

# **Rapport du comité exécutif sur les recommandations de la Commission du conseil municipal sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif portant sur le *Plan de transport de Montréal***

*La Commission a réalisé la consultation publique sur le Plan de transport et adopté ses recommandations à l'unanimité en assemblée publique le 22 novembre 2007. Le comité exécutif a pris connaissance des recommandations et en remercie la Commission. Le présent rapport a pour objet d'apporter des réponses sous forme de précisions et d'informations sur les multiples aspects qui sont soulevés par la Commission.*

## **RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES**

### *Accessibilité universelle*

**Considérant** que la Ville de Montréal a fait de l'accessibilité universelle une priorité qui se traduit notamment dans l'aménagement du domaine public et les transports collectifs;

**R-1** Que le Plan de transport fasse de l'accessibilité universelle un principe transversal en l'énonçant clairement et en associant les partenaires concernés à sa mise en œuvre;

**Réponse du CE :** *L'objectif stratégique portant sur l'offre de conditions optimales de déplacement est modifié afin de tenir compte du principe d'accessibilité universelle. Le nouvel objectif se lit comme suit : "Offrir des conditions optimales de déplacement en termes de temps, de confort, de sécurité, de coût et d'accessibilité universelle". De plus, l'accessibilité universelle est définie au début du Plan de transport et les efforts actuels dans le domaine sont rappelés. Le partenariat avec le milieu associatif concerné est déjà établi et la participation des partenaires sera largement sollicitée.*

**R-2** Que tout en favorisant l'accessibilité universelle du transport en commun, le transport adapté soit amélioré pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles;

**Réponse du CE :** *Conformément au principe d'accessibilité universelle au réseau, la STM prévoit mettre tous les efforts nécessaires afin de favoriser le transfert d'une partie de la clientèle du mode de transport adapté au mode de transport régulier. Cette orientation se réalisera, entre autres, par la mise en service d'un plus grand nombre d'autobus à plancher bas et de rampes d'accès mieux adaptées.*

*Pour ce qui est du réseau du métro, l'intégration du principe d'accessibilité universelle est en cours, notamment via le programme de mise à niveau des stations (Réno-Stations phase II). Dans un premier temps, cinq stations seront rendues accessibles d'ici 2010. Par la suite, au rythme de trois stations par année, la STM dotera l'ensemble de son réseau de métro du niveau d'accessibilité universelle qu'on retrouve dans les nouvelles stations de la ligne 2 à Laval. Pour l'implantation de l'accessibilité dans les stations, la priorité est donnée aux stations les plus achalandées.*

*Par ailleurs, du côté des voitures de métro, les nouvelles voitures qui remplaceront les voitures de première génération (MR-63) seront dotées d'un espace pour fauteuil roulant, à l'instar des voitures MR-73 qui ont été rénovées récemment. La STM travaille actuellement sur l'appel d'offres pour le remplacement des voitures de métro MR-63, dont le nombre de voitures sera réévalué pour tenir compte de l'achalandage.*

*Enfin, signalons les efforts de l'industrie du taxi en matière de transport adapté. En effet, environ 180 permis de "taxi accessible" ont été émis aux exploitants de taxi dans la région de Montréal au cours des dernières années de façon à développer le marché dédié aux personnes à mobilité réduite.*

### Développement durable

**Considérant** que le Plan de transport doit s'arrimer au Plan d'urbanisme et au Plan stratégique de développement durable;

**R-3** Que la Ville intègre à tout projet majeur d'infrastructures de transport les quatre conditions suivantes : la valorisation de la densité et de la mixité d'occupation du sol, la vitalité des activités riveraines, la qualité et la convivialité des aménagements et la mobilisation des intervenants;

**Réponse du CE :** *À l'instar du Plan d'urbanisme, le Plan de transport intègre l'ensemble de ces conditions dans ses orientations et ses projets.*

*Le Plan reprend par exemple l'orientation de l'intensification du développement le long des corridors majeur de transport en commun, notamment autour des stations de métro et des gares des lignes de train de banlieue existantes ou prévues telle la nouvelle ligne de train de banlieue de l'Est. L'implantation d'autres modes de transport en commun de capacité intermédiaire tels le tramway et l'autobus en site propre (SRB) pourra aussi être accompagné de plans de développement ou de requalification urbaine misant sur la densification du développement, ce qui permettra de tirer le meilleur parti de la présence de ces modes.*

*Quant à la question de la mobilisation des intervenants soulevée par la commission, soulignons que, dans le chantier 20 portant sur la gouvernance, la participation de tous les partenaires est sollicitée.*

### Réduction de la dépendance à l'automobile

**Considérant** que le stationnement est un facteur déterminant dans le choix de transport des navetteurs qui ont pour destination le centre-ville;

**R-4** Que Montréal se fixe l'objectif de réduire de 10% l'offre de stationnement non résidentiel de longue durée au centre-ville d'ici à 2010;

**Réponse du CE :** *Le stationnement sera géré comme un outil stratégique de réduction de l'utilisation de l'automobile. Ainsi, un ensemble de mesures fortes comme les stationnements incitatifs pour le transport en commun en périphérie et à des endroits stratégiques, des stationnements pour le covoiturage, l'autopartage et les véhicules éco-énergétiques, l'imposition de plafonds de capacité ainsi que la lutte aux pratiques illégales seront mis en place. De plus, ces mesures seront accompagnées d'une amélioration marquée des services de transport en commun.*

*Toutefois, certains secteurs tel le Quartier des Spectacles doivent être traités de façon particulière pour permettre l'accès au stationnement tout en limitant les effets de nuisance qui y sont associés.*

*Afin d'apprécier l'impact de ces interventions, l'évolution du stationnement au centre-ville, comme le nombre de places, sera mesurée régulièrement par le biais de relevés. Cet élément et d'autres en lien avec le stationnement pourront faire partie des indicateurs qui seront utilisés dans le cadre du suivi annuel et quinquennal prévu pour le Plan de transport.*

**R-5** Que la Ville se donne une politique de tolérance zéro quant au respect du nombre de places autorisées sur les permis de stationnements;

**Réponse du CE :** *L'Administration tient à s'assurer du respect du nombre de places de stationnement prévues aux permis. Elle veut aussi éliminer les stationnements illégaux. Le stationnement relève de la compétence des villes et des arrondissements. Ceux-ci feront un suivi rigoureux à cet égard et les services centraux soutiendront ces efforts.*

**Considérant** que la gratuité des stationnements, particulièrement en périphérie, non seulement encourage l'utilisation de l'automobile, mais de plus exerce une concurrence déloyale envers les commerces de proximité et du centre-ville;

**R-6** Que la Ville fasse du stationnement un outil de réduction de la dépendance à l'automobile partout où un service régulier de transport en commun est disponible, en demandant au gouvernement du Québec de prendre des mesures pour mettre fin à la gratuité des grands stationnements commerciaux, industriels et institutionnels;

**Réponse du CE :** *Le rôle du stationnement comme outil de réduction de la dépendance à l'automobile est reconnu. En effet, il est connu que la gratuité des grands parcs de stationnement commerciaux attire la clientèle automobiliste et contribue à exercer une concurrence très forte avec les artères commerciales. Depuis plusieurs années, la Ville demande au gouvernement du Québec de lui reconnaître la compétence de taxer le stationnement hors rue. Les discussions portant sur ce sujet se poursuivent dans le cadre des discussions générales ayant trait aux nouveaux pouvoirs habilitants.*

**Considérant** que le taxi sera appelé à assurer un plus grand nombre de déplacements comme complément aux transports collectifs et actifs ou substitut à l'automobile privée;

**R-7** Que la Ville incite les entreprises de taxi à faire l'acquisition de véhicules éco-énergétiques d'ici cinq ans et à adopter une couleur unique pour faire en sorte que les taxis se démarquent comme alternative à la voiture solo;

**Réponse du CE :** *L'objectif de promouvoir l'acquisition de véhicules taxis éco-énergétiques d'ici cinq ans est très intéressante. Soulignons à cet effet que le gouvernement du Québec annonçait récemment un programme de subvention (maximum 2000\$) qui s'adresse aux propriétaires de taxis pour l'achat de véhicules électriques ou hybrides à faible consommation énergétique (6 L/100 km en ville).*

*En complément au programme de subvention du gouvernement du Québec, Montréal prévoit l'instauration d'un label "Éco-taxi" identifiant les véhicules taxis éco-énergétiques de même que d'autres mesures concrètes pour inciter les chauffeurs de taxi à se doter de véhicules éco-énergétiques.*

*Contrairement à d'autres grandes villes, l'industrie du taxi à Montréal regroupe essentiellement des chauffeurs de taxi ayant un statut de travailleurs autonomes. Par conséquent, Montréal entend avoir une approche de concertation avec les chauffeurs plutôt qu'une approche réglementaire à effet immédiat.*

*Par ailleurs, en ce qui a trait à l'adoption d'une couleur unique, permettant un « branding » plus efficace des services de taxi à Montréal, une telle approche mérite que Montréal, de concert avec l'industrie du taxi, poursuivent la réflexion en ce sens, surtout dans le contexte de la désignation de Montréal en tant que Ville de Design Unesco. Montréal propose à cette fin la création d'un groupe de travail.*

#### Design urbain

**Considérant** l'attention de plus en plus grande accordée au design et à la qualité de l'aménagement urbain pour améliorer le cadre et la qualité de vie;

**R-8** Que les aménagements requis par la mise en œuvre du Plan de transport (navette ferroviaire vers l'aéroport, train de l'est, modernisation de la rue Notre-Dame, voies réservées et autres) s'intègrent harmonieusement au paysage urbain et mettent l'accent sur la qualité du design urbain;

**Réponse du CE :** *Dans la foulée du Plan d'urbanisme, le Plan de transport propose de traiter les projets de transport comme des projets urbains. Ainsi, les projets de transport devront dorénavant inclure de façon explicite les notions de la qualité du design et d'intégration harmonieuse au paysage et au milieu urbain.*

*Par ailleurs, les projets de transport tiennent compte également des documents d'encadrement administratif de la Ville, notamment la Charte des milieux de vie, la Politique de l'arbre, la Politique du patrimoine, le Plan d'urbanisme, le Plan stratégique de développement durable, la stratégie de développement économique, etc. pour n'en nommer que quelques-uns.*

**R-9** Que la Ville de Montréal profite de la mise en œuvre de son Plan de transport pour mettre en valeur les espaces publics autour des pôles et le long des axes de transport collectif et actif, à l'instar d'autres grandes villes d'Europe et d'Amérique qui ont transformé le paysage urbain à partir d'un projet d'aménagement des rives, que l'on pense par exemple à Barcelone, Bilbao ou Boston, ou de l'implantation d'un tramway comme à Strasbourg où le projet a donné lieu à une vaste entreprise de revitalisation urbaine.

