffeur. Cela passe notamment par la reconnaissance du covoiturage comme une forme viable de transport collectif, et par le développement de plateformes facilitant la recherche de covoitureurs.

Notre plan met de l'avant l'importance des plateformes numériques de transport planifié (covoiturage et taxis) pour offrir de meilleures options de mobilité. Une seule entreprise québécoise s'est donnée jusqu'à présent ce mandat, Netlift, ce qui nous permet de la citer en exemple. Son expertise est maintenant reconnue dans de grandes villes du monde. Sa mission est essentiellement de fournir, à travers une application, un service de navettage porte-à-porte souvent plus rapide que le transport en commun et moins cher que l'automobile.

L'application développée répond à deux grands enjeux de la mobilité urbaine :

- 1- Réduire la congestion en pointe ;
- 2- Améliorer l'offre de transport hors pointe.

Pour y parvenir, elle mise sur les sièges disponibles dans les voitures en circulation et les taxis en disponibilité. Elle met en relation toutes ces personnes à travers une plateforme qui assure à la fois la sécurité des trajets et la fiabilité du service. Le potentiel, dans la grande région de Montréal est immense, si l'on considère qu'on y compte 2 millions de déplacements en pointe du matin, avec 4,5 millions de sièges libres dans les voitures.

Avec les technologies disponibles ou en développement, le covoiturage démontre comment l'économie de partage ou encore collaborative pourrait être une solution importante pour décongestionner la grande région de Montréal.

La CAQ propose de mettre en place des incitatifs fiscaux pour favoriser ce mode de transport collectif. C'est déjà le cas pour les titres de transports en commun et l'achat de véhicules électriques.

Cette avenue semble en effet prometteuse. Netlift a récemment fait réaliser un sondage afin de mesurer l'intérêt de ceux qui voyagent en voiture pour se rendre au travail. Seraient-ils prêts à recevoir une compensation pour faire du covoiturage? Les résultats nous permettent de mesurer le potentiel du covoiturage comme moyen efficace de lutter contre la congestion automobile.

Dans ce sondage, on suppose un incitatif qui va jusqu'à 1000\$ par année pour une personne embarquant au moins un passager pour covoiturer soir et matin, et ce, tous les jours de la semaine pendant un an. Plus de 63% des personnes interrogées se sont montrées très intéressées ou intéressées. Le pourcentage d'appui grimpe à 76% chez les personnes âgées entre 18 et 34 ans.

L'application développée par Netlift permet également de recourir aux taxis, qui demeurent largement sous-utilisés en dehors des heures de pointe. Elle offre la possibilité de faire des taxis disponibles des taxis collectifs dynamiques à la demande. Pour cette industrie qui demande à se moderniser et cherche de nouveaux clients, il pourrait s'agir d'une opportunité intéressante.

Les déplacements hors pointe et hors densité coûtent très cher à opérer en mode lourd (autobus et train par exemple). C'est pour cette raison que plusieurs secteurs de la grande région de Montréal, dont des parcs industriels, sont mal ou très peu desservis par ces types de transport. Il est difficile de reprocher aux personnes qui doivent s'y rendre notamment pour le travail de prendre leur voiture. Recourir aux taxis sous forme de transport collectif et au covoiturage permettrait de couvrir le territoire en tout temps, et à bien meilleur coût.

D'ailleurs, le Réseau de transport de Longueuil a développé un partenariat avec Netlift. Ce partenariat mérite d'être étudié afin d'évaluer la possibilité de le généraliser à la grande région de Montréal.

Même si le covoiturage est légal et reconnu dans le Plan d'action québécois 2012-2020 sur les changements climatiques, plusieurs irritants de nature législative et réglementaire empêchent sa généralisation. Notre plan prévoit de lever ces contraintes.

De multiples avenues sont possibles et envisagées par la CAQ pour rendre le covoiturage encore plus attrayant et accessible. En plus d'incitatifs fiscaux, les personnes ayant recours à ce mode de transport collectif pourraient avoir accès au réseau de voies réservées. Des places pourraient aussi être réservées dans les stationnements incitatifs pour les voitures servant au covoiturage.

1.3 PLUS DE STATIONNEMENTS INCITATIFS

La personne qui se présente à un stationnement incitatif après 6h30 n'a que très peu de chance de trouver une place pour ensuite prendre le train. Trop de personnes se retrouvent dans cette situation. Leur alternative ? Prendre la voiture et se rendre à Montréal, ce qui contribue ainsi à la congestion routière. Difficile de leur en faire le reproche, les modes de transports collectifs mis à leur disposition ne correspondant pas à leur réalité. C'est pourquoi l'ajout de stationnements incitatifs, solution qui a jusqu'à présent été négligée par les gouvernements actuel et passés, est au cœur de notre plan en matière de mobilité intelligente.

Ce plan prend en considération la réalité des « First mile, Last mile (FMLM) » évoquée en introduction. De plus, en mettant également l'accent sur le covoiturage, ces mêmes « FMLM » n'ont pas forcément à être parcourus avec la voiture solo. Les gens d'un même voisinage, s'ils ne travaillent pas dans le même secteur, pourraient très bien covoiturer malgré tout pour se rendre à un stationnement incitatif. Plutôt que d'avoir 4 voitures qui s'y rendent, nous pourrions n'en avoir qu'une seule, contribuant dès les premiers déplacements à une diminution de la congestion.

Pour que les services de transport collectifs soient davantage utilisés par les Montréalais, mais également par les résidents des banlieues, il importe donc d'augmenter le nombre de stationnements incitatifs là où un mode de transport collectif est disponible. Les familles de banlieues pourraient ainsi le matin aller porter leurs enfants à la garderie ou à l'école, laisser

leur voiture dans un stationnement incitatif et se rendre ensuite à destination par l'un ou l'autre des services de transport collectifs offerts.

Au chapitre des stationnements incitatifs, la grande région montréalaise accuse un important retard par rapport à d'autres grandes villes nord-américaines. Les stationnements existants sont à la fois trop petits et, dans bien des cas, trop près de Montréal. Si l'objectif est de favoriser le recours au transport collectif afin de décongestionner nos principales artères, il importe de retrouver des stationnements incitatifs en amont des goulots de congestion. Le concept de stationnements incitatifs présenté dans le présent plan aura pour objectif de favoriser les rabattements vers des transports collectifs plus lourds par le recours aux voies réservées dédiées et aux circuits d'autobus développés en conséquence.

1.4 PLUS D'AUTOBUS SUR DAVANTAGE DE VOIES RÉSERVÉES

Trop souvent voit-on de longues files d'attente d'usagers aux arrêts, et ce même par grand froid, sans parler des autobus dans lesquels les passagers s'entassent comme des sardines, parfois au détriment de leur sécurité, ce qui est le cas des personnes âgées.

Plusieurs zones de la métropole souffrent aussi d'une offre insuffisante de circuits d'autobus. C'est notamment le cas des zones industrielles de l'est et de l'ouest de la ville. Des milliers de travailleurs utilisent la voiture faute d'alternative. Ces secteurs devront être mieux desservis. La création de lignes d'autobus express reliant des pôles de stationnements incitatifs dans les banlieues et les stations du REM, de trains et de métro contribuera également à la décongestion des routes. L'augmentation de la fréquence des autobus reliant le centre-ville de la métropole à Joliette et à Beauharnois doit également figurer dans les priorités.

