Plan de transport 2007

Document de consultation

Montréal

Plan de transport 2007

Document de consultation

Réinventer Montréal

Montréal

Le présent document a été préparé par :

Ville de Montréal
Service des infrastructures, transport et environnement
Direction du transport
Division du développement des transports

En collaboration avec :

Division de l'Exploitation du réseau artériel

Division Sécurité et aménagement du réseau artériel

Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine

Société de transport de Montréal

Design graphique et impression :

Centre de communications visuelles (07.85.39-1)

17 mai 2007

Table des matières

Mot du maire de Montréal 7

Mot de monsieur André Lavallée 9

Mot de monsieur Claude Trudel 11

21 chantiers pour réinventer Montréal en 10 ans ! 13

Partie I - Introduction

Démarche du Plan de transport 25

Envergure du Plan 25

Suivi et mise à jour 26

Partie II - Positionnement de Montréal

Vision et objectifs stratégiques :
un virage radical maintenant 29

Les réseaux de transport : éléments structurants
de l'aménagement du territoire 30

Montréal et Kyoto ! 32

Montréal au cœur du système de transport
de la région 33

Transformer le système de transport
pour changer Montréal 38

Cohérence des interventions 40

Gouvernance 41

Partie III - Orientations et projets

A- Les transports collectifs et actifs

A1- Mettre en place une meilleure offre de transport
en commun 49

Le transport en commun :
pierre angulaire du développement 49

A2- Favoriser les modes actifs 70

La marche : chaque pas compte 70

Le vélo : en vitesse supérieure ! 79

A3- Favoriser le développement des usages collectifs
de l'automobile 88

Le covoiturage : ensemble, on fait la différence 88

L'autopartage :
un pas de plus vers une mobilité intégrée 88

Le taxi : un mode performant et flexible 89

La gestion de la demande : faire plus avec moins 91

B- Le réseau routier et le stationnement

Le réseau routier 95

Le stationnement : un outil pour réduire
la dépendance à l'automobile 104

C- La sécurité des déplacements et la qualité de vie

La sécurité des déplacements et la qualité de vie
- non négociable ! 113

D- Les déplacements à vocation économique
et le transport des marchandises

Le transport en appui à l'économie de Montréal 123

E- L'innovation

L'innovation : vers de meilleurs services aux Montréalais . . . 131

Partie IV - Coûts et financement

Les coûts et le financement 135

Annexe

Coûts détaillés des projets du Plan de transport 143

Les figures

Figure A - Transport en commun - Projets prioritaires. 20

Figure B - Réseau routier - Projets prioritaires 21

Figure C - Vélo - Projets prioritaires. 22

Figure 1 - Secteurs propices à une intensification des activités. 31

Figure 2 - Déplacements à destination de l'île de Montréal entre 1987 et 2003, pointe du matin 35

Figure 3 - Développement des réseaux autoroutiers et de métro dans la région de Montréal 36

Figure 4 - Évolution de l'offre de services de la STM, 1990-2005 (millions de kilomètres) 36

Figure 5 - Réseau de métro 52

Figure 6 - Réseau de tramways 55

Figure 7 - Réseau initial de tramways au centre-ville. 56

Figure 8 - Réseau prioritaire et services rapides par bus (SRB) 59

Figure 9 - Réseau de trains de banlieue 64

Figure 10 - Mesures favorisant le transport collectif sur des axes du réseau supérieur 67

Figure 11 - Localisation des piétons victimes de collision routière nécessitant une intervention ambulancière 1998 - 2003 73

Figure 12 - Réseau piétonnier intérieur 76

Figure 13 - Réseau cyclable actuel et projeté de l'île de Montréal 85

Figure 14 - Réseau blanc : le réseau cyclable d'hiver. 86

Figure 15 - Stations pour vélos au centre-ville 87

Figure 16 - Réseau routier à réaménager 99

Figure 17 - Réseau routier à compléter 101

Figure 18 - Taux moyens de décès reliés aux accidents de la route 113

Figure 19 - Intersections à sécuriser en priorité 116

Figure 20 - Les infrastructures stratégiques. 124

Les tableaux

Tableau 1 - Évolution prévisible de la population dans la région de Montréal, 2001-2021 (chiffres en milliers) 34

Tableau 2 - Évolution prévisible des emplois dans la région de Montréal, 2001-2021 (chiffres en milliers) 34

Tableau 3 - Évolution prévisible des déplacements dans la région de Montréal, 2003-2021 Pointe du matin (en milliers) 34

Tableau 4 - Coûts des projets de transport en commun proposés par Montréal 69

Tableau 5 - Coûts des projets dans le domaine de la marche 78

Tableau 6 - Coûts des projets dans le domaine du vélo 84

Tableau 7 - Coûts des projets proposés par le gouvernement du Québec sur le réseau routier 102

Tableau 8 - Coûts des projets proposés par Montréal sur le réseau routier 103

Tableau 9 - Coûts des projets dans le domaine du stationnement 109

Tableau 10 - Coûts des projets en sécurité des déplacements et qualité de vie 119

Tableau 11 - Coût total des projets du Plan par grande catégorie 136

Tableau 12 - Coûts d'immobilisation des 21 chantiers 137

Tableau 13 - Besoins financiers annuels 138

Tableau 14 - Dépenses de fonctionnement et d'immobilisation en transport – Ville de Montréal et agglomération 138

Mot du maire de Montréal

Depuis l'arrivée au pouvoir de mon administration, nous avons posé des gestes pour favoriser à la fois l'essor économique de notre métropole et la qualité de vie de ses citoyennes et citoyens et ce, dans une approche de développement durable. Cela suppose obligatoirement une plus grande efficacité en matière de déplacement dans la ville. Ce Plan de transport que nous déposons est l'aboutissement de cette vision. Il est ambitieux. Il est même audacieux. Et il affiche un parti pris non équivoque pour les transports collectif et actif.

Son objectif : assurer les besoins de mobilité de tous les Montréalais en faisant de leur ville un endroit agréable à vivre ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement. À cet égard, le Plan de transport propose de saisir les opportunités offertes par l'aménagement de rues ou l'implantation d'infrastructures de transport pour rehausser l'image de la ville.

Dans un contexte où la population et les emplois croîtront d'ici 2021, les prévisions laissent présager une hausse réelle des déplacements dans et à destination de l'île de Montréal. Un certain nombre d'améliorations et d'ajouts au réseau routier devront donc être réalisés. Montréal possède déjà un vaste réseau de transport collectif. Le Plan de transport entend maximiser son utilisation et desservir une plus grande partie de la population montréalaise.

Montréal considère la sécurité de l'ensemble des usagers du réseau routier comme une priorité. C'est pour cela que nous mettons de l'avant une série de mesures pour qu'en bout de ligne, les piétons, les cyclistes et les automobilistes soient les grands gagnants de nos actions !

Le Plan de transport propose des actions concrètes pour nous assurer d'un équilibre durable entre les besoins de déplacement de la population et la qualité de l'environnement. À l'heure où les changements climatiques inquiètent de plus en plus les spécialistes comme les populations, nous n'avons plus le choix. Il devient urgent de poser des gestes qui ont un impact réel. C'est pourquoi le Plan de transport fait aussi appel aux gouvernements supérieurs et aux partenaires régionaux pour qu'ils s'engagent à soutenir ses orientations et à arrimer leurs priorités d'intervention à celle de la Ville.

Au cœur des intérêts de ses citoyens, ce Plan de transport démontre clairement la volonté de notre administration de transformer le système de transport, de l'améliorer et de le repenser afin de favoriser l'efficacité des déplacements, l'essor économique, la qualité de vie, le développement durable et la gestion responsable pour nous permettre de vivre mieux dans une ville où nous aurons réussi une conciliation harmonieuse et sécuritaire entre les divers choix de transport.

Gérald Tremblay

Maire de Montréal

Mot de monsieur André Lavallée

En 1967, les Montréalais et le monde entier découvraient l'Expo. Les îles nous proposaient un cadre enchanteur mais aussi la perspective ambitieuse d'une ville sans voiture, où les piétons règnent en maîtres, desservie par toutes sortes de moyens de transport collectif : le nouveau métro, l'Expo Express, le monorail, les balades électriques, les vélos et les navettes fluviales. Les voitures étaient reléguées dans des stationnements incitatifs.

Le Plan de transport de Montréal est en partie inspiré par cette vision audacieuse et innovatrice. Il prend aussi en compte d'autres facteurs indiscutables.

Les changements climatiques et la détérioration rapide de l'environnement nous préoccupent tous. Il nous faut aussi reconnaître que les modes de transport contribuent, pour une part importante, à la production des gaz à effet de serre. Les effets négatifs de cette pollution, en plus de se cumuler à l'échelle planétaire, ont des conséquences directes sur notre qualité de vie. Les Montréalais sont incommodés par les milliers de véhicules qui envahissent tous les jours les quartiers centraux et débordent dans les rues locales. Ils s'inquiètent avec raison de la sécurité dans les quartiers résidentiels et aux abords des écoles.

Désormais, nos choix en matière de transport doivent impérativement refléter nos préoccupations par rapport à l'environnement, la qualité de l'air que nous respirons, la santé, la sécurité, l'ambiance de nos quartiers, la qualité et le confort des aménagements urbains et concourir à l'équité sociale.

En conséquence, nous proposons que le transport collectif et actif s'impose de plus en plus comme le moyen qui sera privilégié pour se déplacer sur le territoire de l'île ou y accéder. Ce choix implique l'adoption et la mise en oeuvre de mesures déterminantes. Les déplacements à vocation économique et le transport des marchandises doivent être également pris en compte. Un certain nombre d'améliorations au réseau routier sont requises pour soutenir la compétitivité économique de Montréal et ses échanges commerciaux. Mais elles devront être réalisées dans une perspective de développement durable.

Le Plan recommande aussi de poursuivre la mise en place de nouvelles infrastructures de transport collectif à l'échelle de la région, tout en proposant que soient reconnus le caractère régional et structurant de ces équipements et la nécessité de développer de façon optimale les secteurs déjà urbanisés. Montréal s'engage à être partie prenante d'un plan d'action qui permettrait d'optimiser le déplacement des personnes et le transport des marchandises en lien avec l'aménagement du territoire, et ce, à l'échelle de la communauté métropolitaine.

Finalement, le Plan présente clairement les principaux chantiers que Montréal veut réaliser au cours des prochaines années. Montréal s'engage à y investir sa part des sommes très importantes qui seront requises mais elle ne pourra pas, seule, tout assumer. Pour se concrétiser, la vision du Plan devra être partagée et soutenue.

Montréal est déjà un lieu exceptionnel à bien des égards. Nous proposons un projet ambitieux, stimulant et qui se veut rassembleur : celui de réinventer notre avenir, en misant encore plus sur le développement durable et la qualité de vie ! Nous espérons que tous les citoyens vont s'y reconnaître !

André Lavallée

Membre du comité exécutif de Montréal
Responsable du transport collectif et de l'aménagement urbain

Mot de monsieur Claude Trudel

Entreprise publique de transport en commun, la Société de transport de Montréal est au cœur du développement économique de la région de Montréal. En contribuant à la qualité de vie des citoyens et à la protection de l'environnement, elle accompagne des millions de personnes dans leurs déplacements pour les études, les loisirs, le magasinage et autres activités.

Plus qu'un puissant moteur de développement économique, le transport en commun est aussi celui d'une véritable stratégie de développement durable, puisqu'il constitue un instrument privilégié pour réduire les gaz à effets de serre.

De nombreux événements récents ont marqué une véritable volonté politique de relance des transports collectifs dans la région métropolitaine de Montréal. De ceux-là, le Sommet de Montréal, tenu au printemps 2002, a reconnu au chapitre du transport en commun l'importance d'investir dans le renouvellement des infrastructures, dans l'amélioration et le développement de nouveaux services.

La STM s'associe avec fierté à cette grande démarche du Plan de Transport par laquelle Montréal fera du transport en commun l'une des assises principales de ses interventions dans l'amélioration de la qualité de vie de ses citoyens.

La vision et les engagements de la STM mèneront tant à l'amélioration des modes actuels en termes de rapidité, de confort, de sécurité, qu'à la diversification de l'offre, de façon à proposer, en prenant un virage marqué en faveur du développement durable, des services répondant encore mieux aux différents besoins des Montréalaises et des Montréalais.

Engagée dans la mise en œuvre de ce grand chantier d'amélioration des services, la STM vise une augmentation de plus de 25 % de son achalandage à l'horizon 2021. Le *Plan vert* du gouvernement du Québec et l'appui indéfectible de la Ville de Montréal lui donnent accès, pour la première fois depuis très longtemps, à des moyens financiers importants qui lui permettront d'y arriver.

À n'en pas douter, l'engagement de la Ville et de la STM est de faire de Montréal la première ville de transport en commun en Amérique du Nord.

Claude Trudel

Président du conseil d'administration de la STM

21 chantiers pour réinventer Montréal en 10 ans !

Le diagnostic du Plan de transport a permis d'établir que le réseau routier municipal, les ponts, les tunnels et autres actifs nécessitent des investissements majeurs. Il a aussi identifié les nombreuses interventions qui seraient encore requises pour réaménager certains échangeurs, parachever des boulevards, réaménager nombre de carrefours. **Il a surtout démontré qu'au seul chapitre du transport en commun, qu'il s'agisse du maintien ou du développement des réseaux de transport en commun existants, de nouveaux moyens de transport en commun ou de pistes cyclables, il nous faut considérer des investissements de plusieurs milliards de dollars.**

S'il nous importe tous de pouvoir nous déplacer efficacement pour accéder à l'emploi, à la santé, à la formation, aux loisirs et à la culture et d'assurer la prospérité économique de notre collectivité, nos choix individuels et collectifs en matière de transport doivent dorénavant intégrer d'autres dimensions tout aussi fondamentales : la protection de l'environnement, la qualité de l'air, la qualité de vie, la quiétude et l'ambiance des quartiers où nous habitons, la sécurité et la santé des citoyens, la qualité et le confort des aménagements publics, l'équité sociale et les montants à investir.

Montréal entend exercer un leadership fort en ce qui concerne les solutions et les priorités à mettre de l'avant en matière de transport.

Le Plan propose, d'abord et avant tout, un choix ambitieux et stimulant : celui d'investir massivement dans le développement des modes alternatifs à l'auto, soit le transport en commun, le covoiturage, l'autopartage, la gestion de la demande et les modes actifs comme la marche et le vélo.

Certes, un certain nombre d'améliorations du réseau routier devront aussi être réalisées. De plus, au plan économique, Montréal doit aussi préserver son rôle de plaque tournante des marchandises et sera partie prenante d'un plan d'action qui permettrait d'optimiser le transport des marchandises à l'échelle de la communauté métropolitaine. La région de Montréal compte pour plus de la moitié du produit intérieur brut du Québec. Ses fonctions entraînent de multiples échanges avec l'extérieur et ce, à l'échelle québécoise et internationale.

Les modes d'accès des personnes à l'île doivent aussi être considérés. Montréal demeure le cœur économique, social et culturel de la région métropolitaine, ce qui lui impose des contraintes importantes.

Il nous faut aussi reconnaître dorénavant, à l'échelle de la région métropolitaine, le caractère structurant des réseaux de transport en commun, mais aussi encourager la densification des secteurs particulièrement bien desservis.

Conséquemment, **Montréal propose un projet ambitieux et, plus précisément, 21 chantiers qu'elle veut réaliser simultanément, au cours de la prochaine décennie** pour améliorer radicalement la qualité de l'environnement de la métropole et la qualité de vie des citoyens qui l'habitent. Ce Plan interpelle tous les acteurs du transport, car il va de soi que, pour se concrétiser, la vision montréalaise doit être partagée.

Cette priorisation ne dispose pas de toutes les actions qui devront être entreprises et qui sont décrites dans le Plan de transport, mais l'atteinte des objectifs proposés nécessitera que l'administration municipale, avec ses partenaires, se concentre sur la réalisation effective de projets qui, certains à l'échelle de l'île et d'autres à l'échelle des quartiers, sont les plus susceptibles de provoquer les changements recherchés.

1er chantier

Implanter un réseau de tramways au Centre de l'agglomération

La première ligne, complémentaire au métro et au réseau piétonnier, formera une boucle desservant le Centre des affaires, le Havre de Montréal, le Vieux-Montréal, le nouveau CHUM, l'UQAM, le Quartier des spectacles et le Quartier International, là où se trouve la plus grande densité d'emplois et d'activités.

Le réseau se déploiera ensuite sur les axes de l'avenue du Parc, puis du chemin de la Côte-des-Neiges. Le réseau initial comportera donc près de 20 kilomètres et sera réalisé en phases successives. Il aura un impact extraordinaire sur l'environnement urbain et sera un catalyseur important de nombreux projets.

Il pourra ensuite se développer vers l'est et le nord sur le boulevard Pie-IX, desservant notamment le pôle Maisonneuve.

La possibilité de relier les lignes de l'avenue du Parc et du chemin de la Côte-des-Neiges, dans le parc du Mont-Royal, par un tramway ou une navette moderne et écologique, sera également étudiée.

2e chantier

Réaliser la navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Montréal-Trudeau

L'offre en transport en commun vers l'aéroport est actuellement très limitée et est tributaire de la congestion routière dans l'environnement immédiat de l'aéroport et surtout, le long des axes autoroutiers. Le projet permettra de garantir un temps de parcours de 20 minutes. Une première étude d'achalandage réalisée en 2005 a estimé à deux millions d'usagers par année le potentiel de cette navette. En plus des

voyageurs, 25 000 travailleurs se rendent quotidiennement sur le territoire aéroportuaire.

Dans le cadre d'une phase ultérieure, ce projet offrira l'opportunité d'améliorer le service de train entre le centre-ville, l'aéroport et l'ouest de Montréal.

3e chantier

Moderniser le matériel roulant et les équipements du métro de Montréal

Les voitures MR-63, mises en service en 1966 lors de l'ouverture du métro, ont atteint la fin de leur durée de vie utile. Le programme de remplacement prévoit l'acquisition de 336 voitures, soit un investissement de plus de 1,1 milliard$. Le gouvernement du Québec assumera 75% des coûts. D'ici 2008, les 423 voitures MR-73 seront rénovées et réaménagées afin de les maintenir en bon état et d'augmenter la capacité. À plus long terme, ces voitures devront être remplacées.

4e chantier

Prolonger le métro vers l'est

Pour améliorer sensiblement la desserte des nouveaux pôles économiques de l'est et du centre ouest de l'île, Montréal propose d'étendre le réseau de métro. À court terme, Montréal veut d'abord prolonger la ligne 5 (bleue) de Saint-Michel à Pie-IX. Ce boulevard offre le corridor de transport en commun nord-sud le plus important de l'île, en termes d'achalandage actuel et potentiel. La nouvelle station offrirait une correspondance avec la voie réservée Pie-IX et le train de l'Est et permettrait d'améliorer enfin les services dans l'Est de l'île en offrant un nouvel axe de déplacement structurant est-ouest au centre de l'île.

Par la suite, la ligne serait prolongée de Pie-IX jusqu'à Saint-Léonard et Anjou, sur une distance de 5,1 km.

5e chantier

Améliorer les services de la STM pour accroître l'achalandage de 8% en 5 ans

Montréal et la STM conviennent de mettre en œuvre immédiatement un plan d'amélioration des services qui vise une hausse de l'achalandage de 8% d'ici 2012, conformément à la Politique québécoise du transport collectif. La réalisation de cet objectif implique une hausse substantielle des services de l'ordre de 16%. La STM compte notamment augmenter son parc d'autobus, implanter des autobus articulés sur une vingtaine de circuits à fort achalandage, augmenter la fréquence du métro aux heures de pointe et améliorer la capacité d'accueil au début et à la fin des périodes de pointe, le midi et en soirée en semaine, l'après-midi et en soirée la fin de semaine. La STM déploiera également, en collaboration avec la Ville, un ensemble de mesures pour améliorer l'accessibilité, la propreté, la sécurité et l'information aux usagers.