**Réponse du CE :** *Montréal rappelle l'importance d'intégrer les interventions proposées de façon harmonieuse au cadre bâti, participant par le fait même à la consolidation et à la revitalisation des milieux desservis. Par conséquent, chaque projet de transport doit être conçu de manière à constituer des interventions structurantes.*

*Certains projets récents intègrent cette nouvelle orientation en matière d'intégration du transport et de l'aménagement urbain, soit le réaménagement de l'échangeur étagé du Parc/des Pins en un carrefour mieux intégré au paysage urbain de même que le réaménagement de qualité du domaine public du quartier international et de la rue McGill, ces derniers projets faisant également une plus grande place aux modes actifs (marche et vélo). D'autres projets s'inscrivant dans cette même orientation sont actuellement en cours d'élaboration, notamment le projet de réaménagement du corridor de l'autoroute Bonaventure.*

*Le réseau initial de tramways et plusieurs services rapides par bus (SRB) constituent d'autres excellents exemples de projet de transport qui pourront contribuer à revitaliser ou à requalifier des secteurs centraux de l'agglomération, notamment des espaces publics, en plus de desservir adéquatement les secteurs résidentiels, d'emplois et d'études ainsi que plusieurs secteurs faisant l'objet d'une planification détaillée.*

#### Priorités de mise en œuvre

**Considérant** que la mise en œuvre du Plan de transport devra se faire progressivement;

**R-10** Que soient mises en œuvre prioritairement et sans attendre, les mesures qui peuvent être financées à même les disponibilités budgétaires municipales;

**Réponse du CE :** *Plusieurs projets dans le domaine des transports actifs et de la sécurité des déplacements ont déjà été réalisés ou sont actuellement en cours de réalisation. À ce titre, mentionnons, entre autres, la piste cyclable sur le boulevard de Maisonneuve, les bandes cyclables sur les rues Saint-Urbain, Viger, Saint-Antoine et McGill, l'installation de feux piétons à décompte numérique ainsi que le programme de sécurisation des intersections.*

*Au niveau du transport en commun, plusieurs mesures du Plan d'amélioration des services de la STM ou autres projets sont en cours ou en voie de réalisation, notamment :*

- *Augmentation de la fréquence de service des rames de métro durant les heures de pointe et divers autres périodes critiques de la journée;*
- *Améliorations à plusieurs lignes d'autobus, notamment au chapitre des services rapides vers le centre-ville, de la desserte de secteurs spécifiques, dont le Vieux-Port et le pôle d'emplois Dorval, et des services spécifiques aux personnes âgées;*
- *Acquisition de 90 autobus au lieu des 66 prévus en 2007 par la STM;*
- *Commande de 202 autobus urbains articulés, dont les premiers seront livrés au cours de l'été 2009;*
- *Essai des prototypes d'autobus urbains articulés débuté en mars 2008 sur trois lignes de la STM;*
- *Rénovation et réaménagement intérieur des voitures de métro MR-73 complété en 2009;*
- *Appel d'offre pour la construction de puits d'ascenseur aux stations Bonaventure et Berri-UQAM;*
- *Poursuite du programme de mise à niveau des stations (Réno-Stations phase II) et réalisation des travaux reliés à Réno-Systèmes II;*
- *Début à l'été 2007 des études de faisabilité et d'avant-projet pour l'axe Pie-IX (8e chantier) sous la responsabilité de l'AMT et avec la collaboration de la Ville et la STM;*

- *Projet pilote en 2008 de mesures prioritaires pour autobus sur le boulevard Saint-Michel pour tester la technologie.*

*Fait à noter, l'agglomération de Montréal a accru sa participation au financement des services de transport en commun de la STM de l'ordre de 110 \$ en 2008.*

#### Campagne de sensibilisation

**Considérant** que le Plan de transport qui inclut la Charte du piéton affirme la primauté du piéton dans le système de transport;

**R-11** Que la Ville, avec ses partenaires, mette en place une campagne pour sensibiliser l'ensemble des citoyens au partage de l'espace public dans un esprit de civisme pour leur propre sécurité et celle d'autrui;

**Réponse du CE :** *La Ville multipliera les campagnes de sensibilisation au respect du Code de sécurité routière. Le contenu de ces campagnes, qui touchent aux différentes problématiques de déplacement en milieu urbain, inclura notamment la problématique du partage de la chaussée entre les différents usagers (piétons cyclistes, automobilistes, conducteurs d'autres types de véhicules, etc.). Ces campagnes relèveront du Bureau de la Sécurité des déplacements que la Ville met actuellement en place, avec la participation du Gouvernement du Québec et seront entre autres effectuées par le SPVM.*

#### Indicateurs de suivi

**Considérant** que la Ville doit afficher clairement sa cible de réduction du nombre de véhicules automobiles sur son territoire et des émissions de gaz à effet de serre selon des échéanciers prévus au Plan de transport;

**R-12** Que le Plan de transport fasse l'objet d'un suivi annuel qui soit rendu public, permettant de mesurer l'impact des mesures mises en œuvre à l'aide d'indicateurs précis, clairs et quantifiables sur la part modale des transports, l'émission de gaz à effet de serre, les mesures d'apaisement de la circulation et autres données pertinentes;

**Réponse du CE :** *Le suivi annuel du Plan de transport permettra de faire un bilan des interventions réalisées par Montréal et ses partenaires, notamment de mesurer la nature et l'ampleur des investissements dans le domaine des transports sur le territoire de Montréal et dans la région. Un premier bilan sera produit dès 2008. Cet exercice permettra aux villes, aux arrondissements et aux principaux partenaires d'adapter au besoin la programmation de réalisation et les enveloppes budgétaires, notamment les programmes triennaux d'immobilisations. Par ce processus, Montréal se donne une obligation de moyens.*

*Le Plan de transport fera, de plus, l'objet d'un suivi quinquennal au moyen d'indicateurs permettant de mesurer certains changements comme la réduction de l'utilisation de l'auto, l'évolution des parts modales des déplacements, l'impact sur l'environnement, l'amélioration de la sécurité, le niveau des investissements publics et privés, l'impact sur les coûts de transport, etc.*

*Le suivi quinquennal sera synchronisé sur l'enquête origine-destination quinquennale de la région. À cet effet, Montréal souhaite que l'enquête O-D soit réalisée sur une base plus fréquente, de façon à permettre un suivi à un rythme plus rapide de l'évolution des effets du Plan de transport.*

*Des données plus récentes à partir de l'enquête O-D permettront par ailleurs d'améliorer la fiabilité des résultats obtenus dans le cadre des modélisations des déplacements des personnes (actuels et projetés) effectuées par la Ville et ses partenaires. Ces modélisations sont essentielles à la planification urbaine et des transports.*

**R-13** Que l'Administration municipale prenne des mesures pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 20% d'ici 2010, de 30% d'ici 2020 et de 80% d'ici 2050, dans le respect de l'adhésion de Montréal au Protocole de Kyoto;

**Réponse du CE :** *La Ville de Montréal s'est engagée à réduire les GES de 20% d'ici 2010, 30% d'ici 2020 et 80% d'ici 2050 dans une déclaration commune lors du sommet des leaders municipaux sur les changements climatiques le 5 décembre 2005. De plus, la Ville a adopté en 2005 le Premier plan stratégique de développement durable, qui a comme objectif de réduire les gaz à effet de serre. Elle a produit en 2007 un premier bilan des émissions de GES pour la collectivité montréalaise pour la période 2002-2003.*

*Le Plan de transport propose des projets qui contribueront à réduire les GES. Ces projets feront d'ailleurs l'objet d'un suivi annuel à l'aide d'indicateurs précis tel qu'indiqué au Plan. Cet exercice débutera dès la première année de mise en œuvre du Plan.*

*Il va de soi que Montréal ne peut pas atteindre les objectifs de réduction de GES seule et que les différents partenaires (gouvernements, industries, etc.) de même que la population devront emboîter le pas.*

**R-14** Que la Ville de Montréal prenne des mesures pour réduire de 20% le nombre de déplacements en automobile et le nombre de kilomètres parcourus en automobile à Montréal d'ici à 2021;

**Réponse du CE :** *La réalisation du Plan de transport entraînerait une diminution d'au moins 15% des déplacements en automobile à destination de Montréal en période de pointe par rapport aux déplacements anticipés en 2021. En effet, il est prévu que les déplacements à destination de Montréal augmenteront d'environ 10 % entre 2003 et 2021. L'objectif d'augmentation de l'achalandage TC de 26% d'ici 2021 et la hausse des transports actifs feront en sorte que l'équivalent de cet accroissement de 10% sera assuré par les modes de transport collectif et actifs. La diminution de 15% est prévue par rapport à ce que seraient les déplacements automobile si l'achalandage du transport collectif et le nombre de déplacements en transport actif se maintenaient au niveau des dernières années. L'ensemble de la région devra adhérer à cet objectif d'augmentation des transports collectifs et actifs pour l'atteinte des résultats recherchés. Cet objectif devrait notamment se retrouver dans un éventuel Plan de transport de la Communauté métropolitaine de Montréal.*

*Certaines autres mesures du Plan, dont l'impact sur le transfert modal est plus difficile à évaluer, devraient permettre de tendre vers une diminution de 20% des déplacements automobile anticipés. Mentionnons par exemple une pratique plus importante du covoiturage, l'implantation de péages et une politique plus restrictive sur le stationnement. Un éventuel transfert modal supplémentaire au transport en commun nécessiterait une augmentation de l'offre de services de transport en commun. Les suivis annuels du Plan permettront de connaître l'évolution de ce type de mesures en termes de mise en œuvre et d'impact. Les révisions du Plan aux cinq ans permettront d'ajuster les services de transport en commun en conséquence et nécessiteront en particulier des discussions avec le gouvernement du Québec sur sa politique de transport en commun.*