Des efforts importants sont aussi nécessaires pour rendre plus rapide, plus efficace et plus confortable l'expérience d'un déplacement en autobus. L'augmentation des voies réservées permettra d'offrir un service plus régulier, ponctuel et rapide.

L'augmentation du nombre d'autobus améliorera la fluidité du réseau, diminuera les temps d'attente aux heures de pointe et améliorera le confort des usagers en diminuant le nombre de personnes par autobus. Une réflexion sur l'aménagement intérieur des autobus est aussi nécessaire pour les rendre sécuritaires et confortables, notamment pour les enfants, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite.

S'il est acquis dans le présent plan que toutes les nouvelles infrastructures routières qu'il prévoit de réaliser comporteront des voies pour le transport collectif, il faudra également en développer sur la Rive-Nord (autoroutes 13, 15, 19, 25, 440 et 640) et sur la Rive-Sud (autoroute 20 et route 116). Dans le cas de la 19, son prolongement permettra une jonction avec la station de métro Cartier à Laval via une voie réservée sur le boulevard Dagenais et des Laurentides.

Dans une perspective de mobilité durable, la formule préconisée pour les voies réservées, lorsque possible, sera celle des terre-pleins afin que ces voies soient véritablement dédiées au transport collectif, donc libres de la congestion routière. De même, toute nouvelle prolongation de route ou d'autoroute devrait idéalement intégrer une voie sécuritaire pour les piétons et les cyclistes.

1.5 EXPANSION DU RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN

La CAQ ira résolument de l'avant avec la construction et les développements subséquents du Réseau express métropolitain (REM.) Bien que l'on déplore l'absence d'exigence en matière de contenu local, il s'agit d'un projet emballant, qui répond à de véritables besoins.

Afin que le REM puisse s'acquitter encore mieux de son mandat, il conviendra de le prolonger sur la Rive-Sud sur une distance de 22 km jusqu'au secteur Chambly, un endroit davantage accessible que le quartier DIX30 pour les résidants de la Montérégie. Une autre antenne qui couvrirait la Montérégie d'ouest en est, devrait également être mise à l'étude en vue d'une phase ultérieure de développement du REM afin de relier Boucherville et Sainte-Julie à Brossard. En plus de soulager d'autoroute 30 d'une partie des problèmes chroniques d'embouteillage, cette portion du REM permettrait de faciliter le transit vers le centre-ville de Montréal.

Sur la rive-nord, le REM devrait être prolongé vers Laval sur une distance de 17 km en ajoutant quatre arrêts à partir de la gare du Ruisseau, tel que proposé lors du Forum sur la mobilité et le transport collectif. Pour l'instant, seul un arrêt dans l'extrémité ouest de la ville est prévu. De plus, une expansion future devra être mise à l'étude pour une phase future de développement avec l'ajout d'un axe est-ouest par l'emprise de l'autoroute 440.

Le prolongement du REM sur des axes est-ouest dans les couronnes montréalaises démontrerait qu'il faut cesser de voir la mobilité à sens unique, c'est-à-dire des déplacements vers Montréal. Ainsi, des résidents de Montréal et de Laval, par exemple, pourront dorénavant envisager de travailler autant sur la Rive-Nord que sur la Rive-Sud de Montréal, pouvant compter sur un mode de transport rapide et fiable.

Le coût de l'actuel tracé du REM s'établit à 7 milliards pour 67 km, soit environ 105 millions du km. Un prolongement du réseau par des emprises de routes déjà existantes permettra d'éviter de recourir à des expropriations coûteuses, réduisant ainsi significativement les investissements requis pour les futures phases d'expansion. Un gouvernement de la CAQ demandera donc à la Caisse de dépôts et de placements du Québec, propriétaire et exploitante du REM, de réaliser les études requises, en garantissant un financement pour la construction et pour l'exploitation des nouveaux tracés. Le gouvernement du Québec contribue au financement du REM à la hauteur d'environ 25%. La participation du gouvernement fédéral sera également sollicitée à travers les fonds dédiés aux projets d'infrastructures.

PROLONGEMENT DU REM



En plus de répondre à des besoins réels de mobilité dans les couronnes montréalaises, les différents scénarios de prolongement du REM présentés dans ce plan faciliteront la réalisation de projets industriels et commerciaux majeurs.

La construction du REM ne se fera pas sans impact sur l'offre actuelle de transport collectif. La ligne de train de banlieue Deux-Montagnes, la plus achalandée du réseau, sera de loin la plus affectée. Une interruption de service prolongée est incontournable compte tenu que le futur REM utilisera l'emprise actuellement retenue par le train de banlieue.

La CAQ reconnaît les difficultés que cela engendrera pour les nombreux usagers. Elle déplore d'ailleurs que le gouvernement libéral n'ait pas commencé les aménagements requis pour les mesures de mitigation plus tôt. Le REM est en préparation depuis 2 ans, mais le gouvernement n'a pas encore assumé le leadership requis pour minimiser les impacts négatifs sur les usagers.

Avant d'amorcer la prolongation du REM que nous proposons pour la couronne Nord de Montréal, le présent plan prévoit l'accélération de l'implantation de voies réservées dédiées au transport collectif dans le secteur afin d'augmenter les mesures de mitigation disponibles.

1.6 EXPLOITATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE

La région métropolitaine a l'un des réseaux ferroviaires les moins développés parmi les villes comparables. Les infrastructures existent, mais elles sont en partie inutilisées. Il est possible d'augmenter l'offre de train et l'achalandage sans avoir à investir massivement dans les

infrastructures. Pour cela, il faut d'abord améliorer les incitatifs à utiliser le service : augmenter la fréquence des trains ; offrir une meilleure étendue de plage horaire ; créer plus de places de stationnements incitatifs ; offrir une meilleure qualité globale du service ; prolonger certaines lignes et évaluer la possibilité d'en développer de nouvelles. Une enveloppe budgétaire doit être prévue par le gouvernement pour appuyer les municipalités dans ces efforts et éviter ainsi un impact sur le compte de taxes des citoyens.