6e chantier

Favoriser le covoiturage

Plusieurs organismes offrent des services de jumelage pour covoiturageurs, notamment l'AMT. Actuellement, plus de 250 entreprises sont inscrites à Covoiturage Allégo. Cependant, malgré les efforts déployés, l'utilisation solo de la voiture demeure la pratique dominante. Le taux moyen d'occupation des véhicules qui se destinent à Montréal n'est que de 1,27 personne/véhicule en pointe du matin. Plusieurs facteurs expliquent cette situation, notamment l'absence d'un véritable réseau de voies réservées au covoiturage. Sur l'île de Montréal, on ne compte en effet qu'une seule voie, soit sur l'autoroute 15, et encore, seulement en direction nord. Montréal propose donc au gouvernement du Québec de développer un réseau de voies réservées au covoiturage sur les autoroutes sur l'île et aux approches de l'île. Ces voies bénéficieraient aussi au transport collectif (autobus et taxi).

7e chantier

Installer une plus grande capacité en transport en commun dans le corridor Pont Champlain - Bonaventure

La Ville de Montréal a déjà fait connaître son intention de réaménager l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain. Ce projet se réalisera en trois phases. Il transformera une des principales entrées de Montréal et permettra de consolider et de développer le transport en commun dans le corridor centre-ville/pont Champlain/Rive-Sud. L'AMT, la STM et la Ville de Montréal examinent déjà toutes les mesures qui pourront être mises en œuvre pour augmenter la capacité d'accueil des autobus dans le centre-ville et faciliter leur déplacement dans le corridor Bonaventure (aménagement de voies en site propre). Ces interventions ne devront pas compromettre l'implantation à plus long terme d'un système léger sur rail dans l'axe centre-ville / Rive-sud.

8e chantier

Implanter un réseau de transport rapide par autobus en site propre (SRB)

Un certain nombre de grands axes du transport en commun, tels que le boulevard Pie-IX et le boulevard Henri-Bourassa, connaissent déjà un achalandage exceptionnel, particulièrement en heures de pointe. Montréal veut y implanter des voies réservées et rapides en site propre. Ce mode de déplacement convient bien à la desserte de secteurs moins centraux. Montréal veut réaliser ces deux projets dans

les meilleurs délais. Ces nouvelles voies en site propre pourraient être desservies par des autobus articulés ou des autobus à traction électrique (trolleybus) et à plus long terme par des tramways.

D'autres corridors offrent des opportunités similaires : celui de la rue Notre-Dame et de l'emprise du CN dans l'est, jusqu'à Pointe-aux-Trembles et celui de l'emprise ferroviaire Doney, dans l'ouest, au sud de l'autoroute 40. Ce dernier favoriserait les déplacements en transport en commun vers le Technoparc de l'arrondissement Saint-Laurent, qui constitue le deuxième secteur de destination pour motif travail des résidants de l'ouest de l'île.

9e chantier

Implanter des mesures prioritaires pour autobus sur 240 kilomètres d'artères

Pour favoriser l'utilisation accrue du transport en commun, il faut évidemment que les usagers du transport en commun puissent circuler efficacement et confortablement sur le réseau routier. En collaboration avec la STM, Montréal installera sur l'ensemble des artères et des collectrices desservies par des autobus, soit sur environ 240 km, des mesures accordant la priorité aux usagers du transport en commun. Actuellement, les autobus ne profitent d'un avantage concurrentiel par rapport à l'auto que sur une portion marginale du réseau. Il pourra s'agir, selon les circonstances, d'implanter de nouvelles voies réservées, de modifier les feux de circulation, de modifier la géométrie des chaussées, le marquage, les pratiques de déneigement et le stationnement.

Dans un premier temps, six axes parmi les plus achalandés bénéficieront de telles mesures : le boulevard Saint-Michel, la rue Beaubien, le boulevard Rosemont, l'axe Sauvé/Côte-Vertu et l'axe Saint-Jean/Pierrefonds de même que la rue Notre-Dame, entre la rue Dickson et le quartier Pointe-aux-Trembles.

10e chantier

Instaurer des plans de gestion des déplacements

De plus en plus de planificateurs et de promoteurs immobiliers présentent des projets qui intègrent les avantages des réseaux de transport en commun et des transports actifs. Montréal reconnaît le rôle essentiel des employeurs et des institutions dans l'atteinte de ses nouveaux objectifs en matière de transport et de déplacement des personnes.

Montréal entend donc dès maintenant s'assurer que tous les grands projets immobiliers soient accompagnés d'un plan de gestion des déplacements dans lequel toutes les dimensions des déplacements seront évaluées en fonction de l'existence et de la disponibilité du

transport en commun et des transports actifs, incluant le covoiturage, le vélo, l'autopartage et l'utilisation du taxi. Elle compte aussi revoir la réglementation d'urbanisme afin d'imposer des seuils maximums quant au nombre de places de stationnement et révisera sa politique de stationnement, adoptée il y a plus de douze ans. Montréal propose aussi que des Centres de gestion des déplacements soient implantés dans tous les secteurs de l'agglomération.

Montréal demandera au gouvernement de légiférer pour obliger les institutions et les entreprises de la Communauté métropolitaine à développer un plan de gestion des déplacements de leurs employés et de leurs utilisateurs.

Les employés municipaux bénéficieront eux aussi des mesures que proposera l'administration montréalaise.

11e chantier

Moderniser la rue Notre-Dame

La réalisation prochaine de ce projet très attendu devrait se traduire par une amélioration marquée de la qualité de vie dans les quartiers riverains qui subissent actuellement un débordement incessant de tous les types de véhicules et favoriserait le développement des grandes friches industrielles de l'Est et le déploiement d'un système de transport en commun beaucoup plus efficace pour ce vaste secteur de l'île. La réfection complète du tronçon donnera aussi l'occasion de réaménager les accès routiers du port et permettra au trafic lourd de rejoindre plus directement le réseau routier supérieur.

12e chantier

Réaliser le train de l'Est

Ce projet de train d'une longueur de 51 km, dont 35 sur de territoire de Montréal, reliera le centre-ville de Montréal, les arrondissements de Ahuntsic-Cartierville, Montréal-Nord, Saint-Léonard, Anjou et Pointe-aux-Trembles/Rivières-des-Prairies, ainsi que les villes de Repentigny et Mascouche. Sa réalisation a déjà été autorisée par le gouvernement du Québec. Les huit nouvelles stations montréalaises favoriseront un développement plus dense des secteurs concernés et ce faisant, une meilleure utilisation des infrastructures urbaines. Des stationnements incitatifs et pour vélos seront également implantés à chacune des gares. Les services d'autobus locaux seront réorganisés pour encourager l'utilisation de cette nouvelle infrastructure et aussi pour une meilleure desserte locale.

13e chantier

Doubler le réseau cyclable de Montréal en sept ans

Montréal veut favoriser l'utilisation du vélo comme moyen de transport utilitaire. Le réseau actuel compte près de 400 km de pistes et de bandes cyclables. Il atteindra 800 km, d'ici sept ans, soit le double. La réalisation de ce projet ambitieux, relativement peu coûteux, permettra à Montréal de devenir la ville cyclable par excellence. Dès 2007, l'implantation au centre-ville d'une nouvelle piste cyclable sur le boulevard de Maisonneuve d'est en ouest viendra consacrer le vélo comme une composante essentielle du système de transport. Dès l'hiver 2007, Montréal entend aussi rendre accessible à l'année une partie de son réseau cyclable. À court terme, et sur une base d'affaires, Montréal souhaite contribuer au développement d'un système de vélos en libre-service et, du même coup, accroître substantiellement le nombre de places de stationnements pour vélos. La réglementation sera également revue pour obliger les promoteurs et les opérateurs de stationnements à prévoir un nombre minimal de places de stationnements pour vélos. Montréal procédera aussi, au fil des ans, à une mise à niveau du réseau cyclable actuel.

14e chantier

Mettre en œuvre la *Charte du piéton*

Montréal a déjà fait connaître l'ensemble des mesures qu'elle veut mettre en œuvre pour établir la primauté du piéton dans le système de transport. La *Charte du piéton*, qui a fait l'objet d'une importante consultation publique en 2006, constitue dorénavant un chapitre majeur du Plan de transport de Montréal. Plusieurs des actions contenues dans la proposition de la *Charte du piéton* sont déjà mises en oeuvre, notamment le maintien de l'interdiction du virage à droite aux feux rouges sur l'ensemble du territoire, l'installation de feux piétons à décompte numérique, l'augmentation du budget consacré au marquage des intersections en début d'année et l'augmentation du nombre de policiers affectés à la sécurité et à la circulation. Dès 2008, Montréal élaborera un guide d'aménagement des voies publiques et des parcs au regard des besoins des piétons, incluant les critères d'accessibilité universelle.

15e chantier

Consolider le caractère piétonnier du centre-ville et des quartiers centraux

Montréal est reconnue comme une ville où il fait bon marcher, de jour comme de soir. La marche est d'ailleurs le principal mode de déplacement de 40 % à 50 % des personnes le matin dans les quartiers centraux pour les courtes distances. Outre l'ensemble des mesures qu'elle entend déployer à l'échelle de l'agglomération, Montréal veut en priorité consolider le caractère piétonnier du centre-ville et des quartiers centraux. À cet égard, elle entend notamment favoriser la poursuite du développement du réseau piétonnier intérieur qui compte déjà plus de 30 km et qui s'articule autour de 10 stations de métro et des principaux terminus d'autobus et de trains. On estime à 500 000 le nombre de personnes qui l'empruntent quotidiennement. Toujours dans le Centre, Montréal entend rapidement sécuriser les intersections, en commençant par le boulevard de Maisonneuve, la rue Sainte-Catherine et le boulevard René-Lévesque.

16e chantier

Redonner aux résidants des quartiers montréalais la qualité de vie qui leur revient

Le Plan de transport propose de créer des *quartiers verts*. Cette approche, inspirée du *Plan de déplacement de Paris*, encouragera la désignation de périmètres à l'intérieur desquels s'appliqueront un

ensemble de mesures et d'aménagements visant à apaiser la circulation, améliorer la sécurité et redonner aux résidants de ces quartiers la quiétude et la qualité de vie qui leur revient. Ces périmètres désigneront des quartiers résidentiels de même que des secteurs englobant des parcs, des institutions scolaires, des hôpitaux, des équipements publics et, dans certains cas, des activités commerciales ou touristiques. La désignation des *quartiers verts* appartiendra aux villes et aux arrondissements qui auront, dans leurs plans locaux de déplacements, la responsabilité de cibler et de mettre en œuvre les mesures applicables. La démarche sera soutenue par l'adoption de règles d'harmonisation pour tenir compte de la hiérarchisation de l'ensemble des besoins (réseau de camionnage, desserte par autobus, réseau cyclable, etc.)

17e chantier

Accroître la sécurité des déplacements

Montréal demeure une des villes les plus sécuritaires en Amérique du Nord. Des efforts importants doivent encore être consentis pour changer les comportements. Chaque année, plus de 12 000 personnes sont blessées et une cinquantaine sont tuées dans un accident de la route sur le territoire de Montréal. Le Plan de transport propose un ensemble de mesures, dont la plupart pourront être mises en place rapidement. L'inattention, la distraction et le non respect du *Code de sécurité routière* sont identifiés comme les principales causes d'accident. En plus de maintenir une forte présence policière dédiée à la sécurité des déplacements, Montréal veut notamment mettre en place un bureau de la sécurité des déplacements, sécuriser les zones de chantier de construction, réduire la limite de vitesse de 50 km/h à 40 km/h sur l'ensemble des rues locales à l'exception des artères, réaménager les abords des stations de métro, améliorer le marquage des traverses piétonnes, réduire les largeurs de traversée des chaussées et sécuriser 50 intersections par année, en priorisant les plus problématiques. Montréal plaide aussi en faveur de l'interdiction de l'usage du téléphone cellulaire au volant et réalisera chaque année des campagnes de sensibilisation au respect du *Code de sécurité routière*.

18e chantier

Entretenir et compléter le réseau routier de l'île

Au cours des dernières années, Montréal a substantiellement augmenté les montants qu'elle consacre à la remise en état et à l'entretien récurrent du réseau, dont elle détient la responsabilité même si, pour une bonne part, il répond en partie aux besoins de toute la région. Au cours des prochaines années, Montréal entend maintenir son niveau d'effort actuel, soit des investissements de près de 160 M$ annuellement.

Par ailleurs, même si le Plan de transport affiche un parti pris non équivoque pour les transports collectif et actif, un certain nombre d'améliorations et d'ajouts au réseau routier devront nécessairement être réalisés.

À ce chapitre, Montréal entend réaliser en priorité les projets suivants :

- Réaliser des travaux de sécurisation de la rue Notre-Dame (à l'est de la rue Dickson jusqu'à la rue Curatteau);
- Réaménager la rue Shebrooke Est, entre la 36e avenue (Pointe-aux-Trembles) et la rue Notre-Dame;
- Procéder à la réfection de la rue Sherbrooke, entre le boulevard Pie-IX et la rue Papineau;
- Raccorder le boulevard Cavendish ; une première phase des travaux établira le lien Royalmount/Cavendish;
- Raccorder le boulevard Langelier (entre les boulevards des Grandes-Prairies et Henri-Bourassa);
- Prolonger le boulevard Rodolphe-Forget (Bourget);
- Prolonger le boulevard Jacques-Bizard jusqu'à l'autoroute 40;
- Aménager un boulevard urbain dans l'emprise de l'A-440;
- Construire une nouvelle structure entre l'île Bizard et l'île de Montréal.

Ces travaux devront accorder une place importante au transport en commun et aux modes actifs. Le réseau routier sera aménagé de façon à ce que le transport en commun puisse offrir des temps de déplacement plus compétitifs par rapport à l'automobile. Des voies cyclables seront implantées. Les aménagements devront être conçus pour permettre le déplacement confortable et sécuritaire des piétons. Chaque projet sera conçu, non pas seulement comme un lien routier, mais comme un véritable projet urbain intégré.

Cette liste de priorités ne dispose pas de l'ensemble des travaux qui seraient requis dans l'horizon du Plan ou à plus long terme. La priorisation des projets routiers sera revue aux cinq ans, compte tenu du rythme de développement urbain des secteurs concernés.

19e chantier

Faciliter le transport des marchandises et les déplacements à vocation économique

La région de Montréal joue le rôle d'une plaque tournante du transport des marchandises à l'échelle continentale. Le maintien et l'amélioration de la performance des infrastructures stratégiques que sont le port, les aéroports, le système ferroviaire ainsi que le réseau routier assurent la poursuite des échanges efficaces entre la région et le reste du monde. Les propositions contenues dans le Plan de

transport visent à soutenir la compétitivité et la force d'attraction de Montréal en offrant des conditions favorables aux entreprises existantes ainsi qu'aux nouveaux investissements. La modernisation de la rue Notre-Dame permettra d'accroître l'accessibilité terrestre du port de Montréal. L'implantation d'une navette ferroviaire entre l'aéroport et le centre-ville vise à soutenir la croissance du système aéroportuaire. Le plan propose aussi une approche qui permettrait d'améliorer le service de trains dans le corridor Montréal-Toronto.

Montréal sera à l'affût des changements structurels qui sont à prévoir dans le contexte de globalisation du commerce et des nouveaux modes de production et sera partie prenante d'un plan d'action qui permettrait d'optimiser le transport des marchandises à l'échelle de la communauté métropolitaine. Entre-temps, elle continuera à collaborer avec les acteurs de l'industrie à travers le Comité interrégional pour le transport des marchandises (CITM), dont la mission consiste à consolider la position du Grand Montréal comme plaque tournante du transport des marchandises. Montréal propose aussi d'étendre au territoire de l'agglomération le réseau de camionnage et de réduire encore davantage les risques reliés au transport routier de matières dangereuses.

20e chantier

Revoir la gouvernance

Montréal ne peut pas et ne compte pas réaliser sa vision seule, ni en vase clos. L'agglomération de Montréal constitue le cœur d'une communauté de plus de 3,4 millions d'habitants. Le Plan de transport et les priorités qu'il met de l'avant interpellent de nombreux acteurs, aussi bien les individus, qu'ils résident à Montréal ou en banlieue, les entreprises privées ou publiques et les acteurs majeurs que sont le ministère des Transports du Québec, l'Agence métropolitaine de Transport, la Communauté métropolitaine de Montréal, la Société de Transport de Montréal, et bien sûr les gouvernements supérieurs.

Montréal peut influencer une partie du système de transport, mais elle a peu d'influence sur une portion importante des déplacements dans la région, notamment les déplacements interrégionaux passant sur l'île, le transport des marchandises, les habitudes de transport de la population de la région, la réglementation des carburants et des émissions des véhicules de tout genre, etc. Les discussions, parfois difficiles, entre les acteurs découlent en partie du très grand nombre de structures de gestion et de décisions qui existent à l'échelle métropolitaine.

Les élus de Montréal et de la région métropolitaine revendiquent depuis longtemps une responsabilité et une imputabilité accrue en matière de transport en commun, d'autant que les choix en matière de transport interpellent également les questions d'aménagement, d'habitation et d'infrastructures.

Le rapport Bernard affirmait en 2002 qu'il ne peut y avoir de système efficace et performant de transport en commun sans une vision métropolitaine qui l'encadre et l'anime. Montréal a, en 2003, donné son appui à cette recommandation du rapport Bernard et elle réaffirme aujourd'hui l'urgence de poursuivre les discussions afin d'en arriver à un consensus avec ses partenaires régionaux, ainsi qu'avec le gouvernement du Québec, concernant la gouvernance métropolitaine en matière de transport en commun.

21e chantier

Se donner les moyens de nos ambitions

Le maire de Montréal, avec ses collègues des autres grandes villes, a réussi à convaincre le gouvernement du Canada de consacrer une partie de la taxe fédérale sur l'essence à l'amélioration du réseau de transport collectif. Le maire a également insisté à plusieurs reprises auprès du gouvernement du Québec pour que les sommes provenant du fédéral servent en priorité à des fins de transport collectif. La création de la SOFIL et du Fonds vert a également été reçue comme des décisions encourageantes, même si les programmes en question comportent certaines contraintes importantes.

Au cours des derniers mois, les villes se sont adressées à plusieurs reprises au gouvernement canadien pour réclamer la pérennité de tous les fonds fédéraux dédiés au transport en commun (pourcentage de la taxe sur l'essence et C-66) et la mise en place d'un Plan national de transport en commun. Selon les estimations de l'Association canadienne du transport urbain, les réseaux de transport en commun ont besoin d'une injection annuelle de 4,2 G$, dont 44 % est nécessaire pour maintenir les équipements existants et 56 % pour les besoins de développement. La Fiducie pour l'infrastructure des transports en commun représente actuellement 300 M$ par année. Le caucus des grandes villes propose comme première étape un financement annuel de 2 G$, en sus du maintien des fonds existants. Ces nouveaux fonds seraient répartis en tenant compte du taux d'usage et de la population. Les montants seraient mis à la disposition des villes dotées de plans intégrés de transport privilégiant les transports en commun en tant que moyen principal pour répondre à la croissance future de la demande en matière de déplacements. Rappelons que le caucus des maires des grandes villes canadiennes a également demandé que le gouvernement fédéral verse aux villes l'équivalent de un cent de la TPS, afin que celles-ci disposent d'une base financière solide pour répondre à la croissance urbaine. Cela représenterait des revenus supplémentaires de 275 M $ par année pour la métropole.