## **1<sup>ER</sup> CHANTIER : IMPLANTER UN RÉSEAU DE TRAMWAY AU CENTRE DE L'AGGLOMÉRATION**

**R-1.1** Que le réseau initial du tramway, constitué de la ligne du Havre, la ligne du Parc et la ligne Côte-des-Neiges, soit implanté en une seule et même phase;

**Réponse du CE :** *La planification du réseau initial de tramway, comptant au total une vingtaine de kilomètres, se fera de façon intégrée et simultanée. Le réseau initial de tramways sera implanté d'ici 10 ans. Dans un premier temps, la mise en place de ce réseau initial s'amorcera par l'implantation de la boucle du centre-ville de 6 km (Berri, de la Commune, Sainte-Catherine ou René-Lévesque et Peel). Dans un second temps, la boucle du centre-ville sera complétée par les axes de l'avenue du Parc et du chemin de la Côte-des-Neiges.*

*Il est attendu que le réseau initial de tramway constitue un important levier de développement, notamment en ce qui a trait à la boucle du centre-ville. Pour les autres axes prévus, le tramway agira davantage en termes de requalification ou de consolidation des activités présentes aux abords immédiats des corridors et dans les territoires d'influence.*

**R-1.2** Que la Ville encourage les arrondissements et les villes du sud-ouest de l'île à se concerter pour implanter un tram train les reliant au centre-ville, en utilisant les emprises ferroviaires actuelles, ce qui constituerait du même coup une mesure de mitigation durant les travaux de réfection de l'échangeur Turcot;

**Réponse du CE :** *Le Plan de transport prévoit la réalisation d'un réseau initial de tramway d'une vingtaine de kilomètres. Une fois ce réseau initial complété, il pourra être étendu selon l'évolution des besoins et des possibilités de développement et d'intégration urbaine.*

*L'axe du Parc pourrait ainsi être prolongé vers le nord afin de desservir le secteur résidentiel de Parc-Extension et le pôle industriel et commercial L'Acadie-Chabanel. La possibilité de relier les axes de l'avenue du Parc et du chemin de la Côte-des-Neiges dans l'axe du chemin Camilien-Houde dans le parc du Mont-Royal sera également étudiée, dans une perspective d'amélioration du transport et de l'environnement. D'autres axes pourraient être réalisés, comme la rue Notre-Dame, le boulevard Pie-IX, le boulevard Henri-Bourassa, l'avenue du Mont-Royal et la rue Ontario ainsi que le canal de Lachine, en raison de leurs potentiels de transport et de consolidation du développement urbain.*

*Soulignons que l'AMT étudie actuellement l'implantation d'un système sur rail dans le cadre des mesures de mitigation des travaux prévus pour le complexe Turcot. Le projet utiliserait des emprises ferroviaires existantes.*

## **2<sup>E</sup> CHANTIER : RÉALISER LA NAVETTE FERROVIAIRE ENTRE LE CENTRE-VILLE ET L'AÉROPORT MONTRÉAL-TRUDEAU**

*Aucune recommandation particulière*

## **3<sup>E</sup> CHANTIER : MODERNISER LE MATÉRIEL ROULANT ET LES ÉQUIPEMENTS DU MÉTRO DE MONTRÉAL**

**R-3.1** Que la STM veuille à ce que les nouveaux équipements soient ergonomiques et offrent une douceur de roulement et de freinage afin d'améliorer la sécurité des usagers;

**Réponse du CE :** *Dans le processus d'acquisition des nouveaux équipements, la STM inclut déjà ces préoccupations dans les devis techniques. Le processus comporte également une évaluation des équipements par les usagers. Rappelons que le gouvernement du Québec a récemment autorisé l'appel d'offres pour le remplacement des voitures MR-63 du métro de Montréal.*

**R-3.2** Que la STM diversifie sa flotte de véhicules au fur et à mesure qu'elle procède à son renouvellement pour mieux desservir certains secteurs comme le Vieux-Montréal;

**Réponse du CE :** *La STM a déjà amorcé la diversification en commandant 202 autobus articulés pour accroître la capacité de service sur certains axes majeurs. Ainsi, une soixantaine de véhicules de ce type devraient être livrés en 2009, environ 80 autres en 2010 et les derniers en 2011.*

*Par ailleurs, la STM envisage de se doter de véhicules éco-énergétiques, de types minibus ou standard, notamment pour le Vieux-Montréal et le parc du Mont-Royal et, à plus long terme, pour les milieux résidentiels peu denses.*

**R-3.3** Que la Ville procède prioritairement au réaménagement des abords de la station de métro Champ-de-Mars, pour que l'accès au Vieux Montréal, au Vieux Port et à l'hôtel de ville soit plus accueillant;

**Réponse du CE :** *L'aménagement des abords de la station Champ-de-Mars, l'une des principales portes d'entrée du Vieux-Montréal, sera revu, notamment dans le cadre des projets du CHUM et du technopôle de la santé. L'ensemble des lieux d'accès sera étudié en priorisant les mesures qui rendront l'accès plus convivial et sécuritaire pour les piétons, en accord avec les objectifs contenus dans la Charte du piéton.*

#### **4<sup>E</sup> CHANTIER : PROLONGER LE MÉTRO VERS L'EST**

**Considérant** une proposition selon laquelle, en transformant la ligne bleue du métro en tramway souterrain et de surface jusqu'à Anjou, cela pourrait permettre d'offrir un meilleur service et à moindre coût;

**R-4.1** Que le métro soit prolongé jusqu'à Pie IX d'ici cinq ans et que l'on procède en parallèle, dans les 18 mois à venir, à une étude comparée des deux technologies propres au métro et au tramway en vue d'offrir un service de Pie IX jusqu'à Saint-Léonard et Anjou en respectant le tracé proposé;

**Réponse du CE :** *Les projets de métro sont des prolongements en souterrain qui utilisent la technologie existante. Pour l'est de Montréal, le prolongement est prévu en deux phases, vers Pie-IX dans un premier temps et vers Anjou ensuite.*

*Plusieurs éléments justifient le prolongement du métro en souterrain jusqu'à Anjou. Tout d'abord, Anjou constitue le troisième pôle d'emploi d'importance à Montréal après le centre-ville et le pôle Dorval/Saint-Laurent et d'une envergure similaire à ceux de Laval et de Longueuil. Outre sa concentration d'emplois, le pôle d'Anjou est le lieu d'une densification résidentielle importante, encore en développement. À cet égard, le métro pourra davantage desservir adéquatement cette clientèle existante en plus de jouer le rôle de catalyseur dans le secteur pour la poursuite de son développement, de sa mise en valeur et de sa densification.*

*Selon les dernières estimations disponibles, le prolongement de la ligne 5 vers Anjou aurait pour impact d'accroître de près de 50% l'achalandage de cette ligne qui est actuellement de l'ordre de 30 000 usagers lors d'un jour ouvrable. Montréal est d'avis que l'achalandage anticipé justifie amplement le prolongement de la ligne 5 vers Anjou.*

*La mise en service en 2007 des stations de métro à Laval a démontré, si besoin était, un intérêt très clair pour ce mode dans le cadre des déplacements quotidiens. L'achalandage du métro à Laval est non seulement au rendez-vous, mais a même dépassé les prévisions. En plus d'être le mode le plus adapté pour la desserte des principaux corridors de demande à Montréal, le prolongement du métro en souterrain jusqu'à Anjou viendra consolider la desserte par transport en commun des déplacements dans l'axe est-ouest, sur lequel se retrouvent notamment les campus actuel et projeté de l'Université de Montréal.*

*D'un point de vue plus technique, plusieurs facteurs militent également en faveur de poursuivre la ligne 5 en métro souterrain, parmi lesquels une plus grande capacité et rapidité. Par ailleurs, un prolongement en surface obligerait soit à une correspondance supplémentaire pour les usagers, soit à une conversion complète de la ligne existante, provoquant ainsi une interruption prolongée du service. Du nouveau matériel roulant serait nécessaire, incompatible avec le reste du réseau de métro.*

#### **5<sup>E</sup> CHANTIER : AMÉLIORER LES SERVICES DE LA STM POUR ACCROÎTRE L'ACHALANDAGE DE 8 % EN 5 ANS**

##### Tarifification

**R-5.1** Que la STM maintienne la tarification à des seuils raisonnables ne dépassant pas, en cas d'augmentation, la hausse du coût de la vie;

**Réponse du CE :** *L'orientation du Plan de transport est à l'effet que la participation globale des usagers du TC ne devrait pas augmenter en terme réel, c'est-à-dire pas plus que le rythme de l'inflation.*

**R-5.2** Que la STM implante un projet pilote avec les universités afin d'accorder un accès universel au transport en commun à tous les étudiants, en incluant les coûts dans les frais étudiants;

**Réponse du CE :** *Montréal entend évaluer avec les établissements d'enseignement universitaire l'opportunité et la faisabilité de l'implantation du libreaccès au TC pour les étudiants universitaires.*

*La STM est présentement en discussion avec l'Université de Montréal pour mettre en place un projet pilote. Ce programme pourra être étendu aux autres institutions universitaires par la suite.*

**R-5.3** Que la STM explore de nouveaux partenariats, entre autres avec les institutions culturelles, pour offrir des billets de transport en commun aux personnes qui prennent des abonnements;

**Réponse du CE :** *La STM exploite déjà plusieurs partenariats avec d'autres organisations. Voici quelques exemples de partenariats existants :*

- *Montréal en lumière : 4 circuits de navettes gratuites*
- *Communauto : exemption des frais d'adhésion pour les clients achetant 12 laissez-passer mensuels consécutifs de la STM en ajoutant seulement 5 \$ au prix de leur CAM*
- *Fête des enfants : Voyages gratuits durant deux journées pour les enfants et leur famille, sur présentation du laissez-passer familial spécifique à la Fête des enfants*
- *Coupe Rogers : Deux tickets gratuits à tous détenteurs d'un billet de la Coupe Rogers. Au total, quelque 350 000 titres de transport seront distribués*
- *Juste pour rire : rabais sur l'achat de billets de spectacles et sur les produits dérivés du Festival pour détenteurs de la CAM de juillet. Programme de visibilité du Festival sur la CAM et des Planibus de l'été*
- *Journée des musées montréalais : un service de navettes gratuites qui amèneront les participants aux quatre coins de la ville à la découverte de l'art et de la culture.*

*Mentionnons par ailleurs, dans le cadre des mesures visant à favoriser et à faciliter l'utilisation du transport en commun, la mise en place de la carte à puce OPUS. La carte OPUS viendra, en effet, améliorer et simplifier l'achat et l'utilisation des titres de transport par les clients. À cet effet, tout sera mis en œuvre pour faciliter ce nouveau mode de paiement. D'ici l'été 2009, la carte OPUS devrait être utilisée par près d'un million de personnes au Québec.*

**R-5.4** Que la STM introduise une tarification flexible, comme le ticket liberté de 2 heures ou de 24 heures en tout sens sur le réseau;

**Réponse du CE :** *Avec l'introduction de la carte à puce et de la technologie associée, la STM aura une plus grande flexibilité pour moduler la structure tarifaire en fonction de ses stratégies de marché. La STM a amorcé l'étude d'une quinzaine d'options en avril 2008.*

#### Service à la clientèle

**R-5.5** Que la STM se dote d'un programme de formation continue pour améliorer son service à la clientèle;

**Réponse du CE :** *La STM place le service à la clientèle au premier rang de ses priorités et vise à ce que ses employés adhèrent sans réserve à cet engagement. Divers programmes de formation s'adressent aux employés à cet égard, dont les exemples suivants :*

- *formations spécifiques au service clientèle*

- module service à la clientèle dans le cours chauffeurs
- unité d'enseignement dans le cadre de la formation de base des changeurs
- formation de base - service à la clientèle pour les nouveaux employés du centre de renseignements et de commentaires et plaintes
- mise en situation dans le cadre de la formation des employés pour les centres de service dans le cadre du projet vente et perception.