1.7 UN TRAMWAY POUR L'EST DE MONTRÉAL

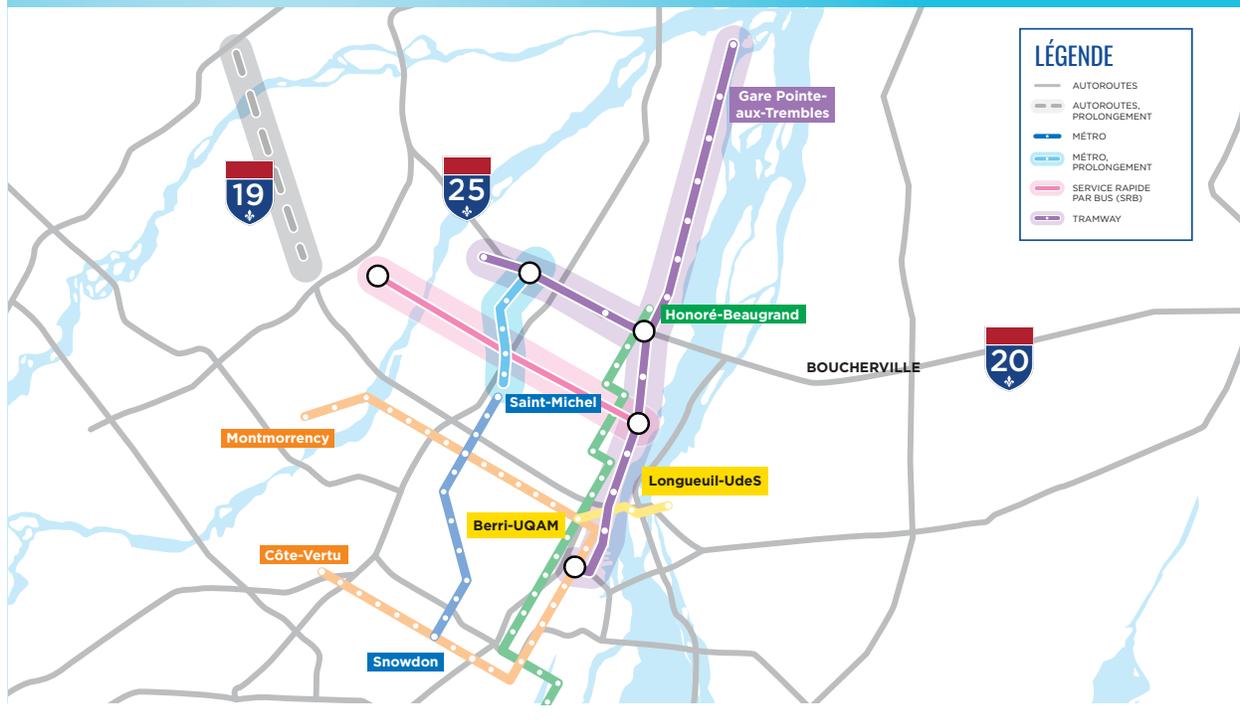
L'Est de la ville de Montréal fait figure de parent pauvre au niveau du transport collectif sur l'île, bien que près d'un million de personnes y habitent. Cela affecte la capacité de ces secteurs de la ville à se développer. La congestion y est aussi devenue infernale. Il importe conséquemment de concrétiser, de concert avec les élus locaux, un programme avec échéancier pour corriger la situation.

En fait, l'Est de Montréal a besoin d'un projet de transport collectif intermodal afin de favoriser la mobilité de ses résidents, de contribuer à son développement économique et de mettre en valeur ses espaces. Il est particulièrement urgent de permettre un déplacement rapide vers le centre-ville. L'aménagement d'un tramway qui irait de la pointe de l'Île au métro Radisson en passant par la gare de Pointe-aux-Trembles pourrait remplir cet objectif. Ce projet suivrait le tracé de l'ancienne voie ferroviaire afin de s'intégrer harmonieusement au milieu de vie des résidents de l'Est de Montréal. Un prolongement le long de l'autoroute 25 jusqu'au cégep Marie-Victorin en passant par la future station Anjou permettrait de développer un nouvel axe de transport collectif Nord-Sud dans l'Est de la ville. Une connexion vers le centre-ville par la rue Notre-Dame devrait également être à l'ordre du jour dans la perspective de la transformation de cette artère en boulevard urbain.

Il s'agit d'un projet qui répond non seulement à des besoins criants en matière de mobilité durable, mais qui favoriserait aussi un développement industriel au bénéfice de l'Est de l'île. L'actuel manque de transport en commun dans ce secteur crée un problème important de recrutement de main-d'œuvre et met à risque des entreprises manufacturières. La proximité du port de Montréal et des axes autoroutiers combinés à la grande superficie des terrains vacants confère pourtant à la pointe de l'île un grand potentiel de développement économique. C'est pourquoi un gouvernement de la CAQ réservera une enveloppe budgétaire de 1,8 milliard de dollars à ce projet dans le Programme québécois des infrastructures.

Fait intéressant, une ligne de tramway a déjà frayé son chemin jusqu'au bout de l'île il y a plus de 100 ans. Le trajet prenait une quarantaine de minutes.

DES SOLUTIONS POUR L'EST DE MONTRÉAL



Un projet structurant pour l'est de l'île comme celui du tramway permettrait d'attirer des milliers de nouveaux résidents et travailleurs dans un objectif global de réduction de la congestion et des émissions de GES, tout en contribuant au développement économique de ce secteur à fort potentiel.

D'autres mesures spécifiques pourraient également améliorer les déplacements. Par exemple, le fleuve Saint-Laurent est certainement sous-utilisé pour le transport de personnes. En plus d'offrir des vues imprenables, il a le potentiel de relier certains points d'intérêt rapidement, par exemple Pointe-aux-Trembles au Vieux-Montréal. Un projet pilote a déjà été lancé à cet effet.

1.8 REVITALISATION DU BOULEVARD TASCHEREAU

Le développement du REM dans le corridor du pont Champlain amène enfin l'occasion pour la Rive-Sud de Montréal de mettre de l'avant, de concert avec les élus locaux, un véritable projet de transport collectif structurant. Souvent décrié pour son aménagement déficient, le boulevard Taschereau semble plus que mûr pour bénéficier d'une vaste opération de revitalisation. Car cette artère de 6,5 km qui relie Longueuil à Candiac offre l'axe parfait pour établir une connectivité du métro Longueuil-Université-de-Sherbrooke avec le REM. Un tel projet permettrait enfin la transformation tant souhaitée de cette artère pour y redonner un dynamisme commercial, tout en améliorant le paysage et les infrastructures.

1.9 SRB PIE-IX

La CAQ entend s'assurer de la réalisation rapide du projet SRB Pie-IX. Trop souvent reporté par les gouvernements qui se sont succédé, ce projet permettra à terme d'offrir un service rapide par bus performant et fiable sur cet axe dans l'est de Laval et de Montréal. Estimé par l'Autorité régionale de transport métropolitain à 400 millions de dollars, le projet implique l'aménagement de 11 km de voies réservées et la construction d'une vingtaine de stations réparties entre le boulevard Saint-Martin, à Laval, et l'avenue Pierre-De Coubertin, à Montréal.



Le service rapide par bus (SRB) sur le boulevard Pie-IX, prévu pour 2022, permettra de faciliter le déplacement de 70 000 personnes par jour entre le boulevard Saint-Martin, à Laval, et la station de métro Pie-IX.

Source : RTM

1.10 PROLONGEMENT DU MÉTRO

Plusieurs secteurs de la métropole pourraient sous doute bénéficier d'un prolongement des lignes du métro, en plus de permettre une diminution de l'achalandage sur certains tronçons surutilisés.

Ainsi, le prolongement de la ligne bleue du métro Saint-Michel jusqu'à Anjou a été annoncé pour une cinquième fois en 30 ans, le 9 avril dernier. Le gouvernement libéral s'est engagé à réaliser un « dossier d'affaires » devant mener d'ici 2026 à la concrétisation du projet dont les coûts sont évalués à prêt de 4 milliards de dollars. La portion devant être assumée par le gouvernement du Québec s'établit à 60% de ce montant. La CAQ est en faveur de la mise en service prévue pour 2026. Elle entend s'assurer que les budgets et l'échéancier soient cette fois respectés.