Montréal a également entrepris des discussions avec le gouvernement du Québec pour déterminer de nouveaux champs fiscaux qui lui

permettraient d'avoir accès à des sources de revenus en lien avec le déploiement de l'activité économique et pour se voir reconnaître des pouvoirs habilitant pour lui permettre d'assumer son rôle de métropole.

La réalisation du Plan de transport nécessitera évidemment des investissements majeurs, de la part de Montréal, des gouvernements et de ses principaux partenaires.

Au cours des dix prochaines années, Montréal prévoit consacrer pour sa part un peu plus de 200 M $ supplémentaires par année pour développer les réseaux de transport collectif et actif et contribuer à la réalisation d'un certain nombre d'améliorations au réseau routier.

Outre les moyens financiers dont elle dispose déjà, soit la SOFIL et le Fonds vert, et considérant que la participation globale des usagers du transport en commun ne doit pas augmenter en terme réel (c'est-à-dire plus que l'inflation), Montréal compte sur une combinaison de plusieurs sources de nouveaux revenus pour réaliser ses engagements :

- la stratégie nationale des transports en commun;
- le cent de la TPS;
- de nouveaux pouvoirs habilitant.

Parallèlement à ces démarches, Montréal envisage aussi la possibilité d'instaurer un péage ceinturant l'île, dont les revenus nets, qui devraient atteindre 300 M $ par année, seraient dédiés à la réalisation des projets prioritaires du Plan de transport.

Les décisions finales à propos du financement du Plan de transport et du recours à l'une ou l'autre ou à une combinaison de ces nouvelles sources de revenus seront prises en décembre 2007, au terme de la consultation sur le Plan et en tenant compte des résultats des démarches de Montréal auprès des gouvernements.

Les figures A, B et C présentent les principaux projets faisant partie des 21 chantiers dans le domaine du transport en commun, du réseau routier et du vélo.

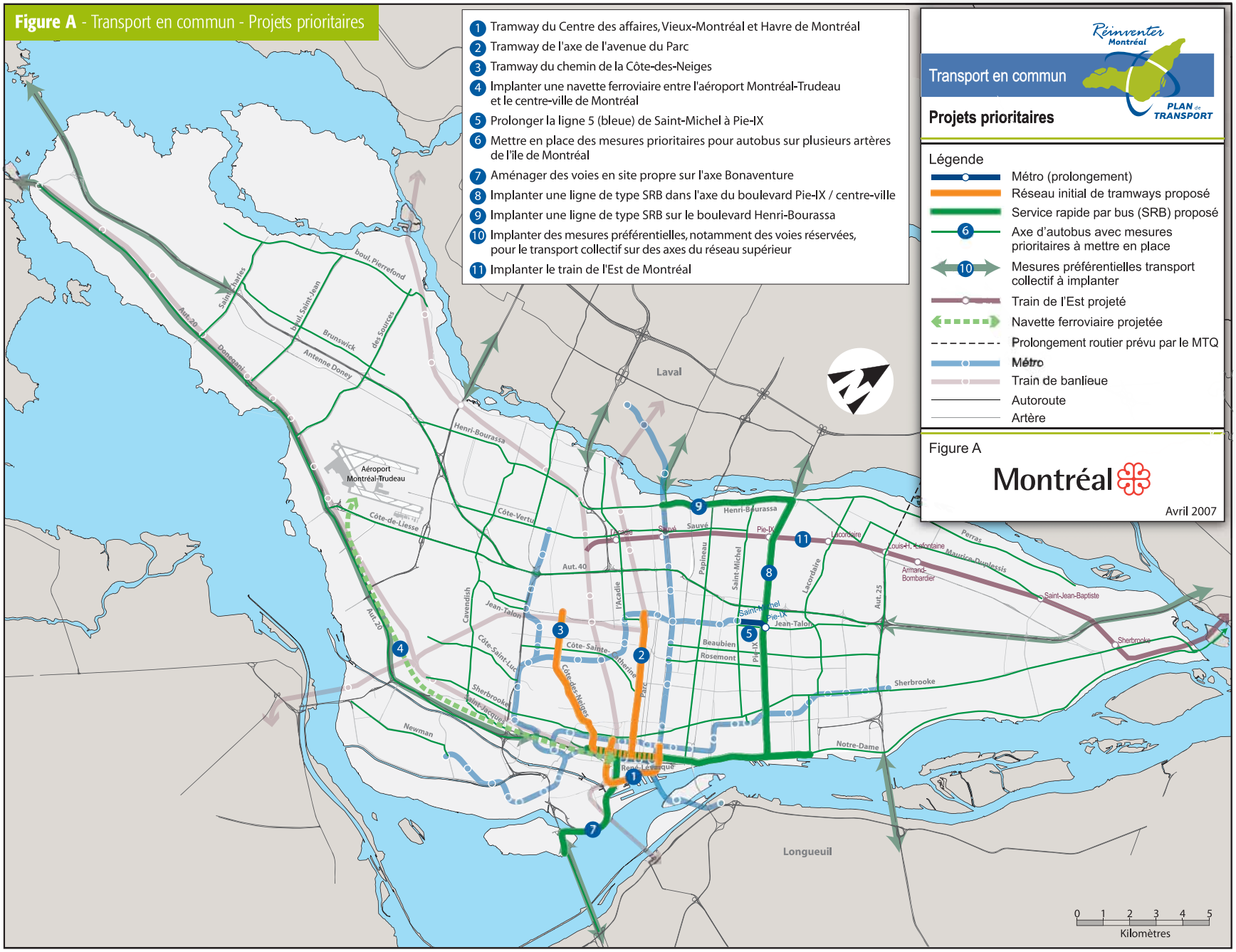


Figure A - Transport en commun - Projets prioritaires
1 Tramway du Centre des affaires, Vieux-Montréal et Havre de Montréal
2 Tramway de l'axe de l'avenue du Parc
3 Tramway du chemin de la Côte-des-Neiges
4 Implanter une navette ferroviaire entre l'aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville de Montréal
5 Prolonger la ligne 5 (bleue) de Saint-Michel à Pie-IX
6 Mettre en place des mesures prioritaires pour autobus sur plusieurs artères de l'île de Montréal
7 Aménager des voies en site propre sur l'axe Bonaventure
8 Implanter une ligne de type SRB dans l'axe du boulevard Pie-IX / centre-ville
9 Implanter une ligne de type SRB sur le boulevard Henri-Bourassa
10 Implanter des mesures préférentielles, notamment des voies réservées, pour le transport collectif sur des axes du réseau supérieur
11 Implanter le train de l'Est de Montréal
Réinventer Montréal
Transport en commun
PLAN de TRANSPORT
Projets prioritaires
Légende
Métro (prolongement)
Réseau initial de tramways proposé
Service rapide par bus (SRB) proposé
Axe d'autobus avec mesures prioritaires à mettre en place
Mesures préférentielles transport collectif à implanter
Train de l'Est projeté
Navette ferroviaire projetée
Prolongement routier prévu par le MTQ
Métro
Train de banlieue
Autoroute
Artère
Figure A
Montréal
Avril 2007
Laval
Longueuil
Aéroport Montréal-Trudeau
Henri-Bourassa
Côte-Vertu
Côte-de-Liesse
Aut. 40
Aut. 20
Aut. 25
Pie-IX
Saint-Michel
Jean-Talon
Côte-Sainte-Catherine
Côte-des-Neiges
Côte-Saint-Luc
Sherbrooke
Saint-Jacques
Newman
Notre-Dame
René-Lévesque
Parc
Papineau
Lacordaire
Louis-H. Lafontaine
Maurice-Duplessis
Perras
Saint-Jean-Baptiste
Armand-Bombardier
Cavendish
Brunswick
Antenne Doney
Saint-Charles
boul. Saint-Jean
boul. Pierrefond
des Sources
Dorval
Sauvé
Acadie
Beaubien
Rosemont
0 1 2 3 4 5
Kilomètres

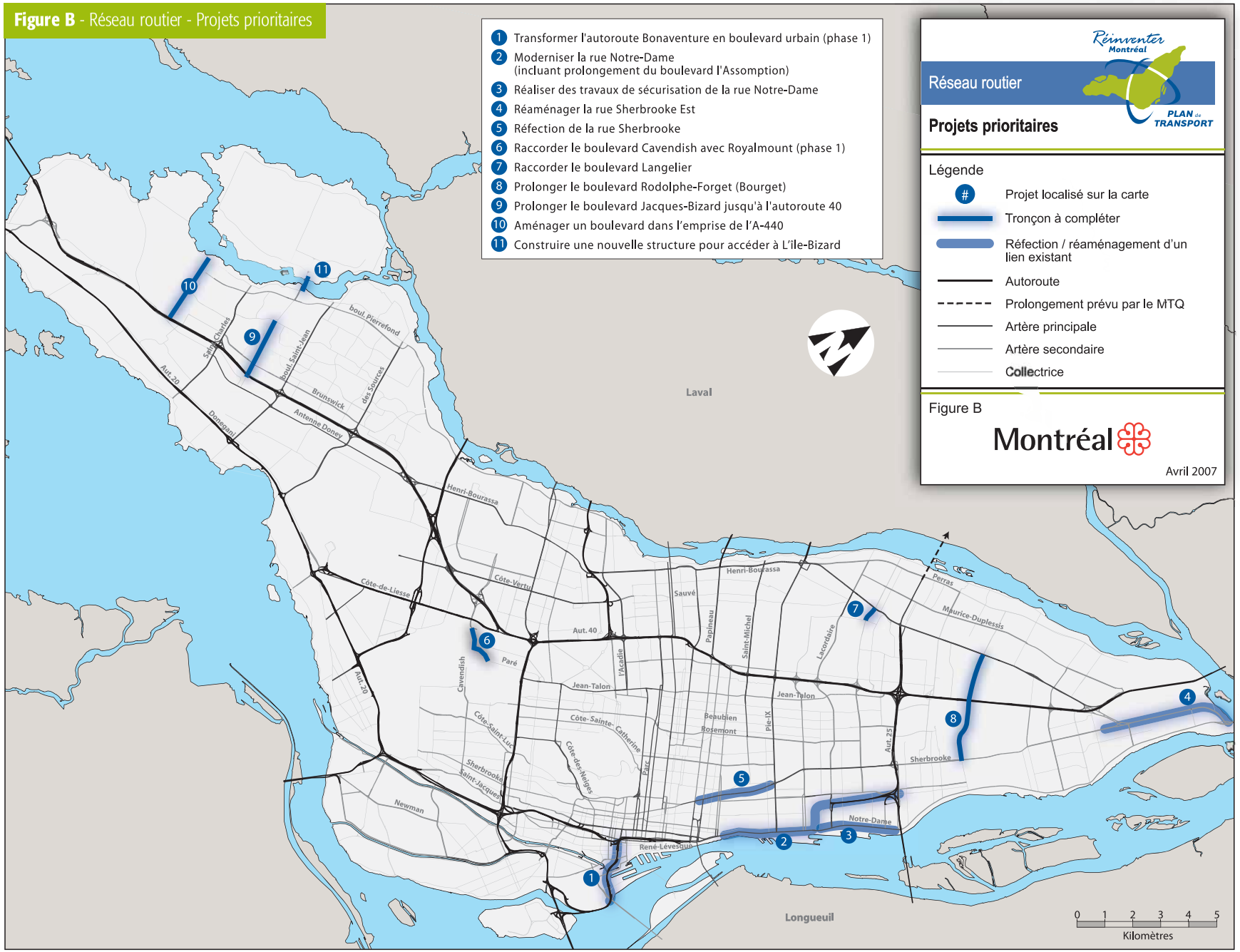


Figure B - Réseau routier - Projets prioritaires
1 Transformer l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain (phase 1)
2 Moderniser la rue Notre-Dame (incluant prolongement du boulevard l'Assomption)
3 Réaliser des travaux de sécurisation de la rue Notre-Dame
4 Réaménager la rue Sherbrooke Est
5 Réfection de la rue Sherbrooke
6 Raccorder le boulevard Cavendish avec Royalmount (phase 1)
7 Raccorder le boulevard Langelier
8 Prolonger le boulevard Rodolphe-Forget (Bourget)
9 Prolonger le boulevard Jacques-Bizard jusqu'à l'autoroute 40
10 Aménager un boulevard dans l'emprise de l'A-440
11 Construire une nouvelle structure pour accéder à L'île-Bizard
Réinventer Montréal
Réseau routier
PLAN de TRANSPORT
Projets prioritaires
Légende
Projet localisé sur la carte
Tronçon à compléter
Réfection / réaménagement d'un lien existant
Autoroute
Prolongement prévu par le MTQ
Artère principale
Artère secondaire
Collectrice
Figure B
Montréal
Avril 2007
Laval
Longueuil
Kilomètres
0 1 2 3 4 5
Aut. 20
Aut. 40
Aut. 25
Donegani
Antenne Doney
Brunswick
des Sources
boul. Pierrefond
boul. Saint-Jean
Saint-Charles
Henri-Bourassa
Côte-de-Liesse
Côte-Vertu
Sauvé
Papineau
Saint-Michel
Lacordaire
Perras
Maurice-Duplessis
Cavendish
Pare
l'Acadie
Jean-Talon
Côte-Saint-Luc
Côte-Sainte-Catherine
Côte-des-Neiges
Parc
Beaubien
Rosemont
Pie-IX
Sherbrooke
Saint-Jacques
Newman
René-Lévesque
Notre-Dame

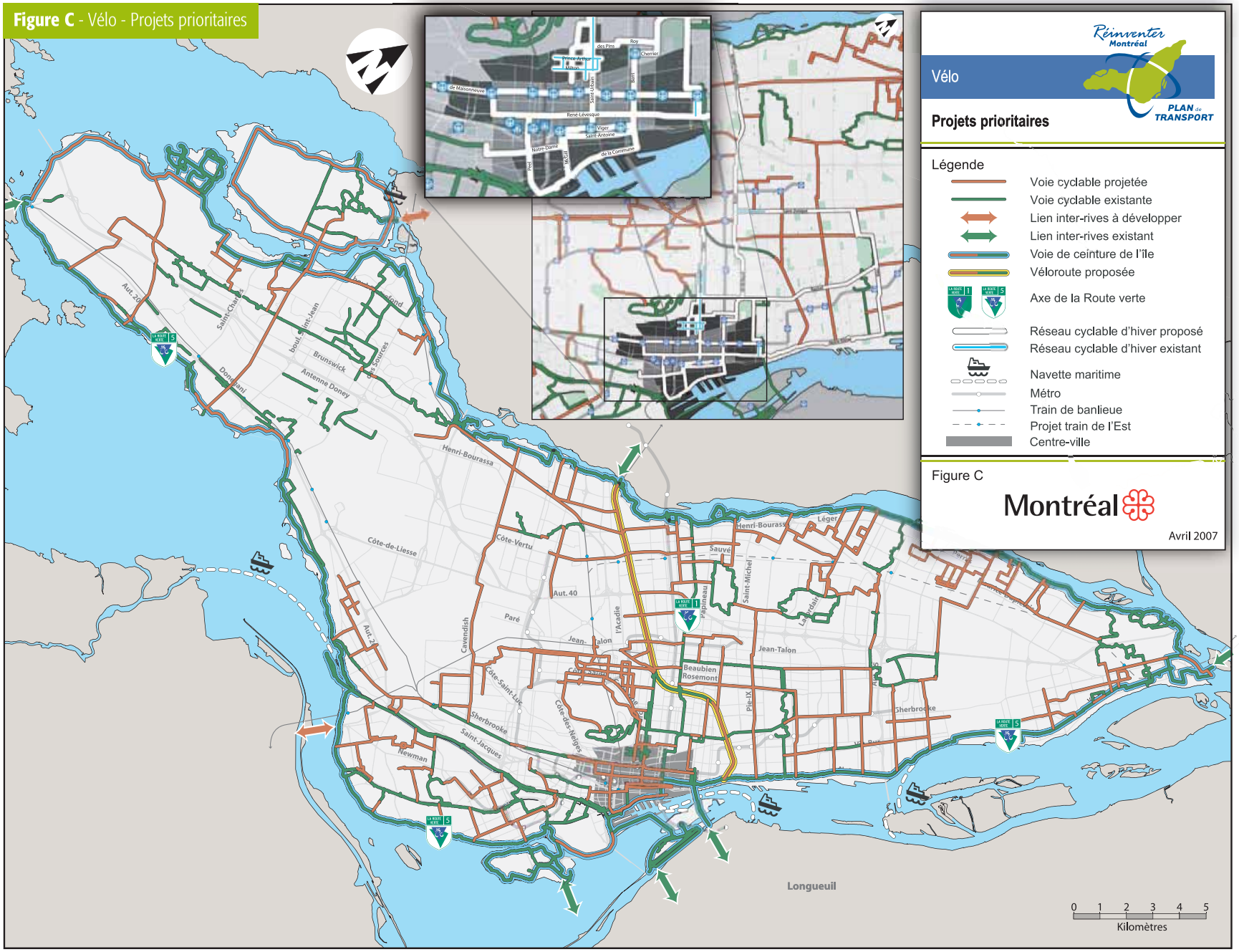


Figure C - Vélo - Projets prioritaires
Réinventer Montréal
Vélo
PLAN de TRANSPORT
Projets prioritaires
Légende
Voie cyclable projetée
Voie cyclable existante
Lien inter-rives à développer
Lien inter-rives existant
Voie de ceinture de l'île
Véloroute proposée
Axe de la Route verte
Réseau cyclable d'hiver proposé
Réseau cyclable d'hiver existant
Navette maritime
Métro
Train de banlieue
Projet train de l'Est
Centre-ville
Figure C
Montréal
Avril 2007
Kilomètres
0 1 2 3 4 5
Longueuil
Henri-Bourassa
Côte-Vertu
Côte-de-Liesse
Aut. 40
Aut. 20
Aut. 2
Pierre-Péladeau
Saint-Michel
Jean-Talon
Beaubien
Rosemont
Sherbrooke
Saint-Jacques
Newman
Côte-Saint-Luc
Côte-des-Neiges
Cavendish
Pie-IX
Brunswick
Antenne Doney
Dorchester
Saint-Charles
Sauvé
Léger
Paré
Lacordaire
Roy
Chambly
Prince-Arthur
Mount-Royal
Saint-Denis
Saint-Hubert
Papineau
René-Lévesque
Viger
Saint-Antoine
Notre-Dame
de la Commune
Peel
McGill
des Pins
de Maisonneuve

Réinventer
Montréal

PARTIE 1

Introduction

Démarche du plan de transport

Lors du Sommet de Montréal de juin 2002, la Ville et ses grands partenaires ont convenu du besoin pour Montréal de se doter d'un Plan de transport. Il a été entendu que le Plan de transport de Montréal devait s'appuyer sur des orientations fortes :

- **choisir le transport collectif** comme mode privilégié de déplacement des personnes;
- **favoriser les modes de transport de remplacement de l'auto** (le transport en commun et les modes actifs comme la marche et le vélo);
- consolider Montréal en tant que **plaque tournante de transport de marchandises**;
- **adapter l'offre de transport** afin de renforcer les pôles existants et de limiter l'étalement urbain;
- **adopter des cibles précises** de réduction de l'usage de l'automobile.

À la suite du Sommet, Montréal s'est donné un plan global *Imaginer • Réaliser Montréal 2025 – Un monde de créativité et de possibilités* qui a comme objectif central la qualité de vie des citoyens. Le Plan de transport est un des axes majeurs de ce plan d'ensemble. De plus, il reprend et fait siennes les grandes orientations du *Plan d'urbanisme* adopté par le conseil municipal en 2004, plus particulièrement la consolidation du Centre et la densification des secteurs de développement.