Les programmes de formation de base et continue pour améliorer la performance et le service à la clientèle représente un investissement annuel de 18 000 jours de formation par an. Un volet ayant trait au service à la clientèle sera également ajouté aux formations de base pour les employés d'entretien et de soutien.

**R-5.6** Que la STM réalise une campagne auprès des usagers pour les sensibiliser au civisme;

**Réponse du CE :** La STM mène régulièrement des campagnes de sensibilisation à la propreté et au civisme (sac à dos, sièges réservés).

*En mars 2007 : la première phase se déclinait sous la signature « Gardons notre espace propre ». Des affiches arborant une seule phrase, « Trouvez l'erreur », montraient les traces laissées par les passagers dans les véhicules et les installations de la STM (journaux, déchets, bancs souillés, etc.).*

*En octobre 2007 : la phase II mettait en valeur les efforts constants fournis par les employés de la STM pour maintenir les installations et les véhicules le plus propres possible. Elle montrait aussi les bons gestes posés par des clients.*

*La STM prévoit mener d'autres campagnes en lien avec cette problématique au cours des prochaines années.*

#### Développement

**R-5.7** Que la Ville réalise une étude du potentiel de développement en hauteur des édicules du métro pour maximiser l'utilisation de l'espace et l'achalandage, dans l'esprit du développement de noyaux urbains autour de pôles de transports collectifs, communément appelé *TOD (Transit Oriented Development)*;

**Réponse du CE :** La Ville collabore avec la STM à la mise en valeur des terrains vacants autour des édicules en tenant compte des contraintes techniques et de la propriété des terrains. La Ville, dans son Plan d'urbanisme, y privilégie la densification du développement (résidentiel ou autres). Le Plan de transport de Montréal confirme ces orientations. Un inventaire du potentiel de développement des abords des stations de métro a notamment été réalisé à cette fin.

*Plusieurs exemples de projet en conformité avec cette orientation de la Ville peuvent être mentionnés, notamment le projet de tour résidentielle Le Louis-Bohème actuellement en construction au-dessus du métro Place-des-Arts, les projets de développement autour des stations de métro Saint-Laurent et Rosemont ainsi que le CUSM à la station de métro Vendôme.*

**R-5.8** Que la STM favorise, aux points de correspondance majeurs, une offre de services multiples permettant d'économiser temps et déplacements pour faire les courses ou accomplir toute autre tâche quotidienne;

**Réponse du CE :** La STM a un programme de développement des espaces commerciaux à l'intérieur des stations de métro qui favorise les commerces de proximité. Ainsi, la STM a récemment permis l'installation de commerces de proximité à l'intérieur de la station Lionel-Groulx.

*Par ailleurs, la volonté de la Ville à rendre le plus accessible possible ses services mène souvent à les localiser à proximité de stations de métro. C'est le cas de la future bibliothèque à proximité du métro Rosemont dont la construction a récemment été annoncée comme pour d'autres équipements et services de la Ville de Montréal, telle la maison de la culture située à la station Frontenac.*

*Quant aux autres pôles de transport collectif, la Ville et les arrondissements privilégient l'intensification des activités, tel que recommandé dans le Plan d'urbanisme.*

### Trains de banlieue

**R-5.9** Que l'AMT veille à ce que les nouveaux équipements offrent une douceur de roulement et de freinage pour la sécurité des usagers et pour la quiétude des quartiers riverains;

**Réponse du CE :** *L'AMT renouvelle et rénove les voitures de train afin d'assurer le confort et la sécurité de la clientèle ainsi que la fiabilité et la durée de vie des voitures. L'AMT a posé un geste important en ce sens en faisant récemment l'acquisition de 160 nouvelles voitures de train, dont 30 à niveau multiple, au coût de 386 M \$. Ce projet constitue l'investissement le plus important dans l'histoire du train de banlieue au Québec. Cette acquisition permet d'accroître la capacité des trains de banlieue de 70% en période de pointe sur l'ensemble du réseau (près de 43 000 déplacements supplémentaires quotidiennement), et de mettre en service le train de l'Est. De plus, elle permet de renouveler une partie de la flotte actuelle de trains de banlieue et d'ajouter des trains supplémentaires.*

**R-5.10** Que l'AMT améliore l'offre de service des trains de banlieue en augmentant la fréquence et en prolongeant le service au-delà des heures de pointe dans les deux sens, aussi bien en direction de la banlieue qu'en direction de Montréal;

**Réponse du CE :** *Parmi les projets métropolitains mis de l'avant par l'AMT et priorisés par le Plan, notons l'amélioration du service sur la ligne Blainville - Saint-Jérôme (en permettant l'utilisation du tunnel du mont Royal) et sur la ligne Montréal - Deux-Montagnes (doublement de la voie), de même que l'implantation du train de l'Est. Ces projets permettront d'augmenter la qualité et la fréquence du service.*

*Le PTI 2008-2010 de l'AMT prévoit des investissements destinés à augmenter la fréquence tels les projets d'entretien majeur des infrastructures et d'amélioration ou de remplacement des systèmes de signalisation.*

*Pour d'autres lignes, des contraintes, notamment liées à l'utilisation des voies ferrées par le transport des marchandises, exigent que des solutions soient trouvées afin d'améliorer l'offre de service des trains de banlieue. L'AMT étudie cette question actuellement.*

**R-5.11** Que l'AMT offre des places de stationnement en nombre suffisant à l'extérieur de l'île de Montréal;

**Réponse du CE :** *Montréal favorise le développement d'un réseau de stationnements incitatifs puisqu'ils représentent un atout efficace pour favoriser le duo "auto-transport en commun". Ainsi, Montréal encourage le gouvernement du Québec à poursuivre l'implantation de stationnements incitatifs dans la région de Montréal, en périphérie et sur l'île. Le développement de stationnements incitatifs sur l'île est envisagé, mais en amont de la congestion et à des endroits stratégiques, tels les stations terminales du métro, les gares de trains de banlieue et en tête de ligne des services rapides par bus (SRB).*

## **6<sup>E</sup> CHANTIER : FAVORISER LE COVOITURAGE**

**R-6.1** Que le Plan de transport se donne pour objectif de freiner la croissance de l'automobile en cinq ans et s'engage à réduire le nombre de véhicules sur son territoire entre cinq et dix ans, au profit du transport en commun, de l'autopartage, du covoiturage et des taxis collectifs;

**Réponse du CE :** *Tel qu'indiqué dans la réponse à la recommandation R-14, le Plan de transport vise à réduire le rôle de l'automobile par le développement des modes de transport collectif et actifs. Outre l'implantation d'un réseau initial de tramway, de services rapides par bus et d'un réseau prioritaire pour bus, des mesures audacieuses et radicales comme un réseau de voies réservées pour le covoiturage, notamment sur le réseau supérieur, vont agir dans le sens d'une réduction des déplacements en automobile.*

*En ce qui a trait au covoiturage, le gouvernement du Québec a reconnu cette orientation du Plan de transport de Montréal en jetant le premier jalon d'un futur réseau en annonçant l'aménagement d'une voie de circulation réservée aux véhicules occupés par deux personnes ou plus et aux taxis sur le futur boulevard Notre-Dame. Cette voie réservée au covoiturage s'étendra sur 5 km, et ce, dans les deux sens, du boulevard de l'Assomption à l'est jusqu'à la jonction du boulevard René-Lévesque à l'ouest.*

*D'autres mesures favoriseront une utilisation plus judicieuse de l'automobile comme des actions visant à promouvoir et à faciliter la pratique de l'autopartage. L'ensemble des mesures du Plan vise à stopper la croissance attendue des déplacements automobile au cours des 15 à 20 prochaines années.*

**R-6.2** Que Québec offre des incitatifs afin d'encourager les automobilistes à pratiquer le covoiturage (mesures fiscales, rabais sur les coûts de stationnement, etc.);

**Réponse du CE :** *Afin de favoriser la pratique du covoiturage, Montréal fait appel à ses partenaires et propose l'implantation d'un réseau de voies réservées pour le covoiturage ainsi que des stationnements dédiés aux covoitureurs. Les résultats d'une étude sur le covoiturage dans la grande région de Montréal menée actuellement par le MTQ et l'AMT seront connus sous peu.*

## **7<sup>E</sup> CHANTIER : INSTALLER UNE PLUS GRANDE CAPACITÉ EN TRANSPORT EN COMMUN DANS LE CORRIDOR PONT CHAMPLAIN – BONAVENTURE**

**R-7.1** Que le Service des infrastructures, transport et environnement obtienne un avis technique sur la possibilité d'étendre le réseau de tramway vers la rive sud en empruntant le pont Victoria ou Champlain, en chaussée partagée avec les taxis et le covoiturage, comme option alternative au SLR dans le prolongement de la rue Peel;

**Réponse du CE :** *Le chantier 7 prévoit l'amélioration à court terme de la desserte de transport en commun du corridor Bonaventure - Champlain à l'aide de services rapides par bus (SRB), sans exclure pour l'utilisation autant à moyen terme du corridor par un autre type de système.*