Le dossier du prolongement de la ligne jaune sur la Rive-Sud de Montréal traîne également en longueur depuis de nombreuses années. Si le scénario présenté en 2013 d'un prolongement souterrain sur près de 7 kilomètres avec 6 stations semble peu réaliste compte tenu des coûts qui y seraient associés, il demeure primordial de développer le potentiel de cette ligne déjà très achalandée. Un gouvernement de la CAQ s'engage conséquemment à étudier, en concertation avec les élus locaux, un concept qui permettrait un prolongement de la ligne jaune en partie en souterrain, puis en surface le long du boulevard Roland-Therrien. La portion en surface pourrait prendre la forme d'un tramway, ou encore d'un service léger sur rails (SLR).

Lors de la dernière campagne municipale, Projet Montréal a proposé la création d'une ligne rose qui irait de Montréal-Nord à Lachine en passant par le Vieux-Rosemont et le centre-ville de Montréal. Si la CAQ se rallie à la volonté exprimée par l'administration municipale montréalaise d'investir dans le transport en commun, elle estime que, dans sa forme actuellement embryonnaire, le projet de ce nouveau tronçon n'est pas encore assez développé et présente trop d'incertitude quant au coût pour figurer dans les priorités du gouvernement du Québec.

1.11 UN ENGAGEMENT ENVERS LA QUALITÉ

Le métro de Montréal est vieillissant, voire parfois vétuste. De nombreuses défaillances d'équipements, des wagons peu performants et des pannes informatiques ralentissent trop souvent le service. Depuis 2013, le nombre de pannes de plus de cinq minutes est en constante augmentation. Si l'on souhaite augmenter l'utilisation du métro, il est impératif d'offrir aux usagers un service plus fiable et davantage de confort en investissant dans l'entretien du réseau et des voitures. Les efforts pour améliorer le confort et l'accessibilité du métro devraient également être poursuivis, notamment en construisant des ascenseurs dans toutes les stations pour les personnes à mobilité réduite.

Notre plan prévoit également que le financement du gouvernement du Québec disponible pour les sociétés de transport collectif sera dorénavant conditionnel à l'élaboration par chacune d'entre elles d'une politique de qualité de service.

Les nombreux retards vécus ces derniers mois sur les lignes de trains de banlieue sont de nature à faire reculer tous les efforts entrepris pour encourager le transport collectif.

Par conséquent, pour être admissibles à du financement provenant du gouvernement du Québec, les sociétés de transport devront élaborer une politique de qualité de service à l'image de celle mise en place par la Société de transport de Laval. Ces politiques devront couvrir les éléments suivants : la ponctualité, la courtoisie, la transmission d'informations justes et pertinentes, la sécurité, le confort, la propreté et la fiabilité. Ces politiques devront prévoir des compensations pour les usagers qui ont été privés des services de qualité pour lesquels ils ont payé.

1.12 GRILLE TARIFAIRE SIMPLIFIÉE

Dire de la grille tarifaire du transport en commun de la région métropolitaine qu'elle est complexe est un euphémisme. Le document de l'Autorité régionale de transport métropolitain qui présente les tarifs pour les différents services de transport en commun fait 34 pages. Il existe huit tarifications différentes pour le seul titre TRAM qui permet d'accéder aux réseaux de trains de banlieue, d'autobus et de métro de la région métropolitaine.

Afin de faciliter la vie des usagers, de réduire les coûts d'usage du transport en commun et d'encourager plus d'automobilistes à utiliser l'autobus, le métro ou le train, une simplification de la grille tarifaire des différents services de transport en commun de la région métropolitaine de Montréal s'impose.

1.13 ACCÈS UNIVERSEL

Malheureusement, de nombreux projets de transport collectif ont été conçus et développés sans prévoir un accès universel. Or, les solutions de mobilité doivent être offertes à tous. Les personnes à mobilité réduite ou devant composer avec différents handicaps sont actuellement largement pénalisées quant à l'offre de transport qui leur est proposée.

Les prochains projets de transport collectif devront prévoir un accès universel, c'est-à-dire :

- Embarquement des passagers en fauteuil roulant ;
- Dalles podotactiles ;
- Bandes balisées au sol ;
- Signaux à décompte numérique et sonore.

1.14 CENTRE D'EXCELLENCE EN TRANSPORT COLLECTIF

Pour faire du transport collectif une option attrayante, il doit pouvoir répondre aux attentes de la clientèle potentielle. L'innovation doit sans cesse guider les dirigeants des sociétés de transport. La Société de transport de Laval se démarque à ce niveau, ayant remporté de nombreux prix. Elle fait de plus partie du club sélect des meilleures sociétés de transport en Amérique du Nord.

Cette reconnaissance vient du fait qu'elle a mis en place des « réseaux laboratoires », des protocoles de tests, des mécanismes de veille technologique, une politique de qualité de service, développé de nouveaux outils, dont le paiement innovant et la géolocalisation des autobus par GPS, etc.