Afin d'élaborer le Plan de transport, Montréal s'est donné dès 2002 une démarche comportant les grandes étapes suivantes.

La première étape a établi la vision de transport et les objectifs stratégiques de la Ville dans le document *Vision et objectifs*. La consultation des grands partenaires de la Ville (gouvernements, entreprises publiques et privées de transport, milieu économique et groupes d'intérêt liés au transport) et des arrondissements à l'automne 2004 a dégagé un consensus sur la direction à prendre et en particulier sur l'énoncé de la Vision du transport :

Assurer les besoins de mobilité de tous les Montréalais, en faisant de leur ville un endroit agréable à vivre ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement. Pour ce faire, Montréal veut réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et des modes actifs.

La deuxième étape, fruit d'un travail important de réflexion, a permis de décrire le système de transport montréalais dans le document *Portrait et diagnostic* et d'en cibler les forces et les faiblesses par rapport à la Vision de transport. La Commission sur le transport, la gestion des infrastructures et l'environnement du conseil municipal de Montréal a tenu une consultation publique sur le document en juin et en septembre 2005 et les intervenants ont, dans l'ensemble, adhéré aux idées émises dans le document. Les recommandations de la Commission ont été intégrées dans la présente démarche.

Montréal entreprend par le présent document de consultation l'étape cruciale de la démarche du Plan de transport avant son adoption. Le document propose, d'abord et avant tout, un choix ambitieux : celui du transport collectif comme moyen privilégié de déplacement des personnes et comme outil structurant du développement de Montréal, qui se fera dorénavant en tenant compte des enjeux de la qualité de vie et des changements climatiques. Le Plan propose en conséquence non seulement une vision et une planification d'ensemble, mais aussi un certain nombre de projets prioritaires et stratégiques que Montréal veut absolument voir se réaliser pour mettre en œuvre un changement radical qui constituerait un avantage extraordinaire pour notre ville et les citoyens qui l'habitent.

Les villes et les arrondissements réalisent et développent déjà des projets qui s'inscrivent dans les priorités du Plan. Ils auront à jouer un rôle majeur dans la mise en œuvre des mesures proposées par le Plan.

Une fois adopté, le Plan de transport constituera le cadre de référence de Montréal pour ses interventions stratégiques. Il guidera également le positionnement de Montréal au sein de la Communauté métropolitaine de Montréal et dans ses discussions avec les gouvernements.

Envergure du plan

Dans le cadre des orientations proposées, le Plan de transport émet des propositions concrètes dans les différents domaines influant sur l'organisation des déplacements, dont certaines ne relèvent pas directement de Montréal. Si celles-ci peuvent sembler audacieuses, elles demeurent pourtant nécessaires si l'on souhaite mettre en œuvre un nouvel équilibre durable entre les besoins de mobilité de la population et la qualité de l'environnement.

En ce sens, le Plan de transport exprime un engagement très fort sur des enjeux majeurs que sont :

- le développement des transports actifs et collectifs;
- la diminution de la place de l'automobile;
- la sécurité des déplacements.

Montréal possède un imposant patrimoine en matière de transport collectif, notamment un métro qui se classe encore aujourd'hui parmi les meilleurs et les plus performants du monde. Elle entend favoriser une utilisation optimale des réseaux existants. En priorisant le transport

Dans le but d'alléger le texte, les notes correspondant aux différents appels de note se retrouvent à la fin du document.

collectif, Montréal choisit de desservir le plus grand nombre de citoyens possible, souscrivant ainsi au principe de l'équité sociale, et d'offrir aux Montréalais un accès aux lieux de résidences, aux secteurs d'emplois, d'études et de loisirs. Du coup, elle confirme le rôle structurant des réseaux de transport collectif dans l'organisation de son territoire.

Montréal reconnaît aussi l'importance et même l'urgence d'investir dans le développement des réseaux de transport. Elle ne pourra toutefois y arriver seule. La réalisation des propositions du Plan de transport exige l'implication de plusieurs acteurs. Montréal appelle les gouvernements supérieurs et les partenaires régionaux à s'engager à soutenir les orientations du Plan de transport et à arrimer leurs priorités d'intervention à ce Plan. C'est uniquement par le développement d'une vision commune que la métropole réussira à se donner un système de transport beaucoup plus performant, compétitif et attrayant.

Suivi et mise à jour

Une fois le Plan de transport adopté, sa mise en œuvre porte sur un horizon de 20 ans et fera l'objet d'un suivi périodique.

Toutefois, les grandes priorités du Plan de transport énoncées dans la section *21 chantiers pour réinventer Montréal en 10 ans!* constitueront les choix fondamentaux de projets qui feront l'objet d'une mise en œuvre dans les dix prochaines années.

À la suite de la consultation publique sur le Plan, Montréal préparera un plan de mise en oeuvre détaillé pour la réalisation des chantiers.

Pour effectuer le suivi du Plan, dès 2008, Montréal, avec la participation des arrondissements et des villes reconstituées, déterminera les indicateurs de moyens et les indicateurs de résultats requis.

Indicateurs de moyens et de résultats

Les indicateurs de moyens permettront de mesurer l'ampleur des modifications apportées au système de transport. Les indicateurs de résultats mesureront les effets des modifications apportées quant aux habitudes de déplacement des Montréalais et sur les autres facteurs sociaux et environnementaux en lien avec le transport (accessibilité, sécurité, santé, environnement, économie, etc.). Les résultats de la consultation publique du Plan de transport seront aussi pris en compte dans l'établissement de ces indicateurs. Ceux-ci viseront notamment à mesurer :

- la réduction de l'utilisation de l'automobile;
- l'impact significatif sur l'environnement;
- l'amélioration de la sécurité des déplacements;
- le niveau des investissements publics et privés;
- l'impact dynamisant sur le secteur québécois du transport;
- la réduction des coûts individuels directs de transport;
- la réduction de certains coûts publics.

Suivi annuel

Sur une base annuelle, le suivi du Plan de transport permettra de faire un bilan des interventions réalisées par une mesure des indicateurs de moyens, par exemple le nombre d'heures de service d'autobus ou encore le nombre d'intersections sécurisées pour les piétons. Ce suivi annuel sera un moyen de mesurer les investissements et la nature de ceux-ci consacrés dans le domaine des transports sur le territoire de Montréal et dans la région. Cet exercice permettra à la ville, aux arrondissements, aux villes reconstituées 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 essentiellement une obligation de moyens.

Suivi quinquennal

Le suivi des résultats sera, quant à lui, quinquennal et synchronisé sur l'enquête origine-destination de la région métropolitaine. Cette enquête, qui est réalisée aux cinq ans, s'intéresse aux habitudes de transport. La prochaine enquête aura lieu en 2008 et les résultats seront probablement disponibles en 2009. La Ville souhaite toutefois que cette enquête soit réalisée aux trois ans afin d'assurer un suivi plus fréquent des résultats du Plan.

Révision du Plan en 2012

Le suivi des résultats permettra de faire une première mise à jour du Plan de transport. Alors que la Vision aspire à un caractère de permanence, le Plan devra adapter la progression des activités de réalisation pour tenir compte des résultats et pour être en lien étroit avec le développement de Montréal. Les mises à jour pourront conduire à la révision des projets, à la définition de nouvelles actions, à l'établissement de nouveaux horizons et de nouvelles priorités. Cette mise à jour du Plan sera soumise pour consultation publique et pour adoption par le conseil municipal.

Réinventer Montréal

PARTIE II

Positionnement de Montréal

Vision et objectifs stratégiques : un virage radical maintenant

Les artères de plus en plus encombrées, les transports collectifs fortement sollicités, mais souvent insuffisants, la dégradation remarquée de la qualité de l'air, l'omniprésence de l'automobile, en particulier dans les quartiers résidentiels, sont autant de signes d'une évolution non souhaitable des transports et contribuent aux changements climatiques et à la détérioration rapide de la planète. Cette évolution agit en sens contraire à l'objectif de Montréal d'offrir un cadre de vie exceptionnel, sécuritaire et habitable.

Les travaux du Plan de transport ont contribué à préciser davantage la nature de la Vision et d'en définir les enjeux liés à l'environnement, à l'économie, à l'aménagement du territoire et à l'efficacité des déplacements. Un virage radical s'impose maintenant.

Montréal devra disposer d'un système de transport de plus en plus performant qui pourra à la fois assurer les déplacements des personnes et des marchandises dans de bonnes conditions, et contribuer à la qualité de vie des citoyennes et des citoyens ainsi qu'au développement de l'économie.

La mobilité croissante et les besoins d'accessibilité variés sur le territoire, conjugués aux exigences du développement durable et des finances publiques, commandent l'élaboration de stratégies bien ciblées. Dans ce contexte, le Plan vise à clarifier les orientations et à concilier les dimensions locales et régionales du transport, en considérant les autres dimensions de l'activité humaine et de l'organisation de l'agglomération.

Offrir des conditions optimales de déplacement en termes de temps, de confort, de sécurité et de coût

La mobilité des personnes est essentielle à la satisfaction des besoins sociaux et économiques, notamment l'accès à l'emploi, à la santé, à la formation et à la culture. Le système de transport doit offrir un meilleur niveau de performance et de coût. Dans un tel contexte, le transport en commun et les modes actifs doivent être privilégiés en raison de leur capacité à améliorer l'environnement et la qualité de vie et de répartir équitablement les services et les coûts qui y sont associés.

Améliorer la qualité de vie des citoyens, notamment dans les domaines de la santé et de la sécurité

La quiétude des quartiers, la qualité de vie des familles, la sécurité et la santé des citoyens sont de plus en plus affectées par la circulation croissante des véhicules. Le système de transport doit contribuer à ces facteurs par le biais d'une organisation des transports moins dépendante des véhicules automobiles privés et axée sur un usage croissant du transport en commun, de la marche et du vélo.

Améliorer la qualité de l'environnement

Le Plan vise une réduction des polluants, une consommation rationnelle des ressources, une diminution des gaz à effet de serre (GES) dans l'esprit du Protocole de Kyoto et la protection des milieux naturels. Ces préoccupations sont aussi exprimées dans le *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise,* qui souhaite une meilleure conciliation entre la protection de l'environnement et le développement responsable de l'agglomération montréalaise. Notons en particulier que, malgré une amélioration de la qualité de l'air depuis 1970 pour ce qui concerne de nombreux polluants, les épisodes de smog dus à une forte concentration d'ozone dans l'air sont de plus en plus fréquents, même en hiver. De plus, les émissions de GES sont en constante augmentation dans le secteur du transport urbain.

Soutenir le dynamisme de l'économie montréalaise

Le système de transport doit appuyer les activités économiques au sein de l'agglomération de Montréal, qui demeure le principal foyer industriel et, en même temps, le principal marché de consommation du Québec. Les mouvements de marchandises, tant les expéditions que les livraisons, doivent donc être facilités afin de contribuer à la vitalité de l'économie montréalaise. Toutefois, l'atteinte de l'efficacité des réseaux de transport doit s'inscrire dans un juste équilibre tenant notamment compte de la quiétude des espaces urbains et de la sécurité des citoyens. La *Stratégie de développement économique de Montréal* souscrit à cet objectif en proposant une série d'énoncés de positionnement pour Montréal qui se présentent comme de véritables leviers de croissance. La performance du système de transport s'intègre aux mesures qui doivent permettre à Montréal de se hisser parmi les métropoles qui affichent le meilleur niveau de vie et la meilleure qualité de vie en Amérique du Nord.

Planifier conjointement le transport et l'aménagement du territoire

Montréal est consciente de l'effet structurant des infrastructures de transport sur l'organisation territoriale. Ces infrastructures contribuent au renforcement des secteurs d'emplois et soutiennent la mise en

valeur des secteurs résidentiels. Le Plan de transport révèle cependant que ces mêmes infrastructures peuvent être des sources importantes de perturbations pour le milieu urbain : congestion routière, pollution atmosphérique, allongement des temps et des distances de parcours, étalement urbain, etc. En ce sens, le transport et l'aménagement du territoire, aussi bien de l'île de Montréal que de la CMM, doivent être planifiés conjointement pour que le milieu urbain soit plus beau, plus sécuritaire, moins pollué et plus agréable à vivre. À cet égard, au même titre que le *Plan d'urbanisme*, le Plan de transport propose une approche plus rationnelle de l'occupation de l'espace où les réseaux de transport doivent être davantage structurants, plus efficaces et mieux intégrés au tissu urbain.

Les réseaux de transport : éléments structurants de l'aménagement du territoire

Le concept d'aménagement préconisé par Montréal dans son *Plan d'urbanisme* s'appuie sur un usage plus intensif et plus stratégique du sol favorisant une utilisation accrue des infrastructures de transport collectif par la densification et la diversification des activités en lien avec le réseau de transport collectif existant ou projeté. La figure 1 illustre les secteurs propices à une intensification des activités. Dorénavant, Montréal s'assurera que les projets proposés auront une densité d'occupation du sol plus élevée et présenteront une mixité des fonctions urbaines ainsi qu'un aménagement du domaine public de qualité. Il sera ainsi possible de diminuer la demande de déplacements motorisés et d'encourager les autres modes.

En préconisant une telle approche, Montréal consent aux principes de développement durable en intégrant les notions d'équité sociale, de respect de l'environnement et de rentabilité économique.

Cela traduit une prise de conscience de l'importance du rôle de l'urbanisme quant à la viabilité des collectivités, à la rentabilisation des investissements dans les infrastructures publiques et à l'accroissement de l'utilisation du transport collectif et des transports actifs.

Le Plan de transport démontre la volonté de la Ville d'opter pour une approche orientée vers la qualité, l'excellence et l'innovation en matière de transport et d'aménagement urbain de manière à accroître la qualité des milieux de vie tout en contribuant au développement économique. Ainsi, l'aménagement d'une rue ou l'implantation d'une infrastructure de transport sera l'occasion de rehausser l'image de la ville, dans le respect des particularités du tissu urbain montréalais.

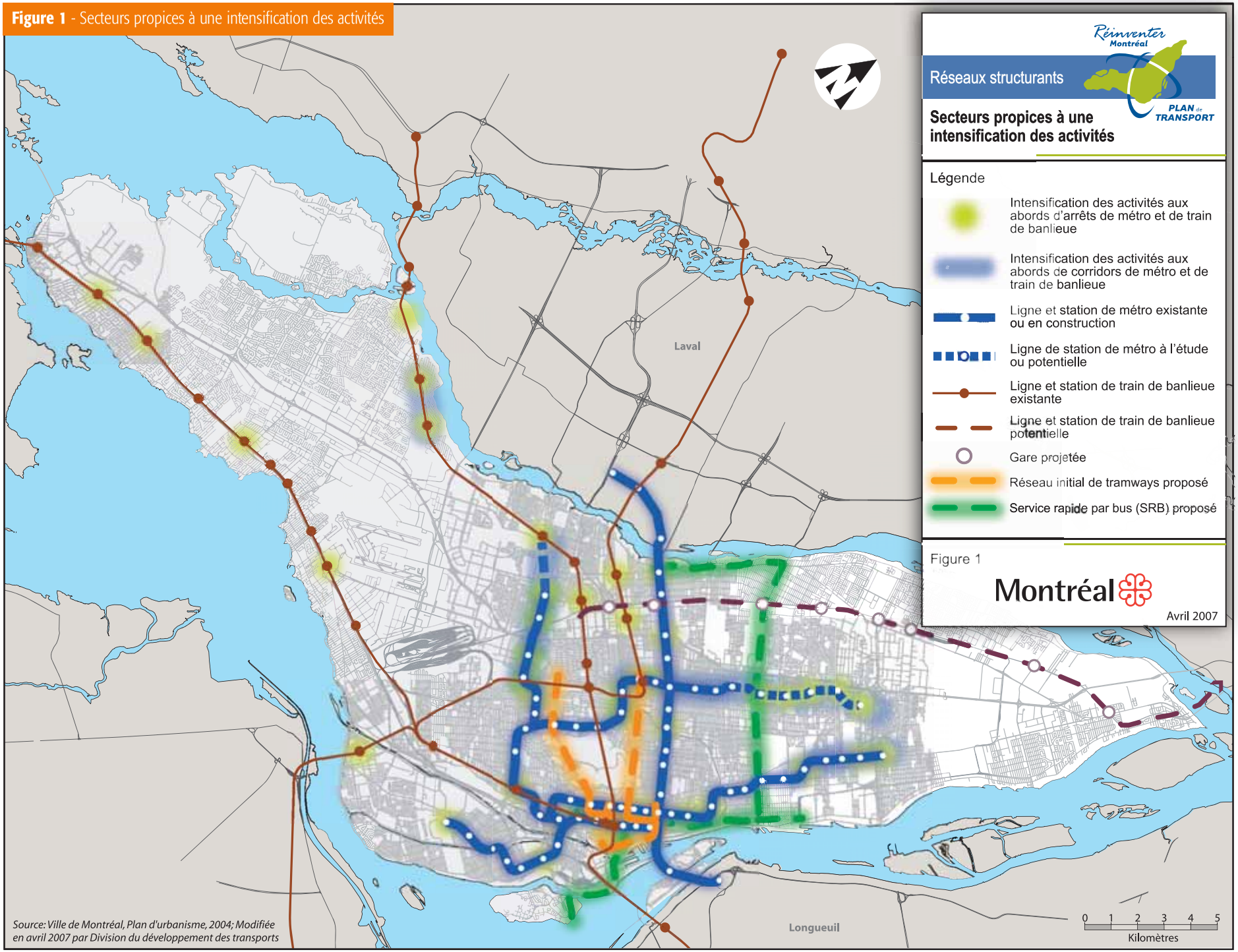
Dorénavant, tous les projets d'infrastructures d'envergure seront traités comme des projets urbains et non seulement comme des projets de transport. Montréal a l'avantage de réunir, sur un territoire dense et structuré, des secteurs résidentiels et des secteurs d'emplois importants. C'est pourquoi les corridors de transport seront planifiés en fonction de la présence de ces secteurs et serviront d'armature au développement du territoire. C'est cette même orientation que Montréal entend défendre à l'échelle de la CMM sur les questions de transport et d'aménagement du territoire.

Le Plan de transport propose une série d'interventions structurantes qui contribueront à desservir adéquatement les secteurs résidentiels, d'emplois et d'études ainsi que plusieurs secteurs faisant l'objet d'une planification détaillée. Soucieuse de mettre en valeur des milieux établis, Montréal rappelle l'importance d'intégrer les interventions proposées de façon harmonieuse au cadre bâti, participant, du coup, à la consolidation et à la revitalisation des milieux desservis.

Par ailleurs, le confort et la sécurité des déplacements quotidiens des piétons et des cyclistes seront assurés par un aménagement du domaine public et un design urbain adéquats de manière à garantir une cohabitation saine et sécuritaire des circulations piétonne, cycliste et motorisée. Cet environnement urbain sécuritaire peut se traduire par diverses interventions telles que l'élimination des effets de coupure, une grille de rues qui permet des parcours piétonniers courts et directs réduisant les distances de marche entre les résidences et les infrastructures de transport collectif, des chaussées de largeur réduite favorisant une réduction de la vitesse, l'aménagement de trottoirs de largeur suffisante, une configuration géométrique des intersections privilégiant la circulation piétonne, etc.