*Plusieurs options peuvent être envisagées ou l'ont été dans le cadre des discussions et des études portant sur l'amélioration de l'offre de service de transport en commun entre la rive sud et le centre-ville de Montréal. L'implantation d'un SRB dans le corridor Bonaventure - Champlain est compatible avec le projet de développement du Havre de Montréal et ne compromet pas celle d'un système léger sur rail (SLR) ou de toute autre solution à plus long terme.*

*Des échanges impliquant la STM, l'AMT et le RTL s'effectuent dans le but de développer rapidement une meilleure offre de service en transport en commun dans le corridor Bonaventure.*

*Les trois partenaires souhaitent planifier à court et à moyen terme les interventions pour autobus requises afin de répondre à la demande, d'attirer de nouveaux clients et de maintenir des conditions de circulation performantes pour les autobus dans ce corridor. Ainsi, une étude sur l'augmentation de la capacité du terminus Centre-ville est en cours tandis qu'une étude d'avant-projet est programmée en 2008 pour l'implantation d'une voie réservée entre l'autoroute Bonaventure et le pont Champlain (pont Clément). L'AMT a amorcé une étude en vue d'aménager des quais temporaires d'appoint au terminus Centre-ville afin d'accroître la capacité d'accueil.*

*Par ailleurs, la Société du Havre de Montréal, dont le territoire d'intervention comprend le corridor Bonaventure, a récemment octroyé un mandat afin d'étudier de façon plus approfondie les améliorations possibles en matière de transport en commun dans le secteur.*

*Montréal doit s'assurer d'une coordination maximale dans le cadre de ces différents travaux afin de retenir les meilleures solutions pour le court, moyen et long terme.*

**R-7.2** Que l'on explore la possibilité d'exploiter des corridors de transport fluvial à des fins de transport collectif;

**Réponse du CE :** *La permanence et le développement des navettes fluviales est un objectif visé. La Ville de Montréal vient de confirmer sa contribution au financement cette année.*

*Une étude sera lancée en 2008 afin d'évaluer la faisabilité d'accroître la capacité de transport du système de navette fluviale qui relie Montréal à la rive sud. Celle-ci doit notamment identifier, via une analyse d'expériences étrangères où des villes de taille comparable à Montréal ont misé sur un service semblable pour contribuer à la réduction de la congestion routière, les perspectives d'avenir d'un tel service et ses chances de réussite. La contribution du gouvernement du Québec sera sollicitée afin d'appuyer les efforts de Montréal dans la mise en place de ce nouveau service.*

## **8<sup>E</sup> CHANTIER : IMPLANTER UN RÉSEAU DE TRANSPORT RAPIDE PAR AUTOBUS EN SITE PROPRE (SRB)**

*Aucune recommandation particulière*

## **9<sup>E</sup> CHANTIER : RÉALISER DES MESURES PRIORITAIRES POUR AUTOBUS SUR 240 KILOMÈTRES D'ARTÈRES**

*Aucune recommandation particulière*

## **10<sup>E</sup> CHANTIER : INSTAURER DES PLANS DE GESTION DES DÉPLACEMENTS**

**R-10.1** Que chaque arrondissement, en particulier au centre-ville, prépare un plan de gestion des déplacements conformément au Plan de transport et à l'intérieur d'un délai de deux ans;

**Réponse du CE :** *Les villes et les arrondissements sont appelés à réaliser des plans locaux de déplacements après l'adoption du Plan de transport, soit d'ici 2 à 3 ans. À court terme (d'ici 1 an), les villes et les arrondissements seront invités à adopter des plans d'actions prioritaires, permettant de mettre en place rapidement des mesures afin de limiter ou de réduire des problématiques en matière de sécurité routière, de déplacements des piétons, de modération de la circulation, etc.*

## **11<sup>E</sup> CHANTIER : MODERNISER LA RUE NOTRE-DAME**

**R-11.1** Que la modernisation de la rue Notre-Dame intègre un plan d'aménagement visant à ouvrir une fenêtre sur le fleuve entre le pont Jacques-Cartier et Iberville, donnant accès aux rives, dans le même esprit que ce qui est proposé par la Société du Havre à l'ouest.

**Réponse du CE :** *La Ville de Montréal et le MTQ travaillent conjointement à la réalisation du projet selon un échéancier accéléré. Le concept actuel du projet de modernisation de la rue Notre-Dame est le fruit d'un travail de recherche de solutions optimales permettant de répondre à la fois aux besoins exprimés par l'ensemble des parties et aux contraintes techniques. Un processus de consultations publiques sur le*

volet de l'intégration urbaine a été mis sur pied au cours des derniers mois et a donné lieu au dépôt de 55 mémoires et permis de connaître les préoccupations des citoyens et groupes concernés.

Suite à ces consultations, le MTQ et la Ville de Montréal ont annoncé une série de bonifications au projet de modernisation de la rue Notre-Dame et ont confirmé que les travaux débiteront en octobre 2008.

Les principales bonifications visent à améliorer les transports en commun et les modes de transports alternatifs à l'automobile solo:

- L'implantation d'une voie réservée aux autobus sur le boulevard Pie-IX. Ce projet permettra aux usagers du transport en commun de parcourir le boulevard Pie-IX d'un bout à l'autre (Henri-Bourassa jusqu'à Notre-Dame), dans chacune des directions, et ce, à tout moment de la journée. Ce service très performant permettra, à terme, aux autobus d'emprunter la voie réservée au transport en commun sur Notre-Dame pour se rendre directement au centre-ville;
- Le projet sera doté d'une voie réservée au covoiturage et aux taxis. L'implantation de cette voie, est le premier maillon d'un réseau de voie de covoiturage qui se déploiera sur toute l'île de Montréal.

La priorité au transport en commun est une prémisses à la conception du projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Le projet augmente l'offre de transport en commun pour les 5 600 usagers du transport en commun en période de pointe le matin. La présence permanente d'une voie réservée au transport en commun dans chaque direction constitue l'élément clé de la stratégie d'amélioration de la desserte dans l'est de Montréal. Le projet prévoit une intégration avec les services de transport en commun des quartiers concernés afin qu'ils puissent bénéficier des gains de temps que procurent les voies réservées.

Le vélo sera bien intégré dans le projet. En effet, en partant de la piste cyclable existante sur la promenade Bellerive à la hauteur de la rue Souigny, l'est de Montréal sera relié au centre-ville par une piste cyclable ininterrompue le long de la rue Notre-Dame du côté nord.

Le concept de modernisation de la rue Notre-Dame vise la mise en valeur des parcs, des espaces publics et des éléments du patrimoine riverain. Il intègre des accès visuels au fleuve à certains endroits, notamment au parc Champêtre et au parc Bellerive. Les parcs Morgan au nord et Champêtre au sud de la rue Notre Dame entre les rues William-David et Letourneux près du boulevard Pie-IX seront intégrés à l'aide d'une dalle-parc d'environ 130 m de largeur au-dessus de la rue Notre-Dame (encaissée à cet endroit) et complètement réaménagés. Le nouveau parc Morgan-Champêtre, dont le statut est régional, sera agrandi et un nouveau belvédère sera construit en bordure du port. Le Parc Bellerive, situé dans l'axe de la rue Fullum, ferait l'objet d'un aménagement particulier, notamment par la construction d'une dalle-parc au-dessus de la rue Notre-Dame (encaissée à cet endroit).

Par ailleurs, le projet met en valeur de nombreux bâtiments patrimoniaux tels le site du Pied-du-Courant, la station de pompage Craig, l'immeuble de la Tonnellerie et la caserne Letourneux.

Ces aménagements tiennent compte de la présence des installations portuaires qui font de Montréal une plaque tournante des marchandises et une des principales portes d'entrée maritime de la côte Atlantique. Les activités portuaires sont présentement en croissance, particulièrement celles liées au trafic conteneurisé, et génèrent des retombées de l'ordre de deux milliards de dollars par année à l'économie montréalaise. Le port a manifesté son intention d'amorcer le développement de ses activités dans le cadre d'un Plan récemment rendu public. Le projet de la rue Notre-Dame répond adéquatement au développement prévu.

Dans la foulée des aménagements prévus sur la rue Notre-Dame pour assurer l'intégration de cet axe à l'environnement urbain, Montréal envisage le recouvrement de tronçons de l'autoroute Ville-Marie Marie entre le pont Jacques-Cartier et le Palais des congrès. La ministre des Transports a autorisé une étude pour évaluer l'opportunité, la faisabilité et les coûts d'un tel projet.

*Les consultations publiques ont permis de confirmer l'intérêt de mettre en valeur les abords de l'autoroute si elle était recouverte. Le recouvrement récent de tronçons de l'autoroute Ville-Marie dans le cadre du développement du Quartier international constitue un bon exemple de cette orientation. D'autres projets actuellement à l'étude pourraient constituer des opportunités à poursuivre le recouvrement de l'autoroute afin d'éliminer l'effet de coupure dans le tissu urbain créé par l'autoroute en tranchée.*

## **12<sup>E</sup> CHANTIER : RÉALISER LE TRAIN DE L'EST**

*Aucune recommandation particulière*

## **13<sup>E</sup> CHANTIER : DOUBLER LE RÉSEAU CYCLABLE DE MONTRÉAL EN SEPT ANS**

**R-13.1** Que la Ville fixe des objectifs quantifiables pour le réseau cyclable et pour la part modale du vélo, en visant à doubler la part actuelle du vélo au cours des 7 prochaines années pour la porter à 3,2 % en 2014;

**Réponse du CE :** *Montréal fait le pari que le doublement du kilométrage du réseau cyclable de même que les autres mesures qui sont prévues, comme l'accroissement du nombre de places de stationnement pour vélos, la mise en place d'un système de vélos en libre service, qui mettra en service en 2009 2 400 vélos répartis dans 300 stations, et la pratique du vélo sur quatre saisons, rendue possible par l'implantation d'un réseau blanc utilisable l'hiver, permettront d'atteindre et même de dépasser l'objectif de doubler la part modale du vélo. Les bilans à tous les cinq ans permettront de mesurer les changements.*

**R-13.2** Que la Ville adopte un règlement pour obliger les propriétaires et gestionnaires de stationnements au centre-ville à réserver des espaces pour vélos et qu'elle encourage les propriétaires d'immeubles résidentiels et commerciaux à installer des supports à vélos;