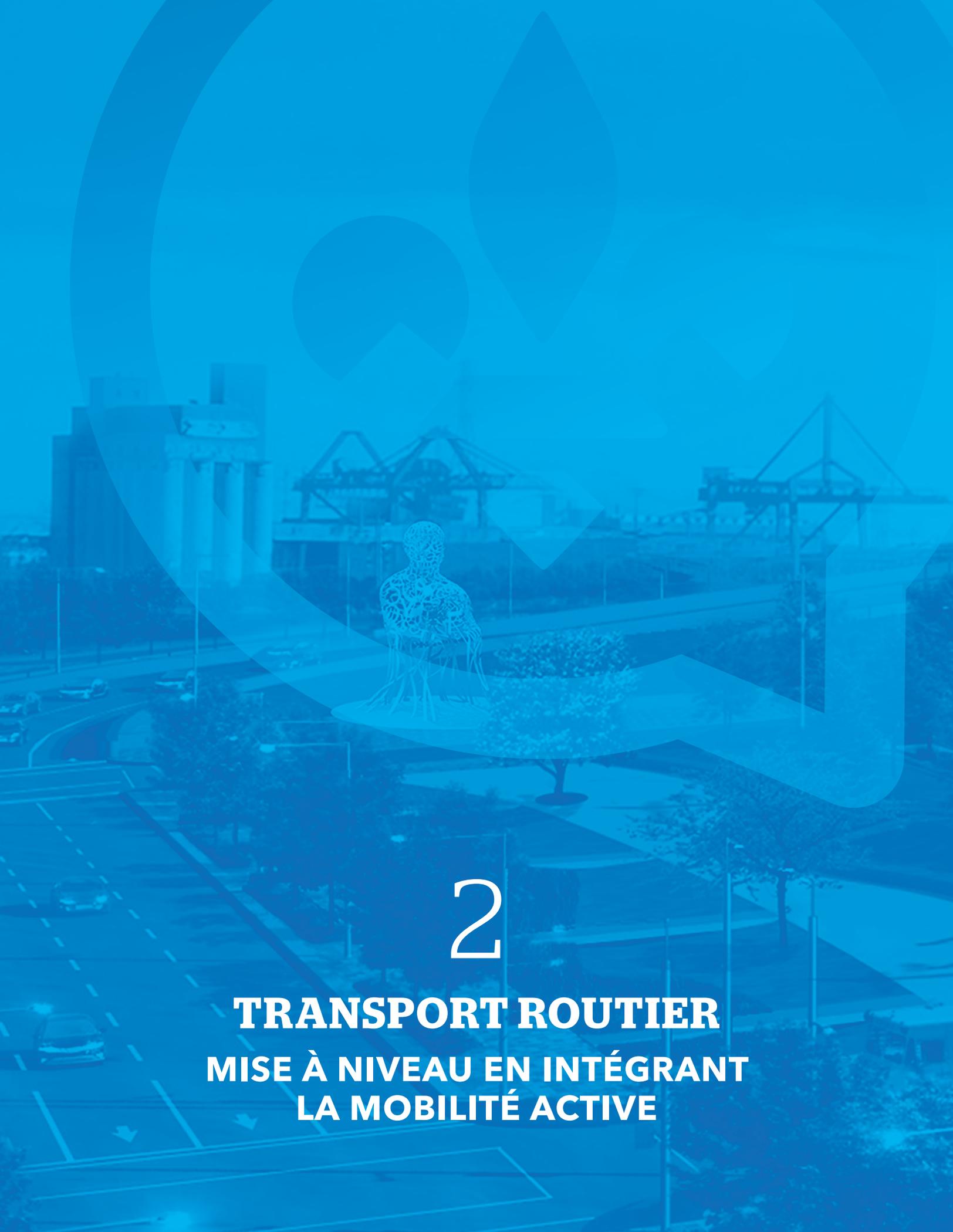
Le présent plan prévoit conséquemment de faire de la Société de transport de Laval, avec la participation de l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ), un centre d'excellence en transport collectif. La mission fondamentale de ce centre d'excellence, qui recevra un financement dédié, sera le développement de nouvelles pratiques en transport collectif et le partage de ces dernières entre les différentes sociétés de transport du Québec.

1.15 ÉLECTRIFICATION DU TRANSPORT COLLECTIF

L'émission de gaz à effet de serre est en constante augmentation dans le domaine des transports. Pour parvenir à une réduction de l'émission de ces gaz, le transport collectif doit également être mis davantage à profit. La technologie s'étant beaucoup développée ces dernières années, l'efficacité des autobus hybrides et 100% électriques n'est plus à démontrer. On peut considérer qu'elle continuera à s'améliorer au cours des prochaines années. Il est donc proposé que le gouvernement du Québec ne subventionne plus l'achat d'autobus non électriques par les sociétés de transport après 2025.

1.16 FINANCEMENT ÉQUITABLE

La loi constituant l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) prévoit que cette instance doit « tenir compte des particularités respectives des territoires des municipalités locales desservies et viser l'atteinte de l'équité entre ces territoires ». Or, la politique de financement mise en place n'est pas équitable. La ville centre est largement avantagée au détriment des banlieues. Cette politique impose un fardeau fiscal indu aux résidents des banlieues et risque de nuire à la capacité de ces dernières de développer de façon efficace le transport collectif. Il est temps de remédier à la situation afin d'assurer une équité entre les différents territoires sous la responsabilité de l'ARTM.



2

TRANSPORT ROUTIER
MISE À NIVEAU EN INTÉGRANT
LA MOBILITÉ ACTIVE

Au fil des années et des gouvernements en place, plusieurs projets de construction autoroutiers et d'infrastructures se sont perdus dans les limbes, de sorte que l'objectif de permettre une circulation fluide d'une municipalité à l'autre est demeuré inachevé. Face aux embouteillages en constante augmentation, il devient nécessaire de compléter enfin le réseau routier existant afin de développer une toile d'araignée où les banlieues communiquent entre elles de façon rapide et efficace.

2.1 PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 19

Annoncé plusieurs fois depuis son ouverture dans les années 70, autant par le Parti québécois que le Parti libéral, le prolongement de l'autoroute 19 jusqu'à Bois-des-Filion ne s'est jamais concrétisé. Ce prolongement est incontournable compte tenu de la croissance de la population dans le secteur. Il fait l'objet d'un important consensus auprès des élus locaux de la région. La CAQ s'engage résolument à mener rapidement à terme ce projet, dont les coûts ont été évalués par le ministère du Transport du Québec à 600 millions de dollars, en assurant une connexion avec un point de correspondance pour accéder au centre-ville de Montréal.



Pour la CAQ, toute nouvelle prolongation de route ou d'autoroute devra intégrer une voie réservée pour le transport collectif de même qu'idéalement une voie sécuritaire pour les piétons et les cyclistes.

Source : MTQ

2.2 PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE 13 EN BOULEVARD URBAIN

Conçu à une époque où la population de la région représentait le quart de celle d'aujourd'hui, l'autoroute 13 est aujourd'hui au bout de ses capacités. Le ministère des Transports, dans une étude datant de 2015, constate que la saturation de cet axe routier entraînera une congestion chronique d'ici 2026. Les maires de Mirabel, Saint-Eustache, Deux-Montagnes, Boisbriand et Lachute ont initié une mobilisation populaire afin que ce prolongement soit complété.

Compte tenu du développement rapide du secteur, avec l'ajout de ce qui deviendra sans doute l'un des plus importants parcs technologiques et industriels au Québec, il deviendra impératif de compléter son prolongement jusqu'à l'autoroute 50 sous la forme d'un boulevard urbain. Les terrains nécessaires à la réalisation de cet important projet pour la couronne Nord de Montréal appartiennent déjà largement au ministère des Transports, ce qui réduit considérablement le coût de ce projet évalué à 600 millions de dollars.

2.3 ÉLARGISSEMENT DE L'AUTOROUTE 30

Réclamé depuis de nombreuses années par les élus locaux et le milieu des affaires, l'élargissement de l'autoroute 30 entre les autoroutes 10 et 20 est impératif. Son prolongement jusqu'à Vaudreuil a permis le contournement de l'île de Montréal. Toutefois, la capacité maximale de cet axe routier est déjà atteinte. Évalué à 100 millions de dollars, son élargissement à trois voies entre l'A20 et l'A10 pourra servir d'emprise pour une future ligne du REM reliant Boucherville à Brossard.

Des solutions devront également être trouvées pour atténuer la congestion chronique sur l'autoroute 20 entre Beloeil et Boucherville. Un gouvernement de la CAQ demandera que soit mis à l'étude l'élargissement de ce tronçon.

2.4 REMPLACEMENT D'INFRASTRUCTURES EN FIN DE VIE

Notre réseau routier est dans un état lamentable. Des événements tragiques comme l'effondrement du viaduc de la Concorde qui a tué cinq personnes auraient pu être évités si les gouvernements précédents avaient agi vigoureusement pour entretenir les infrastructures routières. Les automobilistes payent aujourd'hui la négligence du passé en passant de longues heures d'attente dans la congestion causée par la multiplication des chantiers.