Le Plan de transport vise aussi à améliorer la perception et l'image du transport en commun de manière à favoriser son utilisation. Ainsi, le domaine public aux abords des stations de métro, des lignes de

Figure 1 - Secteurs propices à une intensification des activités



Source: Ville de Montréal, Plan d'urbanisme, 2004; Modifiée en avril 2007 par Division du développement des transports

tramways, des gares de trains de banlieue, des stations intermodales et des corridors de services rapides par bus (SRB) fera l'objet d'un aménagement particulier afin d'en faciliter l'accès et de créer un environnement sécuritaire, agréable à fréquenter et répondant aux besoins des usagers.

En définitive, la nécessité de réinventer les transports afin de répondre aux besoins de mobilité, tout en respectant les principes de développement durable, représente un immense défi et il ne sera possible de le relever que si nous maîtrisons les liens étroits qui unissent l'urbanisme et le transport. Pour y parvenir, nous devrons d'abord et avant tout remettre en question l'hégémonie de l'automobile.

Montréal et Kyoto !

Montréal veut et doit agir de façon marquée en ce qui a trait au transport. Par conséquent, elle doit adopter des mesures déterminantes, voire radicales, afin de contribuer de façon maximale à l'effort collectif pour la diminution des émissions de gaz à effet de serre (GES) sur son territoire. Elle est pleinement consciente de l'ampleur du défi à relever pour atteindre l'objectif du protocole de Kyoto. C'est pourquoi elle se fera un devoir d'être un exemple à suivre en matière de transport et interpelle tous ses citoyens et tous ses partenaires, que ce soit les institutions, l'ensemble des entreprises, mais aussi les municipalités de la Communauté métropolitaine de Montréal et les deux paliers supérieurs de gouvernement, à unir leurs efforts et à engager des actions aussi concrètes et déterminantes que le Plan de transport.

Il existe plusieurs façons de réduire les GES émis par le transport en général et le transport de passagers en particulier, comme la réduction du kilométrage annuel parcouru, la réduction du nombre de déplacements, le transport actif, une plus grande utilisation du transport en commun et l'utilisation de véhicules moins énergivores (par exemple des véhicules hybrides et petits véhicules plutôt que des véhicules utilitaires sport).

Au Québec, les transports comptent pour 38 % de la production des gaz à effet de serre (GES). Dans la région de Montréal, on estime qu'environ 14 millions de tonnes de GES ont été émises en 2003 par le secteur du transport. On évalue que les trois nouvelles stations de métro à Laval permettront de réduire d'environ 0,02 million de tonnes annuellement les GES dans la région de Montréal. Dans le cadre du suivi du Plan de transport, Montréal entend évaluer la contribution des mesures proposées.

Le défi est de taille. Avec les potentiels de croissance prévisibles sur le territoire (habitations et emplois), les déplacements de toutes sortes augmenteront (transport de personnes, de marchandises et déplacements commerciaux). Si rien n'est fait, les conditions de déplacement risquent de se dégrader progressivement avec la saturation des systèmes de transport, et la consommation de carburant augmentera en conséquence.

Montréal peut influencer une partie du système de transport (pouvoir légal, rôle de gestionnaire de réseau, etc.), mais elle a peu d'influence sur une portion importante des déplacements dans la région (par exemple, le camionnage, les déplacements commerciaux et les déplacements interrégionaux passant sur l'île). Les municipalités ne peuvent assumer seules l'entière responsabilité de la diminution des GES émis en transport, en particulier à cause de leur pouvoir législatif et de leurs ressources financières limités.

Les paliers gouvernementaux supérieurs ont un rôle primordial à jouer dans le domaine du transport. Au provincial, comme au fédéral, les choix faits à propos de la planification du territoire, du développement et de l'opération des systèmes de transport et surtout de la législation doivent tous converger vers cet objectif de réduction des GES.

La réglementation sur la consommation de carburant des véhicules circulant au pays est d'une importance capitale et relève d'abord et avant tout du gouvernement fédéral. Le problème d'émission de GES des véhicules de tous genres ne doit pas être abordé uniquement en fonction de l'utilisation de ces véhicules, mais bien à la source : la performance en économie de carburant des moteurs de tous les types de véhicules admis sur le territoire doit être améliorée.

Les GES émis par le système de transport sont une conséquence directe des habitudes de consommation de la population. Des changements importants sont requis dans les habitudes de consommation de biens, produits et services de tous genres ainsi que dans les choix d'activités afin de diminuer la consommation énergétique et par le fait même les émissions de GES qui en découlent.

Montréal au cœur du système de transport de la région

Les données générales sur Montréal

Population et emploi

La région de Montréal comptait en 2001 plus de 3,4 millions d'habitants et plus de 1,6 million d'emplois. La majorité de la population et de l'emploi est située sur l'île de Montréal avec environ 1,8 million d'habitants et 1,1 million d'emplois (Tableaux 1 et 2).

Selon le scénario de croissance prévu par le *Plan d'urbanisme*, la population de l'île de Montréal pourrait augmenter de 9,3 % entre 2001 et 2021[1], soit un taux annuel d'accroissement de 0,45 % correspondant à un léger ralentissement de la croissance de la population par rapport aux dernières années. S'appuyant sur la volonté exprimée dans son *Plan d'urbanisme* d'attirer, d'ici 2021, environ 40 % à 50 % des 15 000 nouveaux ménages formés annuellement dans la région de Montréal, ce scénario de croissance correspond aux parts obtenues au cours des années récentes, qui constituent un redressement par rapport aux périodes antérieures. En ce qui a trait à l'emploi, le scénario de croissance retenu est basé sur l'exercice prévisionnel de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), prévoyant d'ici 2021 une hausse des emplois de l'ordre de 110 000 (1 112 800 à 1 223 000) sur l'île de Montréal, soit une augmentation de 9,9 % en vingt ans.

Mobilité des personnes

La population de la région de Montréal générait en 2003 environ 8 millions de déplacements quotidiennement, dont près de 2 millions en période de pointe du matin[2]. La plus grande part des déplacements de la région en pointe du matin se destinaient à l'île de Montréal (près de 1,2 million de déplacements), dont plus des trois quarts en provenance de l'île (Tableau 3).

Basé sur l'évolution prévue de la population et de l'emploi, les déplacements internes sur l'île de Montréal en période de pointe du matin pourraient augmenter de façon modérée d'ici 2021, de l'ordre de 91 000 (+10,3 %) et de 112 000 (+9,7 %) pour l'ensemble des déplacements à destination de l'île de Montréal[3]. L'augmentation annuelle des déplacements à destination de Montréal de 0,52 % est similaire au rythme d'accroissement de la population et de l'emploi, et est comparable à celle qui a été observée entre 1987 et 2003, au cours de laquelle la croissance des déplacements dans la région de Montréal a été de l'ordre de 0,6 % annuellement.

Marché des déplacements des personnes

Entre 1987 et 2003, les déplacements automobiles à destination de Montréal ont augmenté plus rapidement que les déplacements des autres modes (Figure 2), augmentant annuellement de 1,5 % alors que les déplacements en transport en commun ont chuté en moyenne de 0,3 %. La baisse des déplacements par transport en commun à destination de l'île de Montréal, durant la période 1987-2003 (part modale passant de 38 % à 33 %), est uniquement attribuable aux déplacements dont l'origine est l'île de Montréal. La hausse des déplacements automobiles en provenance de l'île a également été plus forte que pour ceux provenant

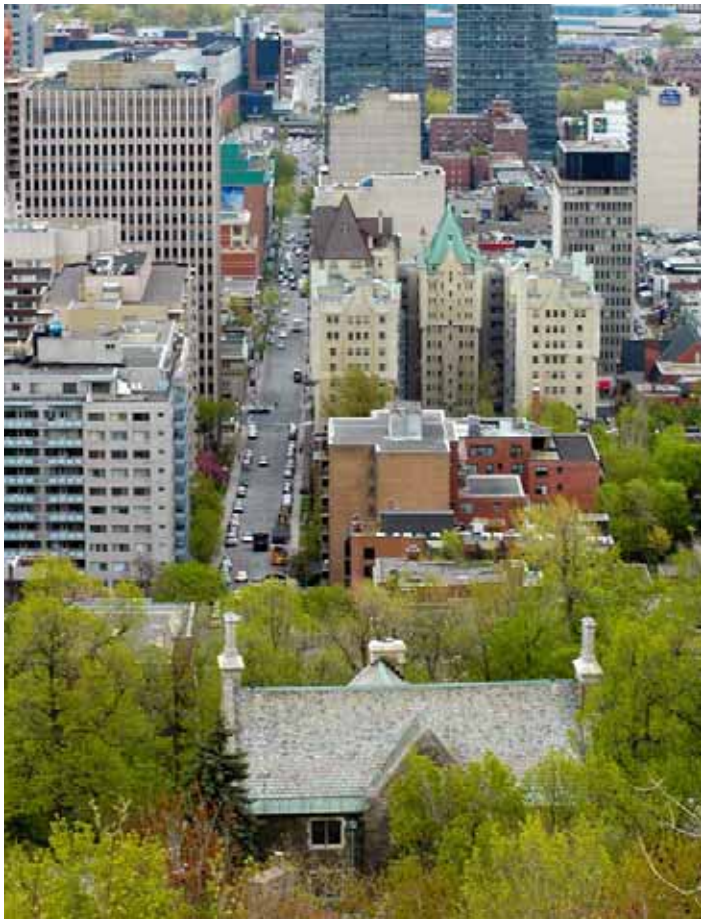


Tableau 1

ÉVOLUTION PRÉVISIBLE DE LA POPULATION DANS LA RÉGION DE MONTRÉAL, 2001-2021 *(chiffres en milliers)*

	MÉNAGES		VARIATION	POPULATION		VARIATION
	2001	2021	%	2001	2021	%
Île de Montréal	805,8	943,4	17,1 %	1 812,7	1 981,2	9,3 %
Reste de la région de Montréal	611,6	774,0	26,6 %	1 613,7	1 869,1	15,8 %
TOTAL	**1 417,4**	**1 717,4**	**21,2%**	**3 426,4**	**3 850,3**	**12,4 %**

Tableau 2

ÉVOLUTION PRÉVISIBLE DES EMPLOIS DANS LA RÉGION DE MONTRÉAL, 2001-2021 *(chiffres en milliers)*

	EMPLOIS		VARIATION
	2001	2021	%
Île de Montréal	1112,8	1223,0	9,9 %
Reste de la région de Montréal	509,9	682,2	33,8 %
TOTAL	**1 622,7**	**1 905,2**	**17,4 %**

Tableau 3

ÉVOLUTION PRÉVISIBLE DES DÉPLACEMENTS DANS LA RÉGION DE MONTRÉAL, 2003-2021 | POINTE DU MATIN *(en milliers)*

Déplacements 2003		**Destination**	
Origine	**Île de Montréal**	**Reste région de Montréal**	**Total**
Île de Montréal	885	53	938
Reste région de Montréal	271	687	958
Total	**1 156**	**740**	**1 896**

Déplacements 2021		**Destination**	
Origine	**Île de Montréal**	**Reste région de Montréal**	**Total**
Île de Montréal	976	68	1 044
Reste région de Montréal	292	841	1 133
Total	**1 268**	**909**	**2 177**

Variation 2003-2021		**Destination**	
Origine	**Île de Montréal**	**Reste région de Montréal**	**Total**
Île de Montréal	10,3 %	28,3 %	11,3 %
Reste région de Montréal	7,7 %	22,4 %	18,3 %
TOTAL	**9,7 %**	**22,8 %**	**14,8 %**

[1] L'année 2021 correspond à un horizon ultime en matière de création de logement sur l'île de Montréal, basé sur un objectif de croissance et une capacité d'accueil établis dans le *Plan d'urbanisme*.

de l'extérieur de l'île. Ainsi, la part modale du transport en commun pour les déplacements en provenance de l'île et s'y destinant est passée de 42 % en 1993 à 34 % en 2003 (Figure 2). Il faut toutefois souligner le changement de tendance observé entre 1998 et 2003, alors que la part modale des déplacements en transport en commun a légèrement augmenté, après plusieurs années de baisse.

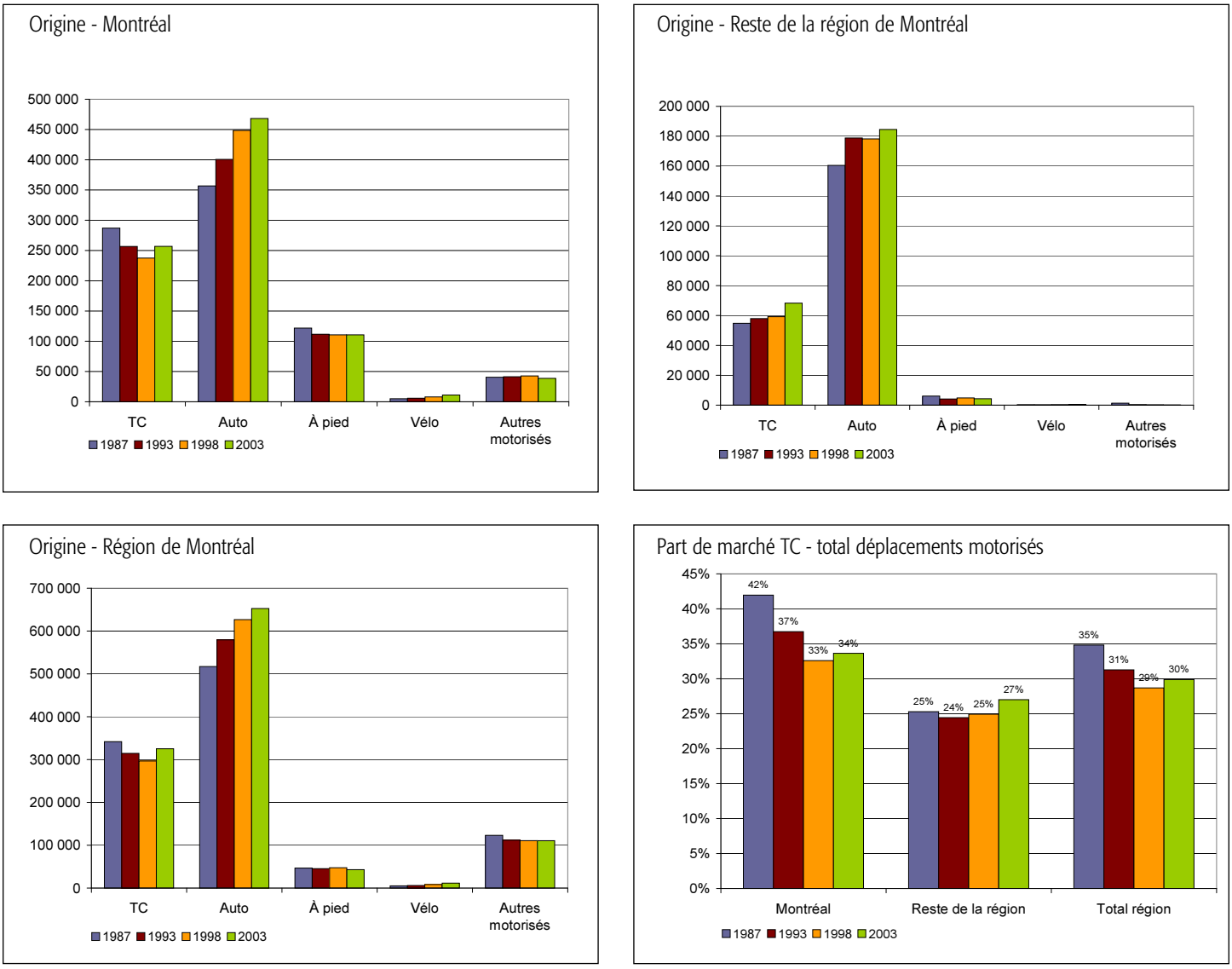
Dans les années à venir, la part modale du transport en commun pourrait diminuer par le seul effet que la majorité des nouveaux ménages s'implanteront dans les secteurs plus périphériques de l'île de Montréal. Comme ces secteurs ont actuellement des taux d'utilisation du transport en commun moindres que les secteurs plus centraux, l'application des taux actuels d'utilisation du transport en commun à la population projetée en 2021 pourrait en effet se traduire en une baisse de la part modale des déplacements par transport en commun à destination de l'île de Montréal. Outre la répartition de la population dans la région de Montréal, d'autres facteurs sont toutefois susceptibles d'influencer l'évolution de la part modale du transport en commun dans les déplacements à destination de l'île de Montréal, notamment l'évolution des principaux pôles d'emploi, le vieillissement de la population et la motorisation des ménages.

Offre de transport des personnes

L'offre de transport des personnes dans la région de Montréal a joué un rôle déterminant sur l'évolution de la demande de transport sur ce territoire au cours des dernières décennies. Les réseaux autoroutier et de métro, qui constituent actuellement les principales composantes de l'offre de transport des personnes de la région, ont principalement été implantés au cours des années soixante et soixante-dix, notamment à l'occasion de l'Exposition universelle de 1967 et des Jeux olympiques de 1976 (Figure 3).

En matière d'offre de transport des personnes dans la région de Montréal, les années 1980

Figure 2 - Déplacements à destination de l'île de Montréal entre 1987 et 2003, pointe du matin



Source : AMT, Enquêtes O-D 1987-2003 : Traitements STM et Tecsult 2006.

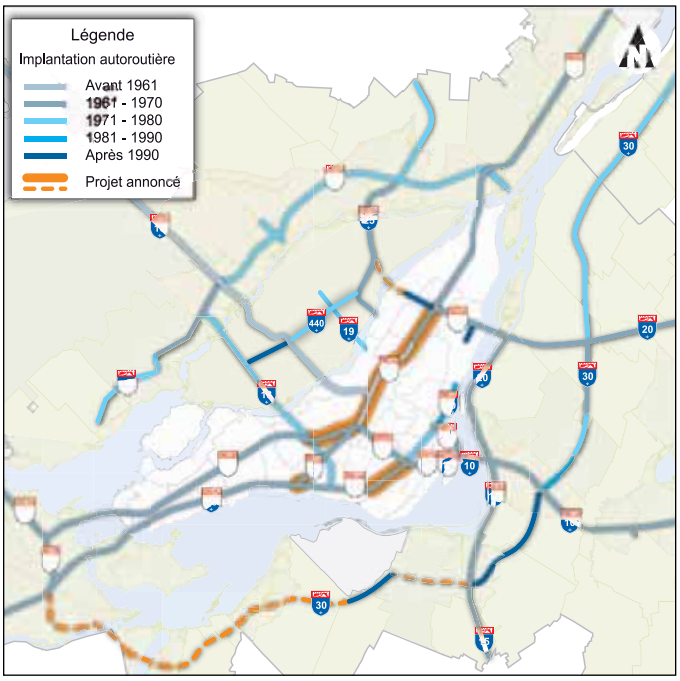
ont surtout été marquées par l'ajout de plus d'une vingtaine de stations de métro. Entre 1990 et 2005, l'offre de service du métro et du réseau d'autobus a diminué (Figure 4). Rappelons que la STM assurait en 2005 près de 82 % des déplacements en transport en commun dans la région de Montréal.

En 1992, le gouvernement du Québec s'est retiré du financement lié à l'exploitation des services de transport en commun du Québec, appelant les municipalités à suppléer à ce manque de ressources. On a toutefois assisté, au cours de cette même période, au développement important de services de transport en commun en liaison avec la périphérie de l'île de Montréal, notamment le redéploiement d'un réseau de trains de banlieue.

Afin de rétablir le niveau de service sur l'île de Montréal, les tarifs ont été augmentés dans les dernières années à plusieurs reprises. Ces hausses successives de tarifs ont pu contribuer à diminuer l'achalandage de la STM. Notons toutefois que les tarifs actuels de la STM demeurent parmi les plus bas en Amérique du Nord et que le niveau de service et la qualité de l'offre demeurent les principales conditions de succès pour l'augmentation de l'achalandage.