**Réponse du CE :** *La Ville de Montréal a assumé depuis longtemps la responsabilité d'installer des supports à vélo. Plus récemment, par le biais de Société en commandite Stationnement de Montréal, Montréal a augmenté le stationnement pour vélo en installant des supports spécialisés sur les poteaux d'affichage du stationnement tarifé sur rue (exploité à l'aide de bornes).*

*Plusieurs mesures sont prévues pour accroître le nombre de places de stationnement pour vélos partout sur le territoire. Une attention particulière sera portée à la qualité de ces nouveaux stationnements et à leur emplacement. Leur nombre sera plus élevé aux endroits stratégiques tels les stations de métro, dans les limites du centre-ville, dans les zones commerciales et touristiques, etc.*

*Par ailleurs, Montréal entend partager la responsabilité du stationnement pour vélo avec ses partenaires (propriétaires et institutions) pour qu'ils fassent un effort dans leur domaine respectif. Ainsi, Montréal entend modifier son règlement actuel pour obliger les propriétaires de stationnements pour automobile au centre-ville à réserver des places consacrées au stationnement pour vélos et adopter un tel règlement pour l'ensemble du territoire. Celui-ci s'adressera à la fois aux propriétaires et aux gestionnaires de stationnements de même qu'aux propriétaires d'immeubles résidentiels et commerciaux et exigera qu'un nombre significatif de places pour les vélos y soit prévu. Les arrondissements sont appelés à jouer un rôle important auprès des partenaires dans ce processus de responsabilisation.*

**R-13.3** Que les cyclistes soient autorisés à emprunter les voies réservées aux autobus et aux taxis en prévoyant un élargissement de ces voies;

**Réponse du CE :** *Des mesures prioritaires pour les autobus seront implantées sur 240 kilomètres de rue sur l'île de Montréal et prendront selon les cas différentes formes, par exemple des systèmes de priorité ou des voies réservées. L'insertion du vélo dans ces mesures nécessitera des analyses et des évaluations au cas par cas pour en déterminer l'opportunité et la faisabilité.*

*La réalisation d'un projet pilote d'utilisation par les cyclistes d'une voie réservée aux autobus et aux taxis est prévue à court terme. La STM envisage de façon générale une utilisation conjointe par les cyclistes et les autobus de certaines voies réservées pour le transport en commun*

**R-13.4** Que la Ville fasse des représentations auprès du gouvernement du Québec pour amender le Code de la sécurité routière afin de permettre aux cyclistes de rouler à contresens dans des sens uniques, là où le faible débit de voitures le permet;

**Réponse du CE :** *Le Code de sécurité routière exige que les cyclistes empruntent une voie cyclable lorsque le chemin public en comporte une. Cette obligation s'applique également aux cyclistes dans le cas de voies cyclables à contresens aménagées dans des rues à sens unique. Montréal est d'accord avec ces dispositions pour des fins de sécurité.*

**R-13.5** Que la Ville revoie l'aménagement des passages sous les viaducs pour un partage sécuritaire de la chaussée entre automobilistes, cyclistes et piétons;

**Réponse du CE :** *Le partage de la chaussée est l'une des grandes orientations qui permet la réalisation de la Vision du Plan de transport. Beaucoup de viaducs ont été construits à une époque où cette Vision n'avait pas encore émergé et où les cyclistes et les piétons rencontrent des difficultés. Cependant, depuis quelques années, plusieurs viaducs ont fait l'objet d'aménagements temporaires ou même permanents afin de permettre un passage sécuritaire des cyclistes, des piétons et des automobilistes. Mentionnons, à titre d'exemple, le viaduc Van Horne (voie cyclable de la rue Clark) et des Carrières (voie cyclable de l'avenue Christophe-Colomb).*

*Montréal prévoit intégrer systématiquement la question du partage de la chaussée dans la planification des travaux majeurs que nécessiteront les viaducs dans l'avenir.*

**R-13.6** Que la complémentarité entre le vélo et le transport en commun se traduise par des mesures concrètes, notamment en levant toute interdiction des vélos dans le métro;

**Réponse du CE :** *La complémentarité entre le vélo et les transports publics fait l'objet de plusieurs mesures: supports à vélos sur autobus et sur les véhicules taxis, amélioration des stationnements pour vélos aux stations de métro, etc. Pour des motifs liés à la sécurité, mais également au confort, il est interdit aux cyclistes d'utiliser le métro pendant les périodes de pointe. La mise en place du système de vélo en libre service permettra cependant de compenser en partie cette interdiction étant donné la possibilité qu'aurait les cyclistes d'utiliser le métro et un vélo en libre service pour la suite du déplacement.*

**R- 13.7** Que la Ville modifie le chemin Remembrance et la voie Camilien-Houde en une simple route à deux voies pour réduire la circulation de transit sur le mont Royal et permettre l'aménagement de voies réservées aux transports actifs;

**Réponse du CE :** *Le premier Plan de transport intégré du Mont-Royal a été proposé au mois d'avril 2008. Il favorise la réduction du transit et la présence des transports actifs sur le mont Royal. Un ensemble de projets et de mesures est prévu afin d'en améliorer l'accessibilité et de favoriser des parcours conviviaux, sécuritaires et invitants pour tous les types d'usagers. Voici un aperçu des diverses mesures prévues selon trois horizons :*

*Dès 2008 :*

- *Développement du réseau cyclable par l'axe de l'avenue du Parc, Côte-Ste-Catherine, Vincent d'Indy et Édouard-Montpetit*
- *Bonification de la plage horaire de la ligne d'autobus 11*
- *Amorce de la révision de l'offre de stationnement*
- *Sécurisation de l'étagement Côte-des-Neiges / Remembrance*

Période 2009-2010 :

- Mise en service d'une navette écologique
- Révision de la desserte en transport en commun du secteur
- Fermeture de la chaussée sud de Remembrance (pour la dédier aux modes actifs)
- Sécurisation de la voie Camilien-Houde (marquage, signalisation, mesures d'apaisement, etc.)

Moyen et long termes :

- Consolidation du réseau cyclable
- Démantèlement de l'étagement Côte-des-Neiges / Remembrance et construction d'un carrefour à niveau en y intégrant les besoins des piétons et cyclistes ainsi que la présence d'une voie réservée sur Côte-des-Neiges
- Implantation de lignes de tramway (axe Côte-des-Neiges et axe avenue du parc).

#### **14<sup>E</sup> CHANTIER : METTRE EN ŒUVRE LA CHARTE DU PIÉTON**

**R-14.1** Que la Charte du piéton, qui a fait l'objet d'une consultation publique en 2006, soit annexée au Plan de transport;

**Réponse du CE :** *Une version finale de la Charte est intégrée au texte du Plan de transport. Elle devient un des éléments majeurs de positionnement de Montréal. De plus, l'ensemble du Plan tient compte des orientations formulées par la Charte.*

#### **15<sup>E</sup> CHANTIER : CONSOLIDER LE CARACTÈRE PIÉTONNIER DU CENTRE-VILLE ET DES QUARTIERS CENTRAUX**

**R-15.1** Que la Ville identifie les rues du centre-ville qui pourraient être piétonnisées et que l'on intègre des zones sans voiture à l'aménagement de grands secteurs en développement;

**Réponse du CE :** *L'accentuation de la place de la marche partout sur l'île est un élément central du Plan de transport. La piétonisation de rues est une mesure qui, de façon générale, s'inscrit parfaitement dans le sens de la Vision du Plan de transport. L'exemple récent du marché Jean-Talon montre jusqu'à quel point le milieu commerçant, d'abord peu réceptif à l'idée d'une piétonisation, a accepté maintenant avec enthousiasme le projet et ne reviendrait pas en arrière sur ce sujet.*

*La piétonisation est trop souvent associée à l'implantation de mesures lourdes et permanentes (exemple de la rue Prince-Arthur) alors qu'au contraire, ici même à Montréal, par exemple la Place Jacques-Cartier et les mesures de piétonisation associées aux nombreux festivals et événements publics estivaux sont des mesures simples et légères permettant d'obtenir une piétonisation viable. L'exemple de Paris est également à évoquer de ce point de vue en raison de l'adaptation de mesures simples mais efficaces.*

*Dès l'automne 2008, Montréal consultera les villes et les arrondissements sur les axes qui pourraient être piétonnisés au centre-ville et dans d'autres secteurs. Le choix de ces axes s'effectuera en fonction de critères tels que la vocation, l'achalandage, le gabarit, etc. Le Vieux-Montréal, qui reçoit entre 13 et 15 millions de visiteurs annuellement, est déjà ciblé à cette fin dans le cadre du Plan de transport intégré pour le Vieux-Montréal, et notamment la rue Saint-Paul.*

## **16<sup>E</sup> CHANTIER : REDONNER AUX RÉSIDANTS DES QUARTIERS MONTRÉALAIS LA QUALITÉ DE VIE QUI LEUR REVIENT**

**R-16.1** Que la Ville précise les modalités de création des quartiers verts, le partage des responsabilités et les sommes allouées;

**Réponse du CE :** *Les quartiers verts s'inscrivent dans l'ensemble plus vaste des chantiers qui touchent à la sécurité des déplacements et à l'apaisement de la circulation :*

- 14<sup>e</sup> chantier : mettre en œuvre la Charte du piéton;
- 15<sup>e</sup> chantier : consolider le caractère piétonnier du centre-ville et des quartiers centraux;
- 16<sup>e</sup> chantier : redonner aux résidents des quartiers montréalais la qualité de vie qui leur revient;
- 17<sup>e</sup> chantier : accroître la sécurité des déplacements.