Selon une étude récente du ministère des Transports du Québec (MTQ), 50% des routes sont en mauvais état ou en très mauvais état. Si on ajoute aux routes les infrastructures comme les ponts, les viaducs et les échangeurs, le déficit d'entretien du réseau est de 12,8 milliards de dollars. Il est impératif de mieux entretenir le réseau routier afin de garantir sa fiabilité et la sécurité des usagers. À titre d'exemple, la réfection de l'autoroute Métropolitaine devra devenir une priorité afin d'assurer la fluidité de la circulation est-ouest.

2.5 RELANCE DU PROJET DE MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame est dans un cul-de-sac. Ses nombreux reports ont pour conséquence une importante détérioration de la qualité de vie et de l'augmentation de la congestion dans l'Est de Montréal. Aucuns travaux majeurs ne sont prévus pour revitaliser ce secteur qui s'enfonce dans un état de décrépitude. Plusieurs terrains sont abandonnés. Les édifices tombent en ruine. La vue sur le fleuve est bloquée par la présence d'entrepôts. La chaussée est en piètre état. La sécurité routière y est compromise. C'est pour toutes ces raisons qu'il faut impérativement relancer le projet de modernisation de cette artère, de concert avec les autorités locales, en privilégiant l'option d'un boulevard urbain. C'est ce que soutenait le chef de la CAQ dans son livre sur le Projet Saint-Laurent :

« Il faut transformer la rue Notre-Dame en boulevard urbain de débit moyen, rationaliser les activités de camionnage et transformer la rue Notre-Dame en axe de transport public de pointe en envisageant sérieusement la mise en place d'une ligne de tramway à voie réservée. Voilà qui permettrait à des milliers de citoyens de circuler aisément sans avoir à subir les bouchons.¹»

Un boulevard permet la revitalisation d'une ville, alors que les autoroutes détruisent la vie des quartiers. Seul un boulevard permettrait la construction de maisons, de commerces et d'édifices à bureaux. Plusieurs exemples nord-américains de modernisation de quartiers et de structures routières devraient nous inspirer, que ce soit à Baltimore, Seattle, Buffalo, Boston ou Louisville.

1 « Cap sur un Québec gagnant - Le Projet Saint-Laurent », François Legault, Boréal, 2013



La transformation de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain offre maintenant une splendide porte d'entrée pour Montréal en plus d'avoir permis la relance de tout le secteur entre le Vieux-Montréal et Griffintown. C'est maintenant au tour de l'Est de Montréal de profiter d'un tel effort de revitalisation.

Le projet de boulevard urbain devra considérer un aménagement particulier pour le Port de Montréal afin que les camions puissent y accéder et en sortir sans alourdir inutilement la circulation.

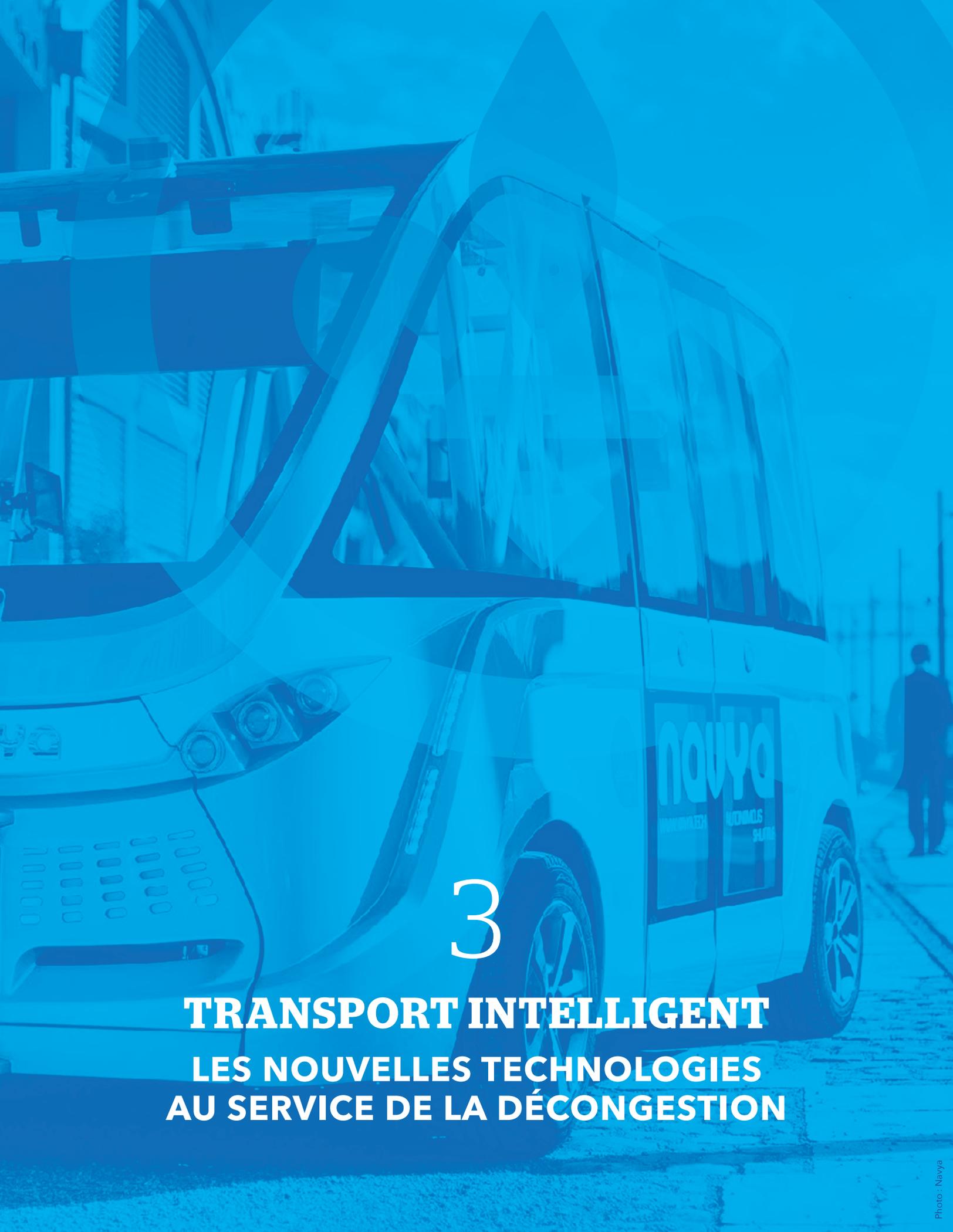
Un gouvernement de la CAQ réserverait une enveloppe budgétaire de 625 millions de dollars à ce projet, auquel s'ajoutera le coût du tramway pour l'Est de l'île.

2.6 OPÉRATION DES CHANTIERS 24H/24 DANS LES ZONES NON HABITÉES

Cette formule, en application dans plusieurs États américains et dans certaines provinces canadiennes, notamment l'Ontario, a l'immense avantage de diminuer la durée des chantiers qui sont souvent à l'origine de sérieux problèmes de circulation. Pourquoi n'en est-il pas ainsi au Québec ?