Figure 3 - Développement des réseaux autoroutiers et de métro dans la région de Montréal

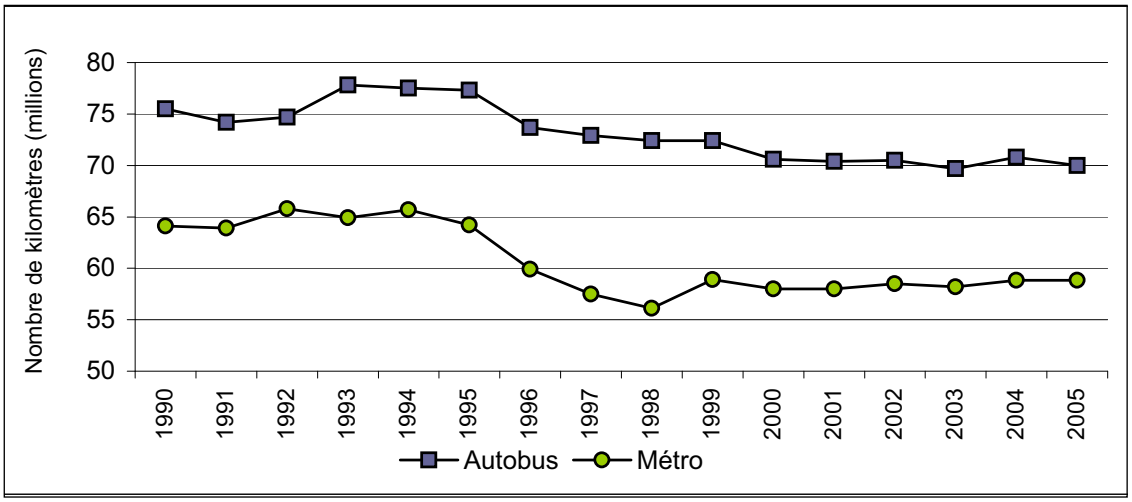
Réseau autoroutier



Réseau de métro

Sources : MTQ et STM

Figure 4 - Évolution de l'offre de service de la STM, 1990 - 2005 (millions de kilomètres)



Source : STM, Plan stratégique de développement du transport en commun, 2007

CANADA (5)

Calgary
Montréal
Ottawa
Toronto
Vancouver

États-Unis (10)

Atlanta
Chicago
Denver
Houston
Los Angeles
New York
Phoenix
San Diego
San Francisco
Washington

ASIE (5)

Hong Kong, Chine
Osaka, Japon
Sapporo, Japon
Singapour, Rép. de Singapour
Tokyo, Japon

AUSTRALIE (5)

Brisbane, Australie
Melbourne, Australie
Perth, Australie
Sydney, Australie
Wellington, Nouvelle Zélande

EUROPE DE L'OUEST (32)

Amsterdam, Pays-Bas
Athènes, Grèce
Barcelone, Espagne
Berlin, Allemagne
Berne, Suisse
Bologne, Italie
Bruxelles, Belgique
Copenhagen, Danemark
Düsseldorf, Allemagne
Frankfort, Allemagne
Genève, Suisse
Glasgow, Royaume-Uni
Graz, Autriche
Hambourg, Allemagne
Helsinki, Finlande
Londres, Royaume-Uni
Lyon, France
Madrid, Espagne
Manchester, Royaume-Uni
Marseille, France
Milan, Italie
Munich, Allemagne
Nantes, France
Newcastle, Royaume-Uni
Oslo, Norvège
Paris, France
Rome, Italie
Ruhr, Allemagne
Stockholm, Suède
Stuttgart, Allemagne
Vienne, Autriche
Zurich, Suisse

La comparaison de Montréal avec d'autres villes

Par rapport à de grandes villes américaines et même européennes, Montréal se positionne avantageusement en matière d'efficacité du système de transport des personnes. Montréal peut être considéré comme une des grandes villes de transport en commun en Amérique du Nord, ce qui constitue un atout dans le contexte de la lutte aux changements climatiques dans laquelle les grandes villes sont appelées à s'engager. Cette efficacité peut être mesurée à l'aide des indicateurs suivants :

Densité résidentielle

La densité du développement à Montréal en personnes/km^2 est la plus forte des villes canadiennes et américaines comparées, et similaire à plusieurs villes européennes. Or, une forte densité de développement favorise généralement une plus grande efficacité des transports, notamment des déplacements s'effectuant sur de plus courtes distances et dans une forte proportion à l'aide de modes de transport collectif ou actifs (marche et vélo).

Achalandage du transport en commun

En matière d'utilisation des services de transport en commun, Montréal se classe au premier rang des villes canadiennes et américaines avec une moyenne de 140 déplacements en transport en commun par personne et par année, ce qui est comparable, voire plus élevé que les indices d'utilisation du transport en commun de plusieurs villes européennes.

Offre de services de transport en commun

Outre la densité du développement, l'offre des services de transport en commun influence fortement le niveau d'usage du transport en commun. À ce chapitre, Montréal se classe parmi les villes canadiennes et américaines où l'offre de transport en commun est la plus importante. L'offre de services de transport en commun à Montréal est également comparable avec celles de villes européennes. Le métro, épine dorsale du réseau de transport en commun montréalais, joue un rôle majeur à cet égard comme dans d'autres grandes villes.

Possession automobile

La moins grande dépendance de Montréal envers l'automobile se traduit d'abord par l'indice de possession de véhicules personnels (0,4 véhicule/personne) le plus faible parmi les villes canadiennes et américaines, mais se situant au niveau des taux supérieurs observés dans les villes européennes. Montréal compte sur la présence d'un des plus importants services d'autopartage au monde, le premier en importance en Amérique du Nord avec environ 12 000 abonnés.

Distance parcourue et consommation de carburant

La possession automobile plus faible à Montréal se reflète dans la distance moyenne annuelle parcourue et dans la consommation annuelle de carburant par personne. Ces deux indices à Montréal ont les valeurs les plus faibles parmi les villes canadiennes et américaines, mais se situent parmi les plus élevées par rapport aux villes européennes.

Les résultats présentés dans cette section sont tirés de *Indicateurs de transport urbains, Troisième enquête, 2005* de l'Association des transports du Canada (ATC). Les données pour l'année de référence 1995, proviennent de l'Union internationale des transports publics (UITP).

Transformer le système de transport pour changer Montréal

Montréal a connu au cours des dernières décennies plusieurs évolutions importantes qui ont modifié substantiellement le paysage urbain : les infrastructures de transport se sont développées, la structure économique et industrielle s'est diversifiée, le centre-ville a connu un essor marqué avec l'implantation de sièges sociaux de grandes sociétés, etc. Les banlieues périphériques ont connu parallèlement un essor démographique, accentuant encore davantage la pression sur le maintien et le développement des réseaux de transport.

Le défi des grandes métropoles est d'innover afin de proposer au cours des prochaines années des solutions économiquement compétitives pour assurer la desserte et l'approvisionnement des populations, en intégrant les enjeux de développement durable, de préservation de l'environnement et de qualité de vie.

Un tel défi ne pourra être relevé que par un engagement à transformer le système de transport, à l'améliorer et à repenser son déploiement et son organisation.

Le Plan de transport propose neuf cibles d'intervention sur lesquelles Montréal compte faire porter ses actions.

Prioriser le piéton en améliorant les conditions de pratique de la marche

Montréal reconnaît la primauté du piéton dans l'espace urbain et en même temps affirme la nécessité, pour le piéton et pour tous les autres modes de transport qui le côtoient, d'adopter des comportements sécuritaires en respectant notamment le *Code de sécurité routière*. En plaçant le piéton au cœur des priorités, Montréal compte accorder toute la place nécessaire à la pratique sécuritaire et conviviale de la marche. Par ailleurs, elle souhaite apporter une contribution à un problème de plus en plus préoccupant en matière de santé publique, la sédentarité et l'obésité.

Pour ce faire, Montréal entend :

- améliorer les conditions de déplacement à pied;
- améliorer la sécurité des déplacements à pied;
- intégrer les besoins d'accessibilité piétonnière en matière de planification de voirie et d'aménagement d'espaces publics.

Faire du transport en commun la pierre angulaire du développement de Montréal

L'utilisation accrue du transport en commun figure parmi les mesures les plus aptes à diminuer la congestion routière, à réduire l'émission de gaz à effet de serre (GES) et à améliorer la qualité de vie des résidants. Pour être attrayants, pour séduire et fidéliser la clientèle, les services de transport en commun doivent être compétitifs, tant du point de vue du confort que des temps de transport. Ils doivent permettre une desserte adéquate des quartiers et des grands pôles économiques de la ville.

Pour ce faire, Montréal entend modifier l'offre de transport en commun pour :

- accroître la rapidité;
- améliorer la qualité du service, l'accessibilité et le confort;
- accroître l'intermodalité;
- augmenter la capacité;
- modifier les technologies de propulsion.

Développer les infrastructures cyclables et mettre en place de nouvelles mesures propres à favoriser un usage accru du vélo partout dans la ville

Montréal considère le vélo comme une composante essentielle de son système de transport. Il est à la fois rapide, efficace, peu encombrant,

non polluant et commande peu d'espace. Pour des déplacements de courtes et moyennes distances, le vélo peut facilement rivaliser avec l'automobile et les transports publics. Montréal reconnaît le potentiel de développement du vélo et son apport à la qualité de vie et à l'environnement. Elle convient de la nécessité d'accroître et d'améliorer les infrastructures réservées à son utilisation.

Pour ce faire, Montréal entend :

- doubler le réseau cyclable de l'île de Montréal;
- améliorer l'état du réseau cyclable actuel;
- augmenter le nombre de places de stationnement pour vélos;
- améliorer l'interface entre le vélo et les transports publics;
- permettre une plus grande accessibilité aux vélos;
- rendre accessible à l'année une partie du réseau cyclable.

Favoriser les usages collectifs de l'automobile

Montréal reconnaît que l'automobile n'est pas un moyen de déplacement durable. La place occupée par le réseau routier et le stationnement, la pollution, les nuisances de la circulation, etc., en sont autant d'indicateurs. En contrepartie, des systèmes d'autopartage ont démontré qu'il était possible de répondre à un besoin de se déplacer en automobile sans posséder un véhicule. Cela permet de diminuer globalement l'utilisation de l'automobile et de moins occuper d'espace urbain. En favorisant les usages collectifs de l'automobile, Montréal démontre sa volonté d'améliorer la qualité de vie et de réduire les impacts négatifs attribuables à une croissance trop importante de la motorisation sur son territoire.

Pour ce faire, Montréal entend :

- implanter des centres de gestion des déplacements;
- aménager des stationnements pour l'autopartage, les véhicules écoénergétiques, les microvoitures et le covoiturage;
- développer un réseau de voies réservées au covoiturage.

Assurer le leadership en matière de sécurité des déplacements sur son territoire et adopter la vision « zéro accident »

Les déplacements de toutes sortes à Montréal devraient pouvoir s'effectuer sans risques. La Ville reconnaît qu'un tel objectif, pour être atteint, suppose une plus grande sensibilisation des automobilistes, des piétons et des cyclistes au respect des dispositions prévues au *Code de sécurité routière*. En faisant de la sécurité l'une de ses préoccupations centrales, Montréal souhaite une cohabitation beaucoup plus harmonieuse entre les différents utilisateurs de la voie publique et une place

plus importante pour le piétons et le transport collectif.

Pour ce faire, Montréal entend :

- améliorer la sécurité des réseaux, notamment des intersections, en priorisant les piétons et les cyclistes;
- s'assurer du respect du *Code de sécurité routière*.

Partager la voie publique pour accroître la place de la marche, du vélo et du transport en commun

Montréal veut adapter son réseau de transport afin de faire une place plus grande au transport en commun, au vélo et à la marche. Tout en demeurant préoccupée de l'efficacité d'ensemble du réseau, Montréal compte mettre en place des conditions de déplacements beaucoup plus respectueuses des milieux de vie.

Pour ce faire, Montréal entend :

- assurer un partage adéquat des emprises routières;
- améliorer la gestion de la circulation;
- améliorer la hiérarchie et la fonctionnalité du réseau routier;
- compléter le maillage du réseau routier;
- augmenter la proportion du réseau routier en bon état.

Gérer le stationnement comme un outil stratégique de réduction de l'utilisation de l'automobile

Les villes se sont adaptées aux contraintes de l'automobile. Montréal ne fait pas exception à la règle depuis quelques décennies. Dans ce contexte, les fonctions de circulation et de stationnement, pourtant consommatrices d'espace, ont été rapidement considérées comme des acquis, comme un droit. Aujourd'hui, la Ville entend inverser cette tendance en misant sur un développement urbain durable.

Pour ce faire, Montréal entend :

- revoir les exigences en matière de places de stationnement;
- amener les entreprises à donner les mêmes avantages aux utilisateurs du transport en commun que ceux qu'ils donnent aux automobilistes;
- adapter l'offre de stationnement aux pratiques de transport durable;
- améliorer l'information aux utilisateurs.

Favoriser les déplacements à vocation économique et le transport des marchandises

L'importance du transport routier des marchandises et son rôle dans l'économie de toute la région sont largement reconnus. En raison de sa flexibilité, ce mode de transport est aujourd'hui le plus approprié et le mieux adapté à l'approvisionnement de la ville. Montréal reconnaît cependant les effets néfastes qu'il occasionne sur le plan du bruit, de la pollution, de l'encombrement et de la dégradation des infrastructures routières. Devant ce dilemme, il nous faut rechercher des solutions novatrices afin que le transport urbain des marchandises puisse continuer à jouer son rôle et à contribuer à l'essor et au dynamisme de la ville dans le respect et la quiétude de la population.

Pour ce faire, Montréal entend :

- accroître l'accessibilité terrestre du port de Montréal;
- soutenir la croissance du système aéroportuaire;
- préserver la position stratégique du système ferroviaire;
- implanter des mesures favorables au transport par autocar;
- assurer une circulation efficace des camions;
- réduire les risques reliés au transport routier des matières dangereuses.

Utiliser les technologies innovatrices les plus performantes en transport

Les défis de demain nous amènent à redoubler d'effort afin d'introduire de nouvelles idées, de nouvelles façons de faire qui nous permettront de maximiser les ressources et les investissements publics et privés en vue de rendre les systèmes de transport moins polluants, moins bruyants et plus économes en énergie. Il en va de la qualité de vie des Montréalais.

Pour ce faire, Montréal entend :

- assurer une veille technologique en transport;
- adopter un plan sur les systèmes de transport intelligents (STI);
- implanter une grappe industrielle en transport terrestre avancé.

Cohérence des interventions

Montréal est reconnue comme étant la ville centre qui sert sa région et le Québec dans son ensemble. Comme milieu de vie, moteur économique et ville touristique internationale, Montréal est le point focal des transports des personnes et des marchandises pour la région.

Montréal doit assumer et développer ce rôle de ville centre dans une perspective de développement durable en assurant un milieu de vie agréable et sécuritaire pour les Montréalais. Le transport étant au cœur des activités de la ville et de la région, Montréal doit positionner sa Vision des transports et invite les Montréalais et ses partenaires, dans un esprit de concertation, à adhérer à une démarche commune documentée dans le *Plan de transport de Montréal*.

Le Plan de transport s'adresse avant tout à la population montréalaise. Les individus, par la localisation de leurs activités, par les modes choisis pour se déplacer ou encore par leurs comportements dans leurs déplacements, sont ceux qui influencent le transport à Montréal. Le Plan de transport constitue une invitation aux Montréalais pour modifier leurs habitudes de transport dans le sens de la Vision.

Cohérence avec les plans de la Ville

Le Plan de transport est un document stratégique complémentaire aux autres documents adoptés par Montréal tels que le *Plan d'urbanisme* et le *Premier Plan stratégique de développement durable*. La réalisation de plusieurs d'entre eux constitue une obligation légale puisque, selon la *Charte de la Ville de Montréal*, «la Ville doit élaborer un plan relatif au développement de son territoire qui prévoit notamment les objectifs poursuivis par la Ville en matière d'environnement, de transport et de développement communautaire, culturel, économique et social.»

Le *Plan d'urbanisme* est le document de planification qui présente le lien le plus étroit avec le Plan de transport. Ces deux documents sont l'occasion pour la Ville de voir à l'arrimage de l'urbanisme et du transport et de proposer à la communauté des choix collectifs qui s'inscrivent dans la Vision de transport qui se base en grande partie sur le développement d'un réseau de transport en commun performant, les transports actifs et sur la protection des milieux de vie.

Les projets contenus dans le Plan de transport représentent l'ossature souhaitée du transport pour l'horizon 2025 pour l'agglomération de Montréal et comprennent des projets d'envergure locale et régionale. La réalisation de ces projets est un enjeu collectif qui nécessite la participation de tous. Ensemble, il y a lieu de s'assurer de l'harmonie des interventions autour de la Vision de transport et de s'assurer de l'atteinte des objectifs stratégiques du Plan. Les partenaires interpellés par le Plan de transport sont en premier lieu les citoyens de Montréal, les villes et les arrondissements, mais aussi la Communauté métropolitaine de Montréal, les gouvernements provincial et fédéral, les grandes institutions publiques et privées ainsi que les entreprises et promoteurs privés.

Les villes et les arrondissements

Les arrondissements et les villes liées auront à mettre en œuvre des volets importants du Plan de transport puisque leurs compétences sont en lien direct avec le développement des quartiers montréalais. Ainsi, il leur incombera de réaliser des plans locaux de déplacement. De ces plans locaux découleront notamment des plans d'action piétons, la mise en place de mesures de modération de la circulation et de services offerts aux cyclistes. Les plans locaux permettront de définir la nature des interventions selon la Vision du Plan de transport et de les hiérarchiser sur chacun des 34 territoires administratifs de Montréal.

Simultanément, Montréal se dotera de principes et de règles d'harmonisation nécessaires pour assurer l'équilibre entre les besoins de déplacements locaux et régionaux et la mise en valeur et la protection des milieux de vie.

La Communauté métropolitaine de Montréal

En 2004, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) proposait le *Schéma métropolitain d'aménagement et de développement.* Montréal souscrit à la vision stratégique de la CMM quant au cadre de vie qui fait appel entre autres à la consolidation du territoire et à l'utilisation accrue du transport collectif. De plus, la CMM reconnaît le caractère dominant du centre-ville montréalais à l'échelle métropolitaine.

Le prochain exercice de planification des transports prévu par la CMM devrait assurer la cohérence des choix à l'échelle régionale. Montréal participera pleinement à cet exercice.

Les gouvernements provincial et fédéral

Les objectifs d'achalandage du transport en commun, fixés par le Plan de transport, sont compatibles avec ceux de la politique québécoise du transport collectif du gouvernement du Québec. Dans son Plan, Montréal fait siens plusieurs projets déjà ciblés par le gouvernement du Québec (ministère des Transports du Québec et Agence métropolitaine de transport).

Dans un souci de cohérence des interventions, Montréal définira avec les élus de la CMM et les agences gouvernementales les priorités régionales et les structures de financement des projets.

Les institutions publiques et les entreprises privées

Montréal invite les entreprises, les promoteurs et les institutions à revoir leurs besoins de transport et à se doter de plans de gestion des déplacements qu'ils génèrent. Montréal donnera elle-même l'exemple et interviendra auprès du gouvernement du Québec pour que ces nouvelles pratiques deviennent obligatoires.

Gouvernance

L'organisation du transport dans la grande région de Montréal est un sujet d'actualité depuis de nombreuses années.