*Rappelons que Montréal a déjà réalisé plusieurs projets pour assurer la primauté du piéton et la sécurité des déplacements, par exemple les feux piétons à décompte numérique, l'augmentation des policiers affectés à la circulation, l'amélioration du marquage au sol et la mise en place d'un programme de sécurisation de 500 intersections d'ici 10 ans. Par ailleurs, plusieurs villes et arrondissements ont expérimenté des projets de modération de la circulation.*

*Le Plan de transport favorise ce type de mesures. Afin de mieux les encadrer, il propose que les villes et les arrondissements se dotent de deux nouveaux outils : un plan d'actions prioritaires des déficiences du réseau piétonnier et un plan local de déplacements. Ce dernier comporterait des mesures de portée générale, mais aussi des projets de piétonisation et la désignation des quartiers verts. Montréal conviendra avec les villes et les arrondissements d'un échéancier de réalisation de ces plans après l'adoption du Plan de transport.*

*Les quartiers verts sont définis comme des périmètres où la circulation est locale et à faible vitesse et où la signalisation et l'aménagement du domaine public favorisent la marche, le vélo et l'accès au transport en commun.*

*Les villes et les arrondissements auront la responsabilité de désigner les quartiers verts dans le cadre des Plans locaux de déplacements alors que, dans un souci d'harmonisation et de protection des axes structurants de transport, l'agglomération sera responsable d'adopter des règles d'harmonisation.*

*Enfin, les modalités d'aide à la création de quartiers verts seront définies par le comité exécutif au moment opportun.*

**R-16.2** Que les normes d'aménagement des stationnements soient améliorées en vue d'en recouvrir la surface d'un revêtement permettant d'augmenter la superficie de verdure sur l'île et contribuant à contrer les îlots de chaleur;

**Réponse du CE :** *Montréal est favorable à cette mesure, qui contribue au développement durable. Les grandes surfaces asphaltées utilisées à des fins de stationnement contribuent en effet à absorber la chaleur et ainsi à créer un îlot de chaleur local. Le temps est venu de modifier nos pratiques en faisant appel à l'innovation. Par exemple, la Ville a construit la Place de la Paix et Verdun, le stationnement de son club de golf, selon un concept qui réduit l'absorption de chaleur par l'intégration de matériaux végétaux.*

*Montréal fait un appel à tous pour que ces nouvelles pratiques innovantes fassent partie de plus en plus des réflexes normaux d'aménagement des surfaces. Montréal s'assurera que ces pratiques soient bien documentées dans les guides d'aménagement du domaine public.*

*La politique de stationnement prévue par le Plan de transport prévoira ces nouvelles mesures d'aménagement des surfaces et viendra en cela soutenir le Premier Plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise – phase 2007-2009, qui vise à lutter contre les conséquences*

*néfastes de la minéralisation des grandes surfaces utilisées à des fins de stationnement, soit le phénomène de l'îlot de chaleur urbain et le réchauffement climatique.*

*Montréal souhaite enfin travailler en partenariat avec les exploitants de terrains de stationnement pour aménager des espaces verts à même les terrains existants, notamment entre les allées et en bordure de rues.*

## **17<sup>E</sup> CHANTIER : ACCROÎTRE LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS**

**R-17.1** Que la Ville se donne comme objectif de réduire de moitié le nombre d'accidents au cours des dix prochaines années;

**Réponse du CE :** *La sécurité des déplacements est l'une des très grandes orientations de l'Administration montréalaise. La création du Bureau de la sécurité des déplacements en marque toute l'importance et constitue la première mesure générale d'encadrement de toutes les actions qui seront faites sur le terrain. Plusieurs mesures sont ainsi proposées dans le Plan :*

- *le maintien de l'interdiction du virage à droite au feu rouge;*
- *la poursuite de l'installation de feux piétons à décompte numérique;*
- *l'augmentation du budget de marquage;*
- *la priorité au déneigement et au déglçage adéquat des trottoirs;*
- *l'augmentation de 133 du nombre de policiers dédiés à la sécurité des déplacements;*
- *la sécurisation des zones de chantiers;*
- *la mise en place d'un programme de sécurisation de 500 intersections en dix ans.*

*Les résultats du bilan routier 2007 sont très positifs. Effectivement, selon le SPVM, l'année 2007 a connu une baisse importante des décès avec une diminution de près de 32,1%, soit 18 décès de moins que l'année précédente. Le bilan note également une diminution significative des blessés graves chez les piétons, passant de 183 en 2006 à 129 en 2007 (baisse de 29,5%). Toutefois, on déplore 24 décès chez les piétons, seulement trois de moins qu'en 2006.*

*Montréal se fixe l'objectif de réduire de 40% le nombre d'accidents au cours des dix prochaines années. Cet objectif est fixé en tenant compte d'expériences et de résultats antérieurs et se veut plus ambitieux que la cible de réduction de 30% du gouvernement fédéral. L'objectif ultime de Montréal est la vision "zéro-accident". Toute réduction additionnelle dans les prochains dix ans par rapport à 40% sera favorisée par Montréal.*

**R-17.2** Que la Ville établisse des priorités d'intervention parmi les intersections à sécuriser chaque année;

**Réponse du CE :** *Montréal a lancé en février dernier l'opération «Réaménagement des intersections, votre sécurité réinventée dans le but de réduire sensiblement le nombre d'accidentés de la route, en particulier chez les piétons. Quelque 65% des accidents se produisent aux intersections. Le travail de sélection des intersections les plus à risques se poursuit sous la direction du Bureau de la sécurité des déplacements en concertation avec le Service de police de Montréal et la Direction de la santé publique.*

*La sécurisation des intersections fait et fera l'objet d'un processus systématique d'évaluation et de priorisation. Les interventions possibles aux intersections sont multiples et touchent notamment à l'amélioration de la visibilité des feux de circulation, de la traversée des piétons, de la fluidité des virages à gauche.*

*De plus, pour certains secteurs sensibles du territoire, notamment à proximité d'établissements scolaires et de résidences pour personnes âgées, diverses mesures particulières seront prises en considération et*

*feront l'objet d'une analyse dans le cadre de la réalisation des plans locaux de déplacements par les villes et les arrondissements. Plusieurs intersections ciblées feront également l'objet de modifications dont, notamment, les temps de traversée, dans le cadre de l'identification et de l'implantation de quartiers verts.*

*Enfin, il est à mentionner que la fluidité de la circulation ne sera pas le seul critère à prendre en compte dans le cadre de la synchronisation des feux de circulation sur les artères, celle-ci devant maintenant intégrer les notions de sécurité et de temps de traversée des piétons, du partage de la chaussée avec d'autres usagers et de maintien de la vitesse.*

**R-17.3** Que le Plan de transport réaffirme le choix de la Ville de Montréal d'interdire le virage à droite au feu rouge;

**Réponse du CE :** *Un ensemble d'interventions en sécurité ont permis à Montréal de figurer parmi les villes les plus sécuritaires en Amérique du Nord depuis quelques années. Montréal a l'intention de continuer à améliorer son bilan de sécurité dans les prochaines années.*

*Montréal a décidé de maintenir l'interdiction du virage à droite au feu rouge (VDFR) lorsque le gouvernement du Québec a généralisé ce type de virage au Québec. Le Plan de transport réaffirme l'importance d'interdire le virage à droite au feu rouge pour des raisons de sécurité. En effet, dans un milieu urbain comme celui de Montréal, caractérisé par des densités de circulation de véhicules, de piétons et de cyclistes, la possibilité d'accidents dans le cas d'un VDFR demeure élevée.*

**R-17.4** Que les limites de vitesse avec photo-radars soient appliquées là où les problèmes de vitesse excessive sont récurrents;

**Réponse du CE :** *Dans certains secteurs où la vitesse constitue un problème récurrent, le photo-radar constitue un outil performant pour améliorer la sécurité des usagers. La Ville et le MTQ ont ciblé cinq endroits pour l'installation de ces appareils, dont la rue Notre-Dame. Il est par ailleurs reconnu que le contrôle et la réduction de la vitesse ont des effets bénéfiques sur l'environnement par la réduction de la pollution et du bruit.*

## **18<sup>E</sup> CHANTIER : ENTRETENIR ET COMPLÉTER LE RÉSEAU ROUTIER DE L'ÎLE**

**R-18.1** Que la Ville de Montréal s'oppose à toute augmentation de la capacité routière donnant accès à Montréal ou dans l'île, y compris le prolongement de l'autoroute 25, en invitant le ministère des Transports du Québec à suspendre l'ensemble de ses projets routiers, le temps de réévaluer leur pertinence en fonction de l'objectif de réduction de la circulation automobile au profit du transport collectif et actif;

**Réponse du CE :** *Montréal ne vise pas l'augmentation de la capacité routière donnant accès à l'île. Au contraire, Montréal considère dans son Plan qu'il est prioritaire de réaliser des investissements massifs dans le transport en commun et les transports actifs.*

*À l'heure actuelle, 26 % des déplacements à destination de Montréal en période de pointe, soit près de 271 000 déplacements, proviennent de l'extérieur de l'île de Montréal. Ces déplacements, que l'on qualifie de métropolitains, sont effectués à 81 % en automobile et ne disposent pas d'une offre suffisamment concurrentielle en transport collectif. Montréal reconnaît l'importance de mettre en place des projets en ce sens, par exemple le train de banlieue de l'Est, les voies réservées d'accès à l'île pour autobus et covoitureurs et un système rapide par bus (SRB) dans le corridor Champlain-Bonaventure.*

*Pour ce qui concerne les déplacements internes, certains liens routiers devront être réalisés malgré tout sur l'île de Montréal. En effet, le Plan d'urbanisme prévoit d'importants développements sur l'île de Montréal dans des secteurs où le réseau routier est incomplet. La population de Montréal augmentera d'environ 127 000 personnes entre 2006 et 2021 alors que le nombre d'emplois augmentera d'environ 110 000. Bon nombre de nouveaux ménages et de nouveaux emplois seront localisés dans des secteurs*

*moins accessibles. Les quelques nouveaux projets routiers permettront l'amélioration de l'accessibilité de ces secteurs en développement. Rappelons que Montréal entend réduire le rôle de l'automobile dans les déplacements par l'implantation de mesures prioritaires pour autobus sur 240 kilomètres, dont une partie sera constituée de voies réservées qui seraient accessibles au covoiturage. Le réseau routier sera de plus complété et réaménagé dans le but d'en améliorer la fonctionnalité, notamment pour le transport en commun et d'y implanter les éléments du réseau cyclable prévu dans les prochaines années.*

**Considérant** que la commission a reçu plusieurs propositions ou objections concernant des projets qui visent à compléter le réseau routier, entre autres le raccordement des boulevards Cavendish et Toupin et le prolongement du boulevard Rodolphe-Forget;

**R- 18.2** Que le projet de raccordement des boulevards Cavendish et Toupin que préconisent le Plan d'urbanisme et le Plan de transport, soit révisé en prolongeant le boulevard Cavendish vers le boulevard Henri-Bourrassa, mais non pas dans l'axe de Toupin, afin de protéger la quiétude de ses résidents ;