L'État de New York a réalisé plusieurs études d'impact sur le travail de nuit pour la construction de routes. Les conclusions sont indéniables, les travailleurs sont plus productifs la nuit, car la circulation est moins dense et les travaux avancent deux à trois fois plus vite que durant le jour. Il y a des économies à réaliser.

La ville de Toronto a d'ailleurs adopté récemment une politique de travail 24-7 permettant d'économiser jusqu'à 10 à 20 % des sommes prévues en moitié moins de temps. En 2017, c'est 36 de ses 85 projets routiers qui ont été soumis à une politique d'heures étendues et 11 projets pilotes de travail 24-7. Au Québec, la fenêtre de construction est plus petite qu'aux États-Unis et Toronto. Une politique de chantiers 24h/24 dans les zones non habitées est une solution très avantageuse à appliquer dans les grandes villes de notre territoire. Il faut cependant s'assurer d'une formation adéquate pour assurer la sécurité sur les chantiers de construction pendant la nuit.



3

TRANSPORT INTELLIGENT
LES NOUVELLES TECHNOLOGIES
AU SERVICE DE LA DÉCONGESTION

Les progrès rapides des nouvelles technologies de l'information, des moyens de communication, des systèmes de gestion des données (« big data ») et de l'intelligence artificielle permettent aujourd'hui de mettre ces outils aux services de la réduction de la congestion et de l'augmentation de la sécurité des transports.

3.1 SYSTÈME DE TRANSPORT INTELLIGENT

Plusieurs grandes métropoles, dont Montréal, misent déjà sur les systèmes de transport intelligent (STI) afin de lutter contre la congestion routière et d'améliorer la fluidité du réseau de transport. Leur utilisation permet une synchronisation plus efficace des feux de circulation et de créer des corridors de fluidité qui peuvent être adaptés en fonction des besoins ou des circonstances. Elle permet également de favoriser une intervention plus rapide des services policiers et de remorquage pour dégager les véhicules lors d'accidents, de diminuer la pollution causée par le transport et de fournir plus rapidement aux automobilistes une information de qualité sur les trajets les plus rapides.

La grande région métropolitaine doit être soutenue dans ses efforts à cet égard, en s'inspirant des meilleures pratiques des grandes métropoles. Il faut miser sur les technologies les plus innovantes dans le domaine des STI.

La ville de Laval sert de nouveau de modèle. Ses autobus sont munis de GPS en communication avec les feux de circulation. Ainsi, ces derniers peuvent s'ajuster au positionnement des autobus afin de favoriser le respect des horaires. Notre intention est d'accompagner les municipalités de la grande région de Montréal à se doter de pareils systèmes pour augmenter la fiabilité des services de transport et contribuer à une meilleure fluidité de la circulation.

3.2 UNITÉ D'INTERVENTION D'URGENCE

L'une des causes principales de la congestion et du ralentissement du service sont les accidents. Des routes sont inutilement bloquées, alors qu'il serait possible d'agir de façon plus efficace. C'est pourquoi les efforts pour mettre en place un plan d'intervention d'urgence visant à optimiser la gestion des accidents (remorquage, intervention policière, dégagement des voies) doivent être appuyés.

La coordination de l'ensemble des services d'urgence doit également être améliorée. Pour éviter les cafouillages comme celui de l'hiver dernier, sur l'autoroute 13, il est indispensable d'accélérer le temps de réponse des services d'urgence. Les unités de patrouille et d'intervention d'urgence doivent être plus nombreuses, et circuler dans des aires prédéfinies sur l'ensemble du territoire, prêtes à intervenir rapidement lors d'un accident et à transmettre aux automobilistes les procédures à suivre en cas d'accidents.

3.3 CAMÉRAS DE CIRCULATION, SENSEURS ET FEUX INTELLIGENTS

À l'aide des technologies, il est maintenant possible de cueillir, traiter, analyser et partager de l'information à grande vitesse. Les informations ainsi recueillies aident les planificateurs et les gestionnaires des réseaux de transport à prendre des décisions plus éclairées.

La ville de Montréal possède déjà un tel système (le Centre de gestion de la mobilité urbaine de la Ville de Montréal). Pour diminuer la congestion, il faut l'aider à se doter d'instruments de contrôle de la circulation à la fine pointe et s'assurer d'utiliser les logiciels de gestion de trafic les plus modernes et les plus efficaces. En raccordant l'ensemble des feux de circulation aux systèmes de gestion du réseau et en augmentant le nombre de caméras et de senseurs, le centre de gestion pourra s'appuyer sur des données extrêmement précises, fournies en temps réel.

3.4 UNE RÉVOLUTION À NOS PORTES : LA VOITURE AUTONOME

La plupart des pays ont amorcé depuis quelques années un virage vers la voiture électrique. C'est le cas du Québec. En raison de notre capacité hydroélectrique, nous pouvons compter sur une énergie à faible coût. Nous avons tous les atouts pour nous montrer à l'avant-garde de la transition vers la voiture électrique, une révolution qui profitera à tous les citoyens en diminuant et le coût des transports et leur empreinte environnementale.



Le transporteur Keolis et le constructeur de véhicules autonomes Navya souhaitent opérer sous peu un service de navette sans conducteur dans la région de Montréal.

Source : Navya

Une nouvelle révolution est déjà à nos portes, celle des voitures conduites par un ordinateur. Même si elle n'est pas encore parfaite, cette technologie fait d'énormes progrès. Aux États-Unis, l'entreprise Uber teste déjà dans certaines villes des voitures autonomes sans conducteur.

Selon les experts, l'avènement de ces voitures aura un impact majeur. Outre la diminution du parc automobile, la voiture autonome pourrait régler les problèmes de congestion. Des calculs montrent qu'à terme on pourrait avoir 5 fois moins de véhicules sur nos routes si toutes les voitures étaient autonomes. On s'attend également à une chute importante du nombre de décès et de blessés graves suite à des accidents de la circulation avec la venue de l'automatisation du transport.

Mais, pour cela, il faut éviter de prendre du retard. L'Ontario a déjà modifié sa législation pour l'adopter à l'usage des voitures électriques et effectue des tests sur ses routes avec des voitures autonomes depuis 2016. La CAQ entend s'assurer que le Québec n'accuse pas de retard dans le domaine et qu'au contraire il puisse agir en leader.

HORIZON 2030

Les problèmes de congestion découlent en grande partie de trop de promesses brisées par les gouvernements péquistes et libéraux qui se sont succédé au fil des années. La situation qui ne cesse de s'aggraver s'explique également par le fait que personne n'en a été imputable. Le résultat est d'autant plus désolant qu'il a engendré énormément de cynisme et de résignation dans la population.

Un des mandats prioritaires du ministère des Transports sera l'élaboration d'un échéancier et d'un budget global pour la réalisation du présent plan. La CAQ s'engage à ce que les travaux routiers et ceux dédiés au transport collectif proposés dans le présent plan soient complétés d'ici l'horizon 2030. Pour que cet échéancier soit respecté, des partenariats devront être établis afin que tous les secteurs concernés puissent travailler dans la même direction. La démarche s'inspirera des origines du projet « Big Move » développé dans la région de Toronto.