Parce que le transport et l'aménagement du territoire sont étroitement liés, le développement de Montréal et de sa région a été fortement conditionné par les décisions prises en matière de transport. Ces décisions ont eu des impacts économiques, environnementaux et sociaux déterminants pour la qualité de vie des citoyens de Montréal et des communautés qui l'entourent.

Il importe donc de situer le *Plan de transport de Montréal* dans le contexte plus large de la gouvernance en matière de transport dans le Montréal métropolitain, d'examiner comment il s'inscrit dans une vision régionale et ce qu'il ajoute aux instruments de planification existants.

En effet, le succès du Plan de transport dépendra certes du caractère innovateur de ses propositions, des efforts qui seront consentis à sa mise en œuvre et de la volonté des décideurs, mais aussi, pour une bonne part, de son intégration harmonieuse à une vision

partagée du développement de la région métropolitaine, dont Montréal est le cœur.

De nombreux jalons ont marqué le cheminement des décideurs régionaux dans leur recherche du modèle de gouvernance adéquat en matière de transport. En voici les principaux.

1990 ➢ Conseil métropolitain de transport en commun

Le Conseil métropolitain du transport en commun (CMTC), créé en 1990, a été le premier forum où des élus municipaux provenant des sociétés de transport de Montréal, de Laval et de Longueuil ont pu exercer certains pouvoirs en matière de transport en commun à une échelle métropolitaine. Le conseil bénéficiait notamment d'une subvention lui permettant de compenser les coûts de l'intégration tarifaire entre les réseaux des trois sociétés de transport de la région de Montréal.

Toutefois, compte tenu de l'absence d'un plan de transport régional et de l'inadéquation entre son territoire juridictionnel et la réalité des déplacements, et dans une conjoncture où le gouvernement provincial se retirait du financement de l'exploitation du transport en commun, le CMTC n'avait pas les moyens de ses ambitions.

1995 ➢ Table des préfets et maires du Grand Montréal

D'où la proposition du gouvernement, au printemps 1995, d'instaurer un nouveau cadre institutionnel et financier prévoyant la création d'un organisme gouvernemental désigné sous le nom d'Agence métropolitaine de transport, proposition à laquelle la Table des préfets et maires du Grand Montréal a répondu, quelques mois plus tard, par une autre proposition dans son rapport *Vers un Plan de transport pour la région de Montréal*.

Au chapitre de la gouvernance, les élus régionaux souhaitaient la constitution d'un organisme qui soit un partenaire du gouvernement plutôt que son mandataire, respectant en cela les orientations de décentralisation prises par le gouvernement de l'époque. Il apparaissait donc essentiel que le futur organisme soit majoritairement composé d'élus désignés par la région.

1996 ➢ Agence métropolitaine de transport

Créée en 1996, l'Agence métropolitaine de transport est un organisme gouvernemental qui a pour mission d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine de Montréal en favorisant l'utilisation du transport collectif. Dès le départ, toutefois, il était prévu et inscrit dans sa loi constitutive d'intégrer l'organisme à d'éventuelles instances régionales.

À titre d'agence gouvernementale, l'AMT met en œuvre les politiques, les programmes et les projets que lui confie le ministère des Transports. À titre d'autorité organisatrice de transport, l'AMT exploite les réseaux de trains de banlieue et de transport métropolitain par autobus.

L'Agence doit par ailleurs concevoir un plan stratégique de développement du transport en commun métropolitain s'intégrant à la planification des municipalités régionales de comté et de la Communauté urbaine de Montréal. Ce plan, de l'avis des élus de la région, doit constituer un des éléments des schémas d'aménagement. Sa mise en œuvre doit donc se faire en fonction du respect des compétences dévolues aux instances municipales en matière d'aménagement.

2000 ➢ Comité des élus de la région métropolitaine de Montréal

Le comité des élus de la région métropolitaine de Montréal a été institué au printemps 2000 à l'occasion de la mise en œuvre du plan d'action gouvernemental sur la réorganisation municipale.

Ses travaux ont porté notamment sur la mise en place de la Communauté métropolitaine de Montréal, sur les compétences qu'il conviendrait de lui confier et sur la mise en œuvre éventuelle d'un programme de partage régional de la croissance. Considérant le transport en commun comme l'une des plus importantes responsabilités de la future Communauté, le comité s'est penché sur l'organisation et l'exploitation des services, la structure de décision, le financement et la rationalisation des coûts.

L'Agence métropolitaine de transport ayant contribué, depuis 1996, à favoriser le développement du transport en commun métropolitain, le comité recommandait que l'Agence demeure une entité distincte, mais qu'elle se rapporte dorénavant au conseil de la Communauté métropolitaine de Montréal. Les membres de son conseil d'administration seraient des élus désignés par le conseil de la Communauté, à l'exclusion de deux membres nommés par le gouvernement, et le président du conseil d'administration serait un élu siégeant au conseil de la Communauté.

Enfin, le comité des élus recommandait que la Communauté, plutôt que l'AMT, ait la responsabilité d'adopter un plan de développement de transport en commun.

2001 ➤ Communauté métropolitaine de Montréal

Dans la foulée des réorganisations municipales entreprises en 2000, le gouvernement met en place, en 2001, la Communauté métropolitaine de Montréal, ayant notamment pour compétence de planifier le transport en commun, de le coordonner et d'en financer les aspects ayant un caractère métropolitain, en tenant compte des orientations gouvernementales en matière de transport.

Cet organisme municipal est composé d'élus désignés par chacun des cinq secteurs géographiques du territoire métropolitain, à savoir Montréal, Laval, Longueuil, la couronne sud et la couronne nord.

En matière de transport, la Communauté a la responsabilité d'approuver le plan stratégique de l'Agence métropolitaine de transport et des trois sociétés de transport de la région de Montréal, d'approuver le budget de l'Agence et de désavouer, le cas échéant, les tarifs métropolitains établis par celle-ci. La Communauté est également consultée sur le Programme triennal d'immobilisations de l'Agence. Enfin, elle doit établir un réseau artériel métropolitain, prescrire les normes minimales de gestion de ce réseau, ainsi que des normes relatives à l'harmonisation de la signalisation et de la circulation.

2001 ➤ Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales – Région métropolitaine de Montréal 2001-2021

La création de la Communauté métropolitaine de Montréal constituait un élément majeur du développement de la métropole, dans une perspective d'aménagement et de développement du territoire. Ainsi, l'obligation faite à la Communauté d'élaborer un schéma métropolitain fournissait au gouvernement l'occasion de préciser ses orientations pour la métropole et d'établir un cadre de référence.

Le Cadre d'aménagement transmis à la Communauté et aux municipalités régionales de comté voisines, en 2001, définit, en matière de transport, plusieurs enjeux qu'il importe de rappeler :

- développer le territoire de façon à favoriser une urbanisation qui limite les coûts et les impacts sociaux et environnementaux et optimiser l'utilisation de l'ensemble des infrastructures et des équipements existants;
- développer le territoire en considérant les infrastructures lourdes de transport collectif comme l'armature principale du développement urbain futur de l'agglomération métropolitaine;
- intégrer la planification des transports dans une perspective métropolitaine à celle de l'aménagement du territoire;
- développer le transport collectif de manière à en faire le mode privilégié de déplacement des personnes au centre et à destination du centre de la région métropolitaine;

- améliorer la fonctionnalité du réseau routier stratégique national et, conséquemment, son rôle de soutien au développement économique de la RMRM (Région métropolitaine de recensement de Montréal), des régions voisines et de l'ensemble du territoire québécois.

En entérinant un cadre d'aménagement qui liait les ministères et les mandataires gouvernementaux ainsi que les municipalités, le gouvernement souhaitait assurer la cohérence des interventions sur le territoire de la région métropolitaine.

Conscient des problèmes qui subsistaient, le gouvernement demandait toutefois au ministère des Transports du Québec de proposer, dans les mois suivants, une révision du cadre institutionnel et financier du transport en commun dans la région métropolitaine.

2002 ➤ Révision du cadre financier du transport en commun – Rapport Bernard

Le mandat confié au mandataire pour la région de Montréal portait principalement sur la révision du cadre financier du transport en commun. L'exécution de ce mandat a tout de même été l'occasion de dresser un état de la situation et de réfléchir à nouveau à l'encadrement institutionnel du transport en commun.

À ce sujet, le rapport constate que la région de Montréal se retrouve avec deux organismes à vocation régionale ayant les pouvoirs de planifier, de coordonner et de financer le transport en commun dans ses aspects métropolitains.

L'AMT, depuis sa création, joue un rôle central dans la planification et le financement du transport en commun; elle remplit également le rôle

d'autorité organisatrice en ce qui concerne les trains de banlieue, les dessertes et les équipements métropolitains.

La CMM, quant à elle, est la seule instance politique qui possède l'ensemble des pouvoirs nécessaires à l'élaboration et à la mise en œuvre d'une stratégie de développement du transport collectif et qui peut la compléter par des interventions en matière d'aménagement, d'environnement et de développement économique.

Le rapport Bernard recommande donc que l'AMT conserve son statut d'agence gouvernementale, mais que la planification, la coordination et le financement du transport en commun, ainsi que l'intégration des réseaux et des tarifs, soient confiés à la CMM. Cet arrangement permettrait de distinguer l'allocation des ressources, d'une part, et la gestion du réseau régional, d'autre part, l'AMT devenant une autorité organisatrice de transport pour le transport régional.

2005 ➢ Projet de décentralisation du transport collectif de la Communauté métropolitaine de Montréal

En février 2005, réagissant à la volonté gouvernementale de renforcer l'autonomie locale et régionale, la Communauté métropolitaine de Montréal interpellait le gouvernement du Québec en lui soumettant un projet de décentralisation institutionnelle et financière du transport collectif dans la région métropolitaine.

La Communauté proposait alors au gouvernement d'accorder aux élus davantage de responsabilités envers le transport en commun métropolitain, de négocier un meilleur équilibre entre les contributions des différents partenaires financiers et de lui accorder un espace fiscal lui permettant de faire face aux importants besoins établis.

Concernant leurs responsabilités à l'égard du transport en commun, les élus de la Communauté ont, en 2005, les mêmes revendications que leurs prédécesseurs, à savoir que le conseil d'administration de l'Agence métropolitaine de transport devrait être composé majoritairement d'élus municipaux et que la planification du transport métropolitain devrait relever du conseil de la Communauté.

Le cadre institutionnel du transport en commun métropolitain ne faisant toutefois pas consensus et les enjeux financiers étant devenus cruciaux, les efforts du milieu, réuni au sein de la Coalition métropolitaine pour la relance du transport en commun, ont davantage porté sur la recherche de solutions durables au problème du financement du transport en commun.

2006 ➢ Politique québécoise du transport collectif

En juin 2006, le gouvernement rend publique la nouvelle politique québécoise du transport collectif, *Pour offrir de meilleurs choix aux citoyens*.

La politique constate que la situation à Montréal est caractérisée par la coexistence de services de transport en commun de nature locale et de services de nature métropolitaine. Alors que les déplacements des personnes s'effectuent à l'échelle de la région métropolitaine, les responsabilités des systèmes de transport qui les rendent possibles sont fragmentées en une multitude d'intervenants. Par ailleurs, le partage des coûts d'exploitation et d'immobilisations du transport en commun demeure toujours problématique, notamment quant au financement du métro.

Reconnaissant que des rajustements doivent être apportés, le gouvernement souhaite le renforcement de la vision métropolitaine dans la planification, le développement et l'organisation des services de transport des différentes autorités organisatrices. Le gouvernement est également conscient de la nécessité de trouver rapidement des formules de partage de coûts plus équitables à l'échelle métropolitaine.

Dans une perspective d'autonomie locale, le gouvernement souhaite donc que la réflexion entreprise par la Communauté métropolitaine de Montréal en 2005 se poursuive et nomme un mandataire chargé de l'accompagner dans cette démarche. La Communauté a eu quelques mois pour établir un consensus régional et pour conclure une entente sur de nouvelles règles de financement du transport en

commun métropolitain. Ce mandat ne portait pas sur la dimension institutionnelle de l'organisation du transport dans la région.

2007 ➤ Entente proposée par le mandataire concernant les règles de partage du déficit « métropolisable » du métro, période 2007-2011

Après plusieurs mois de discussions au sein d'un « comité aviseur », les élus de la Communauté métropolitaine de Montréal ont convenu d'une entente de principe avec le ministère des Transports, aux termes de laquelle le déficit du métro serait partagé entre les partenaires métropolitains dans une proportion d'un maximum de 67 % pour l'agglomération de Montréal et de 20 % pour les autres municipalités, la part de ces dernières étant complétée par une subvention gouvernementale.

Cette entente constitue, de la part des municipalités de la Communauté, une reconnaissance du métro de Montréal comme un équipement de transport métropolitain, au même titre que les trains de banlieue. Mais cette nouvelle contribution des municipalités de la Communauté relance inévitablement le débat sur la gouvernance du transport dans la région métropolitaine.

Aussi, l'entente prévoit la mise sur pied d'un comité de révision de la gouvernance et du financement du transport collectif dans la région de Montréal, lequel doit transmettre ses recommandations au plus tard le 31 décembre 2008.

C'est donc dans ce contexte que Montréal présente son Plan de transport, qui doit à la fois s'insérer dans ce qui a été fait et aider à déterminer ce qui devrait être fait.

Montréal étant au centre de la région métropolitaine, le Plan aura un impact déterminant pour le développement de celle-ci. Le dialogue est donc essentiel entre Montréal et la région, autant sur les orientations et les priorités que sur la gouvernance.

Cette question de la gouvernance a été évoquée à maintes reprises au cours des dernières années au titre de la « révision du cadre institutionnel du transport en commun métropolitain ». Elle se retrouve d'ailleurs en bonne place à l'agenda du comité dont les élus régionaux et le ministère des Transports ont tout récemment prévu la mise sur pied.

Les élus de la région métropolitaine revendiquent depuis longtemps une responsabilité et une imputabilité accrues en matière de transport en commun. L'attribution à la Communauté métropolitaine de Montréal, en 2001, d'une compétence « pour planifier le transport en commun, le coordonner et en financer les aspects ayant un caractère métropolitain en tenant compte des orientations gouvernementales en matière de transport » ouvrait la voie à une révision du rôle des principaux acteurs du transport en commun dans la région.

Le plein exercice de cette compétence ne sera toutefois possible qu'à la suite d'une remise en question du rôle traditionnellement dévolu, sur le territoire métropolitain, au ministère des Transports et à l'Agence métropolitaine de transport, son mandataire.

La loi constituant l'Agence prévoyait, dès 1996, un délai au terme duquel le ministre responsable de son application devait consulter les autorités organisatrices de transport en commun et les municipalités afin de conclure une entente visant à confier le contrôle de l'Agence à des décideurs locaux?

Rappelons qu'en 2002, le *Rapport Bernard* affirmait, au sujet de l'encadrement institutionnel du transport en commun que, dans une grande agglomération métropolitaine comme Montréal, il ne peut y avoir de système efficace et performant de transport en commun sans une vision métropolitaine qui l'encadre et l'anime? Que cette vision ne peut venir que des dirigeants régionaux dont c'est précisément le rôle. Que la CMM est la seule instance politique qui possède l'ensemble des pouvoirs nécessaires à l'élaboration et à la mise en œuvre d'une stratégie de développement du transport collectif et qui peut la compléter par des interventions en matière d'aménagement, d'environnement et de développement économique.

La Ville de Montréal a, en 2003, donné son appui à cette recommandation du *Rapport Bernard* et elle réaffirme aujourd'hui l'urgence de poursuivre les discussions afin d'en arriver à un consensus avec ses partenaires régionaux, ainsi qu'avec le ministère des Transports du Québec, concernant la gouvernance métropolitaine en matière de transport en commun.

Réinventer Montréal

PARTIE III

Orientations et projets

A

Les transports collectifs et actifs

A1 - Mettre en place une meilleure offre de transport en commun

Le transport en commun : pierre angulaire du développement

1. Les orientations

L'amélioration et le développement des services de transport en commun constituent la pièce maîtresse du *Plan de transport de Montréal* et une condition essentielle au développement du territoire de façon harmonieuse et sensée. Depuis plusieurs décennies, la région métropolitaine s'est construite en tenant compte des besoins des automobilistes, et l'on constate aujourd'hui les coûts élevés de ce mode, son empreinte environnementale négative, son usage improductif du territoire - terrains de stationnement, appropriation de la rue - et ses nuisances pour les citoyens.

De nombreux faits et données démontrent la contribution du transport en commun à l'économie montréalaise au-delà des emplois et des dépenses d'exploitation et d'immobilisation. Le transport en commun a permis aux ménages montréalais d'épargner considérablement en frais de déplacement - de l'ordre de 600 M$ en 2003[4]. Or, ces économies donnent un pouvoir d'achat accru aux ménages qui peuvent ainsi dépenser davantage en magasinage, en sorties culturelles et en loisirs. Ce faisant, de telles retombées seraient moitié moindres si ces mêmes montants avaient été dépensés pour leur automobile. Au-delà de cet impact, le transport en commun soutient l'achalandage des secteurs industriels, commerciaux, touristiques et universitaires.

Montréal considère que le transport en commun devra assurer une part beaucoup plus grande des déplacements des Montréalais et des résidants hors de l'île dont la destination est Montréal pour accéder aux lieux de résidence, aux emplois, aux études et aux loisirs.

De façon particulière, Montréal vise au minimum :

- une hausse de 8% de l'achalandage du transport en commun d'ici 2012 comme le propose d'ailleurs la *Politique québécoise du transport collectif (PQTC);*
- une hausse de 26% de l'achalandage du transport en commun d'ici 2021[5], un effort très ambitieux, similaire à celui des plans de transport de plusieurs grandes villes du monde, telles Paris et Londres.

Dans cette optique, Montréal convient avec la STM de mettre en œuvre dès maintenant leur Plan d'amélioration des services permettant l'atteinte, d'ici cinq ans, de l'objectif d'accroissement de l'achalandage de 8 %. Par ailleurs, l'objectif d'accroissement d'ici 2021 prévu dans le Plan de transport constitue un formidable défi, qui implique une hausse substantielle de services et d'infrastructures de l'ordre de 50% et devra être accompagné simultanément d'un changement radical dans les habitudes de transport.

Cette volonté s'exprime dans un contexte de forte dépendance à l'automobile, qui s'est malheureusement renforcée depuis quelques années. Outre des changements d'habitude, le recours plus fréquent à l'automobile résulte du manque de compétitivité des solutions de remplacement. Pendant la période 1987-1998, laquelle a connu peu d'investissements majeurs, les déplacements en transport en commun à destination de Montréal ont de façon générale diminué de 13,2%. De 1998 à 2003, à la suite de nombreuses interventions sur les réseaux de transport en commun surtout sur le plan régional, ces déplacements ont augmenté de 9,6%, faisant en sorte que la part modale du transport en commun s'est maintenue.

Le diagnostic du Plan de transport distingue les enjeux suivants reliés au déploiement des services, à l'évolution des besoins de la clientèle et au développement même de Montréal :

- saturation de l'offre des modes de transport en commun : capacité résiduelle limitée du parc d'autobus et de certains tronçons de métro en période de pointe;
- besoin de maintien, de réhabilitation et de renouvellement des infrastructures et du matériel roulant du métro : la performance du transport en commun reste très liée à celle du réseau de métro;
- accessibilité aux différents secteurs de la ville : le réseau de transport en commun doit s'adapter aux secteurs à transformer et en développement;
- grands corridors de déplacement : la compétitivité globale du transport en commun par rapport à l'auto a diminué dans plusieurs grands corridors sur l'île de Montréal;
- diversification des modes de transport en commun : nécessité de s'adapter davantage aux caractéristiques des milieux desservis;
- rôle complémentaire de la voiture pour l'utilisation du transport commun : opportunité de développer l'intermodalité auto - transport en commun;
- besoins distincts de clientèles spécifiques : les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite et les étudiants;
- attente élevée de la population envers la propreté des installations et des véhicules.