**R- 18.3** Que le Service des infrastructures, transport et environnement consulte chaque arrondissement concerné pour évaluer les impacts et déterminer les tracés;

**Réponse du CE :** *La solution finale pour le raccordement du boulevard Cavendish à la rue Toupin a été récemment convenue avec les arrondissements. La Ville a annoncé une configuration géométrique qui répond aux attentes des citoyens du regroupement du boulevard Toupin en restreignant la circulation de transit dans les quartiers résidentiels limitrophes.*

## **19<sup>E</sup> CHANTIER : FACILITER LE TRANSPORT DES MARCHANDISES ET LES DÉPLACEMENTS À VOCATION ÉCONOMIQUE**

**Considérant** les engagements du Plan de transport en matière de qualité de vie et d'environnement;

**R-19.1** Que le gouvernement du Québec mette en place des mécanismes permettant d'effectuer des enquêtes origine/destination dans le transport de marchandises pour être en mesure de réglementer l'industrie du camionnage dans le but de l'amener à utiliser des véhicules plus compatibles avec le milieu urbain, c'est-à-dire moins gros et moins bruyants, et à faire affaire avec des centres de distribution de marchandises sur l'île;

**Réponse du CE :** *Le transport de marchandises représente un des enjeux majeurs du système de transport régional en raison de ses impacts économiques et environnementaux. Les différents modes impliqués sont souvent interreliés dans une chaîne intermodale de niveau nord-américain. Ainsi l'aéroport, le port, le réseau ferroviaire et le camion répondent aux besoins de l'ensemble de la région montréalaise et également desservent le continent nord-américain, principalement le nord-est américain.*

*Le transport des marchandises à Montréal, en particulier le redéploiement du système de distribution dans la région, doit faire partie d'un exercice de planification et de discussion à l'échelle métropolitaine et doit tenir compte, non seulement de tous les modes de transport, mais également des enjeux des entreprises dont les chaînes d'approvisionnement sont exploitées à l'échelle continentale et du positionnement stratégique de Montréal en tant que plaque tournante. Un resserrement des efforts du MTQ, du CITM et de la CMM est nécessaire afin d'amorcer une véritable discussion.*

*Une telle réorganisation requiert une connaissance approfondie des mouvements de distribution des marchandises. Les enquêtes origines-destinations représentent un des outils adéquats pour l'obtention de cette connaissance. Montréal est favorable à ce que, avec l'aide du MTQ et du CITM, la CMM mette en place un tel outil d'aide à la planification stratégique.*

*Plusieurs villes européennes telles que Paris, Bordeaux, La Rochelle, Barcelone et certaines villes italiennes et allemandes ont revu leur système de distribution de façon à optimiser la circulation des*

*camions (camions plus petits, plus propres) et à favoriser le transport ferroviaire. De façon générale, les modèles proposent l'implantation de zones logistiques urbaines localisées en périphérie des agglomérations ainsi que des centres de distribution urbaine situées à l'entrée des centres-villes, d'où sont acheminées les marchandises par véhicules propres pour les derniers kilomètres. La ville de Paris va même plus loin en obligeant les gestionnaires de places de stationnement à réserver une superficie de 1000 m<sup>2</sup> de façon à avoir des points d'accueil des marchandises à l'échelle des quartiers.*

**R-19.2** Que la situation du camionnage fasse l'objet d'une nouvelle évaluation et que l'on apporte des correctifs s'il y a lieu au plan de camionnage afin d'assurer la qualité de vie des résidents tout en desservant les entreprises;

**Réponse du CE :** *Le réseau de camionnage est l'outil pour encadrer les déplacements de camions à l'échelle de l'agglomération. L'évaluation de la situation du camionnage et le réajustement du réseau sont assurés par le processus de développement et d'harmonisation du réseau de camionnage actuellement en cours, dont l'objectif consiste à assurer la protection des milieux résidentiels. Rappelons que la coordination et l'harmonisation du processus sont actuellement réalisées par l'agglomération, tandis que l'évaluation est effectuée de façon continue par les villes et les arrondissements.*

*Soulignons que les critères du réseau de camionnage sont élaborés en concertation avec les villes et les arrondissements. Montréal veut également évaluer certaines mesures en matière de camionnage, notamment les types de véhicules utilisés dans certains secteurs particuliers du territoire, tels que les secteurs historiques et les zones densément peuplées.*

**R-19.3** Que l'on favorise le transport de marchandises par train, plutôt que par camion à l'arrivée et au départ du territoire montréalais pour les déplacements de longue distance;

**Réponse du CE :** *La chaîne logistique des modes de transport est la variable clé à examiner parce que le transport des marchandises doit être considéré dans son ensemble. Pour les déplacements de longue distance, la combinaison du bateau, du train et du camion offre le meilleur bilan environnemental pour transporter des marchandises. Le transport ferroviaire est en principe un mode bien adapté pour le transport de longue distance. Pour la desserte fine du territoire ainsi que pour certains marchés de transport, le camion est le mode le mieux adapté. Des mesures sont toutefois essentielles pour optimiser la gestion et en amoindrir les nuisances quant au bruit et à la pollution qui y sont reliées. Avec l'ensemble de ses partenaires, Montréal doit se donner les outils nécessaires pour améliorer le bilan global du transport des marchandises en matière d'environnement, notamment en ce qui a trait à la réduction des GES.*

**R- 19.4** Que les infrastructures de transport ferroviaire soient préservées dans une perspective de cohabitation harmonieuse avec les zones résidentielles adjacentes;

**Réponse du CE :** *Montréal est favorable au maintien des emprises ferroviaires sur son territoire. De façon à assurer une cohabitation harmonieuse entre le réseau ferroviaire et les activités urbaines adjacentes, des représentations auprès des gouvernements supérieurs se poursuivent afin d'atténuer et d'amoindrir les nuisances reliées au transport ferroviaire.*

**R-19.5** Que le ministère des Transports du Québec accélère le parachèvement de l'autoroute 30, comme voie de contournement importante pour le camionnage;

**Réponse du CE :** *Le parachèvement de l'autoroute 30 est un projet dont la responsabilité incombe au gouvernement du Québec. Ce projet interpelle par ailleurs la CMM au sein de laquelle l'agglomération de Montréal est partie prenante. Il est à noter qu'une somme de 110 M\$ est prévue dans la programmation 2008-2009 du ministère des Transports du Québec pour la construction de certains tronçons.*

*Bien que l'autoroute 30 complétée puisse avoir un effet positif pour l'industrie du camionnage, l'impact sur la congestion routière à Montréal sera limitée, compte tenu de l'importance économique de l'Île de*

*Montréal en tant qu'origine et destination des transporteurs routiers. En effet, l'île de Montréal attire et produit 35% de l'ensemble des déplacements interurbains de camions lourds observés au Québec.*

## **20<sup>E</sup> CHANTIER : REVOIR LA GOUVERNANCE**

**R-20.1** Que la Ville de Montréal utilise son Plan de transport auprès de la CMM pour la mise en œuvre d'un plan stratégique, intégré, global pour le transport sur l'ensemble de son territoire;

**Réponse du CE :** *Avec la publication récente du rapport sur la mise en œuvre de la loi et sur les compétences de la CMM, la ministre des Affaires municipales et des Régions soulignait l'importance que la région puisse compter sur une gouvernance capable de planifier et de coordonner les actions, et d'assurer un développement optimal et que ce rôle revienne à la CMM à l'échelle métropolitaine de Montréal.*

*Une des fonctions importantes de la CMM est la planification des transports sur l'ensemble du territoire régional. Cette planification doit porter sur les déplacements métropolitains des personnes et des marchandises. Un plan de transport à l'échelle régionale, qui serait réalisé par la CMM, apparaît une démarche essentielle pour assurer la cohérence d'ensemble des interventions, et en particulier pour soutenir le transport collectif et actif sur le territoire de l'agglomération de Montréal. Tous les partenaires métropolitains devraient participer à l'élaboration d'un tel Plan régional dans lequel Montréal souhaite que le transport collectif et actif ait une place prépondérante, en particulier bien sûr sur le territoire de l'agglomération.*

*Non seulement Montréal considère que la planification des transports à l'échelle métropolitaine doit relever de la CMM, mais de plus elle soutient la proposition que la gouvernance du transport en commun métropolitain soit confiée aux élus de la région de Montréal au sein de la CMM.*

*Par ailleurs, dans le domaine des marchandises, Montréal considère que le réseau de camionnage est l'outil pour encadrer les déplacements de camions sur le territoire de l'agglomération de Montréal. Il s'avère essentiel que ce réseau fasse l'objet d'une extension à l'échelle de l'agglomération. Rappelons qu'actuellement, l'évaluation et l'adoption de règlements sont effectuées par les villes et les arrondissements, tandis que la coordination et l'harmonisation du réseau de camionnage sont réalisées par l'agglomération.*

*Enfin, dans l'ensemble métropolitain, il importe que la CMM développe et applique un cadre uniforme pour la gestion des véhicules lourds afin de favoriser des parcours de camions adéquats et de préserver la qualité de vie des citoyens.*

## **21<sup>E</sup> CHANTIER : SE DONNER LES MOYENS DE NOS AMBITIONS**

**R-21.1** Que la Ville impose des péages en modulant les tarifs, notamment selon le nombre de passager à bord du véhicule;

**R-21.2** Que les revenus du péage soient investis dans le développement métropolitain du transport en commun;

**R-21.3** Que Montréal poursuive ses efforts avec les autres grandes villes canadiennes pour que le gouvernement fédéral mette en œuvre une politique nationale des transports urbains.

**Réponse du CE :** *Le financement du Plan de transport constitue évidemment un élément fondamental pour sa mise en œuvre. À l'occasion de l'adoption du Plan de transport, Montréal amorce une démarche et lance un vaste débat régional sur cette question.*

*La position de l'Administration est très claire à cet égard. Dans le cas de l'île de Montréal, elle propose la mise en place d'un système de péage dont les revenus seront dédiés à la réalisation des projets du Plan de transport, et en particulier les projets de transport en commun. Ce système pourrait être élargi à l'échelle de la région.*

*Par ailleurs, parmi les changements demandés au gouvernement du Canada par Montréal, l'adoption par le gouvernement fédéral de la Stratégie nationale de transport en commun devrait également devenir une composante essentielle de la modernisation du cadre fiscal municipal.*