EFFICACITÉ ET IMPUTABILITÉ

Les nombreux groupes et experts rencontrés par la CAQ attendent une action vigoureuse de la part du gouvernement. Une vision globale et davantage d'imputabilité pour réduire la congestion. Présentement, tout le monde reconnaît les problèmes de congestion, mais personne ne semble imputable. Pendant ce temps la situation s'aggrave d'année en année.

De nombreuses irrégularités dans l'attribution et la gestion des contrats ont été dénoncées dans les dernières années au ministère des Transports (MTQ), le plus gros donneur d'ouvrage au Québec. Un rapport commandé par le Conseil du trésor soulève des problèmes de non-conformité dans l'octroi des contrats, d'intimidation dans la vérification des chantiers et de système de gestion chaotique. La vérificatrice générale du Québec constate que le processus d'attribution et de gestion des contrats du MTQ est dysfonctionnel et empêche un examen et une supervision rigoureux des contrats. Les libéraux ont fait preuve de laxisme dans ce dossier. Un ménage s'impose.

Des mesures précises de congestion routière et d'évaluation de leurs coûts devraient être établies et constituer des indicateurs de performance du ministère des Transports. Les fonctionnaires de ce ministère et le ministre lui-même devraient systématiquement répondre de leur mauvaise gestion en cas de dégradation de ces indicateurs.

CONFORMITÉ AVEC LE PMAD

La Communauté métropolitaine de Montréal s'est dotée en 2011 de son premier Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). Ce plan a pour objectif d'agir sur les éléments influençant la structuration de l'urbanisation de la région métropolitaine, soit l'aménagement, le transport et l'environnement. Les orientations retenues visent à assurer la compétitivité et l'attractivité du Grand Montréal dans une perspective de développement durable. Cette attractivité et cette compétitivité sont actuellement menacées par les problèmes de congestion toujours plus importants année après année.

Notre plan de décongestion prévoit d'agir en conformité avec le PMAD et même de renforcer ses assises. Il offre de plus une formidable occasion de densification des zones où s'implanteront les « Hubs » avec stationnements incitatifs. Ces secteurs bénéficieront à coup sûr d'un fort développement économique tant par le développement résidentiel, commercial qu'industriel. Une utilisation plus rationnelle de l'espace dédié au développement en découlera.

De véritables « TODs » (Transit-Oriented Development) pourront ainsi être développés. Ces secteurs de développement de moyenne à haute densité, situés à courte distance, et souvent même à pied d'un point d'accès au réseau de transport collectif, offrent des opportunités de logements, d'emplois et de commerces. Bien qu'ils soient généralement conçus pour le piéton, ils n'excluent pas l'automobile.

En somme, la décongestion de la grande région de Montréal offre une formidable occasion de développement économique dans des secteurs qui, bien souvent, en ont grandement besoin.

INVESTISSEMENTS NÉCESSAIRES

La grande région de Montréal, et spécialement les couronnes Nord et Sud, se devra de bénéficier d'investissements importants en matière de développement routier et de transport collectif. Un gouvernement de la CAQ réservera une enveloppe budgétaire de 10 milliards de dollars dans le Programme québécois des infrastructures pour concrétiser les projets mis de l'avant dans ce plan de décongestion.

Plusieurs des éléments contenus dans ce plan auraient d'ailleurs dû être réalisés il y a de nombreuses années. Si nous pouvons y voir un élément positif, c'est que le développement pourra inclure les technologies les plus modernes pour des déplacements plus efficaces. Il nous permettra également de prévoir du transport collectif sur chacun des nouveaux axes routiers développés et aménager des voies réservées sur certains tronçons déjà existants.

Malgré les sommes importantes en cause, la grande région de Montréal ne peut pas se passer plus longtemps de ces investissements. Oui, il est question de milliards de dollars en investissements, mais il faut considérer que les problèmes de congestion qui ne font que s'aggraver année après année représentent des milliards de dollars en pure perte. Il faut aussi considérer les milliers d'emplois qui seront créés par notre plan. La stimulation de l'économie en découlant ne fera que diminuer les coûts réels de sa réalisation.

D'autres grandes villes nord-américaines accusaient de semblables retards et ont convenu de remédier à la situation. C'est le cas notamment de la ville de Toronto qui, avec l'appui du gouvernement ontarien et fédéral, a développé un programme (Big Move) de quelques dizaines de milliards de dollars sur 25 ans. Toutes proportions considérées, nous ne pouvons pas avoir moins d'ambition pour la grande région de Montréal.

Plusieurs avenues sont considérées pour compléter le financement de notre plan de décongestion. Le gouvernement fédéral rend disponibles des sommes importantes pour la réalisation de projets en transport collectif. Nous entendons nous prévaloir de la juste part qui revient au Québec pour financer une partie du programme que la CAQ met de l'avant.

Le projet du REM de la CDPQ Infra a ouvert la voie à de nouveaux partenariats en matière de transports collectifs. Il s'agit d'une avenue que nous pourrions continuer à explorer. Si certains volets se réalisent en partenariat avec la CDPQ Infra, nous ne reproduirons pas l'erreur commise par le Parti libéral, soit de ne pas exiger un minimum de contenu local.

REMERCIEMENTS

Plusieurs groupes et experts ont été sollicités et rencontrés au cours de la dernière année afin de présenter ce plan de décongestion. Les personnes rencontrées proviennent de tous les horizons. Nous tenons à les remercier pour leur indispensable collaboration. Leur expertise nous a permis de concevoir un plan qui contribuera de façon significative à réduire les problèmes de congestion si néfastes à l'économie, à une bonne qualité de vie et à l'environnement dans la grande région de Montréal. Grâce à leur contribution, nous proposons un programme ambitieux qui permettra à la métropole québécoise de rentrer de plain-pied dans le XXI^e siècle en matière de transport efficace et intelligent.

20 SOLUTIONS POUR DÉCONGESTIONNER LA RÉGION MÉTROPOLITAINE

1

Investissements
accrus en transport
collectif

2

Plateformes
numériques
de covoiturage

3

Plus de
stationnements
incitatifs

4

Lignes d'express
reliant les pôles
de transport collectif
des banlieues
au centre-ville

5

Voies réservées
dans les grands
axes routiers pour
le transport collectif

6

Augmentation
de la fréquence des
trains de banlieue

7

Prolongement
du REM dans
les axes est-ouest
des couronnes
nord et sud

8

Service plus fiable
et davantage
de confort dans
le métro

9

Échéancier accéléré
pour le SRB Pie-IX

10

Tramway dans
l'Est de Montréal
jusqu'au centre-ville

11

Tramway pour
le boulevard
Taschereau
sur la Rive-Sud

12

Simplification
de la grille tarifaire
pour le transport
en commun

13

Électrification du
transport collectif

14

Meilleur circuit
d'autobus dans les
zones industrielles

15

Élargissement
de l'autoroute 30
à trois voies

16

Prolongement de
l'autoroute 19 et de
l'autoroute 13 avec
transports collectifs

17

Aménagement de la
rue Notre-Dame
en boulevard urbain

18

Opération des
chantiers 24h/24

19

Utilisation optimale
des nouvelles
technologies

20

Modification
législative à l'usage
des voitures
autonomes



CoalitionAvenirQuebec.org

Agente officielle Roxanne Rinfret