2. Les interventions proposées

Pour apporter une réponse à ces enjeux, Montréal et ses partenaires mettront en place un système de transport en commun qui offrira plus de services et des infrastructures mieux adaptées aux usagers de manière à offrir des solutions de rechange compétitives à l'automobile. La stratégie globale, qui a été élaborée dans un effort collectif de planification de la STM et de Montréal, repose sur les éléments suivants :

- maintenir et améliorer la capacité de transport du métro; le réseau de métro sera ainsi amélioré et prolongé et demeurera la base fondamentale du système en termes de capacité de transport. Il agira comme un levier de développement urbain et de qualité de vie;
- développer un réseau de tramways moderne qui assurera, en appui au métro, la desserte du Centre de Montréal et de plusieurs axes stratégiques, de même que la revalorisation de l'espace urbain, en particulier dans certains secteurs à grand potentiel de développement économique;
- développer un réseau complet de système rapide par bus (SRB), permettant à des autobus de se déplacer en site propre;
- développer un réseau prioritaire pour autobus, comportant des voies réservées et autres mesures préférentielles, pour accroître la performance générale des services de transport en commun pour autobus;
- augmenter le nombre d'autobus d'environ 500 en périodes de pointe, afin d'assurer un meilleur service en termes de fréquence, de confort et de rapidité; le réseau d'autobus sera ainsi grandement amélioré en capacité et en performance; il transportera une grande partie de la clientèle nouvelle, assurera une couverture fine et efficace du territoire et offrira également de meilleurs temps de parcours dans les grandes artères de Montréal;
- contribuer au développement du réseau de trains de banlieue; le réseau de trains de banlieue sera amélioré et offrira une plus grande capacité, ce qui permettra de réduire les déplacements automobiles à destination de Montréal;
- contribuer aux services d'autobus métropolitains afin qu'ils constituent un choix attrayant à l'automobile;
- compléter le réseau de transport en commun par des stationnements incitatifs stratégiquement localisés en amont de la congestion de manière à mieux intégrer l'automobile dans le système de transport en commun.

2.1 Le métro de Montréal

Au cours des années soixante, Montréal a mis en place le réseau de métro, qui est devenu la véritable épine dorsale du système de transport de Montréal et un formidable catalyseur du développement urbain et économique. À la fin des années soixante-dix, le gouvernement du Québec a emboîté le pas avec Montréal dans sa consolidation du métro.

Rappelons que le métro accueille trois usagers sur cinq dans le cours de leurs déplacements et qu'il constitue une pièce essentielle au bon fonctionnement et à l'efficacité du transport en commun à Montréal.

Le métro a atteint cependant un stade qui nécessite des correctifs fondamentaux afin d'assurer la pérennité de son rôle. Il fait face à plusieurs défis :

- la saturation à certains points du réseau aux heures de pointe, qui sera amplifiée par l'ouverture du prolongement à Laval;
- le matériel roulant qui arrive à la fin de sa durée de vie économique;
- la nécessité d'assurer le potentiel de développement du centre-ville de Montréal.

La stratégie pour faire jouer pleinement au métro son rôle de support principal des déplacements par transport en commun comporte plusieurs volets.

Moderniser le matériel roulant

Comme le réseau est fortement utilisé aux heures de pointe et que plusieurs de ses composantes ont atteint, ou vont prochainement atteindre, leur durée de vie utile, Montréal entend donner priorité à la modernisation des infrastructures et du matériel roulant. Non seulement ces interventions visent à améliorer la fiabilité du système, mais également à dégager la capacité nécessaire à la croissance voulue de l'achalandage, notamment celui du tronçon Montmorency - Berri-UQAM sur la ligne 2 compte tenu de son ouverture à Laval dont l'achalandage dans les nouvelles stations totalisera près de 10 000 nouveaux déplacements par jour.

➡ Remplacer la moitié du parc de voitures du métro

Les voitures MR-63, mises en service en 1966, ont déjà atteint la fin de leur durée de vie utile. Un vaste programme de remplacement sera échelonné de 2006 à 2015 et inclut l'acquisition de 336 voitures ainsi qu'une option d'achat de voitures supplémentaires pour accroître la capacité en pointe. Les nouvelles voitures gagneront en fiabilité et auront une plus grande capacité d'accueil - environ 15 % - grâce à un aménagement intérieur mieux adapté et à la possibilité de circuler d'une voiture à l'autre.

Ce programme représente un investissement de 1,1 milliard de dollars. Le gouvernement du Québec a annoncé en mai 2006 son intention d'assumer le financement du renouvellement des voitures MR-63 dans une proportion de 75 %, la partie restante incombant aux communautés locales.

➡ Rénover et réaménager les voitures de métro MR-73

Il s'agit d'un projet nécessaire afin d'augmenter d'ici la fin 2008 la capacité de 10 % et de maintenir en bon état l'intérieur des voitures. Les 423 voitures, qui ont près de 30 ans et qui ont parcouru en moyenne 2,3 millions de kilomètres chacune, bénéficieront ainsi d'un aménagement intérieur plus fonctionnel permettant d'obtenir plus de capacité au cours des trois prochaines années. Ce programme requiert un investissement de 37 M$.

➡ Remplacer les voitures de métro MR-73

À plus long terme, les 423 voitures de deuxième génération devront être remplacées, ayant atteint elles aussi leur durée de vie utile. Le programme de remplacement est évalué à 1,4 milliard de dollars.

Étendre le réseau de métro

Pour améliorer sensiblement la desserte des secteurs de l'Est et du Centre-Ouest de l'île, Montréal propose de prolonger le réseau de métro afin d'offrir aux citoyens une meilleure accessibilité et d'assurer une meilleure intégration avec les autres services de transport en commun (Figure 5) :

➡ Prolonger la ligne 5 (bleue) de Saint-Michel à Pie-IX

Il s'agit d'ajouter un court segment d'un kilomètre qui permettra de relier directement au métro le corridor nord-sud d'autobus le plus important de l'île, soit le boulevard Pie-IX, en termes d'achalandage actuel et potentiel. La nouvelle station facilitera la correspondance avec les services existants et futurs (SRB, train de l'Est), devenant ainsi un élément structurant du transport dans l'est. Cette première phase est évaluée à 170 M$[6].

➡ Prolonger la ligne 5 (bleue) de Pie-IX à Saint-Léonard et Anjou

Par la suite, la ligne bleue du métro serait prolongée de Pie-IX jusqu'à Saint-Léonard et Anjou sur une distance de 5,1 kilomètres, ce qui rapprochera les citoyens de l'est de Montréal du réseau de métro et leur donnera une meilleure accessibilité, en particulier vers le pôle Côte-des-Neiges. En plus d'améliorer la desserte du pôle d'affaires et de commerce d'Anjou, les quatre nouvelles stations croiseront des axes nord-sud importants de l'Est. Le coût de ce prolongement est évalué à 775 M$ sans compter l'achat du matériel roulant supplémentaire.

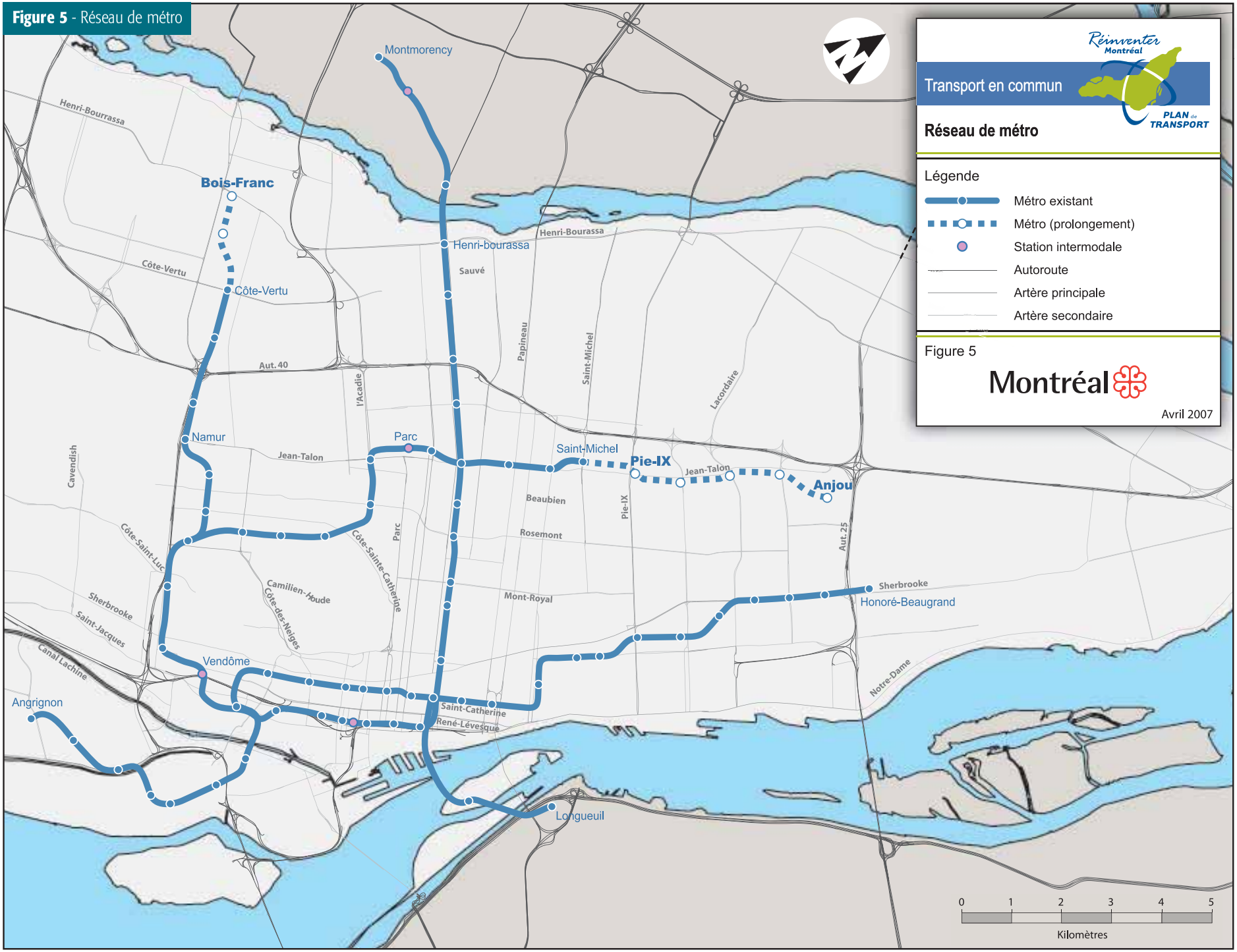
➡ Prolonger la ligne 2 (orange) de Côte-Vertu à Bois-Franc

Ce projet comporterait l'ajout de deux stations réparties sur environ 2,2 kilomètres. Le terminus deviendra une station intermodale située sur la ligne de train Montréal-Deux-Montagnes. Ce prolongement contribuerait à mieux desservir l'arrondissement de Saint-Laurent, qui connaît une croissance soutenue de sa population et de ses activités économiques. Les usagers de la ligne de train de banlieue pourront aussi correspondre avec le métro et accéder plus facilement aux secteurs situés à l'ouest de la montagne. On estime les coûts de ce prolongement à 340 M$ en excluant l'achat du matériel roulant.

Améliorer la qualité du service

Afin de mieux répondre aux besoins des usagers actuels et futurs, le métro doit proposer un renforcement du service.

Figure 5 - Réseau de métro



➡ Augmenter la fréquence du métro aux heures de pointe

L'augmentation de la fréquence sera rendue possible par la modernisation des systèmes de contrôle et d'exploitation du métro. Cette mesure, jumelée à l'augmentation de la capacité et du nombre de voitures de métro, améliorera le confort des usagers durant les périodes où le métro est le plus sollicité et contribuera à attirer une nouvelle clientèle dans le Centre de l'île.

➡ Améliorer la capacité d'accueil dans le métro à l'extérieur des heures de pointe

Il s'agit d'augmenter les services au début et à la fin des périodes de pointe, le midi et en soirée en semaine, l'après-midi et en soirée la fin de semaine. Ces modifications à l'exploitation du métro permettront de s'adapter aux besoins des usagers dans la partie centrale dense de l'île en mettant à profit l'efficacité du mode le plus performant du réseau. Le coût d'exploitation de cette offre augmentée est relativement faible et n'implique pas de besoins supplémentaires en matériel roulant.

Améliorer l'accessibilité, la propreté, la sécurité et l'information

➡ Implanter progressivement l'accessibilité universelle dans le réseau de métro

Cette mesure vise à rendre progressivement accessible, notamment par l'installation d'ascenseurs, le réseau de métro aux personnes en fauteuil roulant et à mobilité réduite, ainsi qu'à d'autres clientèles spécifiques (stations de métro Bonaventure, Henri-Bourassa, Lionel-Groulx, Berri-UQAM et Côte-Vertu). Dans un premier temps, cinq stations seront rendus accessibles d'ici 2010. D'ici vingt ans, au rythme de trois stations par année, la STM compte doter l'ensemble de son réseau de métro du niveau d'accessibilité qu'on retrouve dans les trois nouvelles stations de la ligne 2 à Laval.

➡ Améliorer la propreté du réseau de métro

La STM a entrepris en 2007 une campagne de sensibilisation à la propreté intitulée *Gardons notre espace propre*. Cette campagne a notamment pour objectif d'améliorer la propreté dans les installations et les véhicules en faisant prendre conscience aux usagers qu'ils ont leur part de responsabilité dans le maintien d'espaces propres.

Conformément au Programme de la propreté et de l'entretien 2007-2010, Montréal conclura des ententes de collaboration avec la STM établissant le partage des responsabilités entre cette dernière et les arrondissements pour l'entretien des abords des stations de métro et des abribus. La propreté est également considérée comme une contribution importante au sentiment de sécurité par les usagers.

➡ Améliorer l'information aux usagers du métro

Dans le cadre du projet Réno-Systèmes, les quais de chaque station du métro seront dotés de systèmes de communication pour la diffusion des horaires en temps réel et d'information lors de pannes. Le projet vise à améliorer la convivialité de l'utilisation du métro, à permettre au client de mieux planifier son déplacement et à réduire les inconvénients causés à la clientèle lors d'événements imprévus.

➡ Améliorer la sécurité dans le métro

La sécurité des usagers du métro a toujours été une priorité pour Montréal et la STM. Cette sécurité est garante de la fiabilité de ce service de transport et d'un grand sentiment de sécurité pour les usagers. Par ses actions, la STM a diminué de 48 % le nombre de crimes contre la personne entre 1999 et 2002.

Depuis 2004, Montréal et la STM travaillent à la création d'une unité de police dédiée à la surveillance du métro qui permettra d'augmenter la sécurité publique. En ce sens, Montréal vient d'annoncer la création de la Division du réseau de transport en commun du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM). Cette division sera opérationnelle en 2007. Ce personnel sera appuyé par le maintien et le développement d'un large réseau de surveillance par caméras du métro. Rappelons qu'une aide fédérale de 8,5 M$ (programme Sûreté-Transit) a été offerte à la STM lui permettant de mieux répondre aux attentes des usagers en matière de prévention et de sécurité.

➡ Poursuivre le programme *Entre deux arrêts*

Pour la sécurité des femmes en ville, la STM a mis en place le service *Entre deux arrêts*. Ce service offert aux femmes qui voyagent seules le soir sur toutes les lignes d'autobus de la STM, incluant le réseau de nuit, permet aux femmes de demander au chauffeur d'arrêter l'autobus entre deux arrêts.

➡ Un métro branché

Dès 2008, le réseau de métro deviendra une zone WIFI afin que les usagers puissent accéder au réseau Internet et à leurs messageries électroniques.

2.2 Un réseau de tramways et de services rapides par bus en site propre

Le succès du métro, mode en site propre, s'explique par sa grande efficacité. Par contre, seuls les axes à très grande demande peuvent justifier l'implantation d'une ligne de métro en raison des coûts élevés de construction.

Le succès actuel des services d'autobus performants déjà implantés à Montréal (voies réservées, R-bus, Express) a démontré le besoin pour

des services de transport rapides, fréquents et fiables desservant plusieurs axes et pôles situés en dehors des corridors de desserte du réseau de métro. Le développement d'un réseau à capacité intermédiaire complémentaire au métro, pour desservir un grand nombre de corridors et de pôles, contribuera à la hausse de l'achalandage du transport en commun à Montréal.

Actuellement, les dix axes les plus achalandés de l'île de Montréal en autobus représentent environ 40% de l'achalandage quotidien total du réseau d'autobus de la STM. À eux seuls, les axes Henri-Bourassa, Pie-IX, Notre-Dame, du Parc et Côte-des-Neiges représentent environ 20% de l'achalandage quotidien par autobus de la STM.

Ainsi, pour seconder, voire compléter, le métro, Montréal compte sur la mise en place d'un réseau de tramways et de services rapides par bus (SRB) en site propre. Ce réseau viendra renforcer la desserte de la partie centrale de l'île, où se trouve la plus grande densité de population et d'emplois.

Les tramways modernes comportent les caractéristiques suivantes :

- **ils circulent en site propre, c'est-à-dire dans une emprise qui leur est réservée en tout temps, ce qui leur assure des temps de parcours rapides, fiables et réguliers. Ces modes sont compétitifs par rapport à l'automobile;**
- **ils sont équipés de stations dotées d'abris distinctifs, de quais rehaussés, d'afficheurs dynamiques de temps d'attente, de panneaux d'information, etc.;**
- **ils utilisent des véhicules spacieux et attrayants, pouvant être constitués de plus d'une unité (véhicules articulés ou autres) et souvent équipés d'un plancher bas afin de permettre une meilleure accessibilité en station, notamment pour les personnes à mobilité réduite;**
- **ils bénéficient de mesures préférentielles aux carrefours leur accordant la priorité de passage;**
- **la conception des aménagements et des véhicules assure par ailleurs le confort et la sécurité des piétons et des usagers et est mieux adaptée aux besoins des différentes clientèles;**
- **ils permettent l'utilisation de modes de propulsion non polluants.**

Selon le corridor à desservir, un tramway moderne ou un service rapide par bus (SRB) sera implanté dans une première phase. La compatibilité des aménagements entre ces deux modes permettra dans une phase ultérieure d'évoluer du SRB vers une extension du réseau de tramways.

Montréal opte pour le tramway

Le tramway répond bien aux orientations que Montréal veut donner au Plan de transport en raison de sa capacité de renforcer la structure urbaine et de revitaliser des artères et des quartiers. Il rejoint les objectifs du *Plan d'urbanisme.*

Les tramways modernes implantés ces dernières années ne sont en rien comparables à ceux qui ont circulé à Montréal jusqu'en 1959. Il s'agit de systèmes fiables, attrayants, conviviaux et confortables pouvant accommoder des achalandages importants. Ces systèmes, actuellement en opération dans plusieurs villes nordiques, sont parfaitement fonctionnels dans nos conditions climatiques.

Ce type de service est particulièrement adapté aux secteurs urbains où on retrouve une densité et une diversité d'activités générant une demande de déplacements de courte ou longue distance, durant toute la journée et dans les deux directions. Aménagés en surface, ces systèmes sont souvent l'occasion de redéfinir le partage de la chaussée, notamment en retranchant des voies de circulation ou des places de stationnement, ou de réaliser des opérations de revitalisation urbaine d'importance.

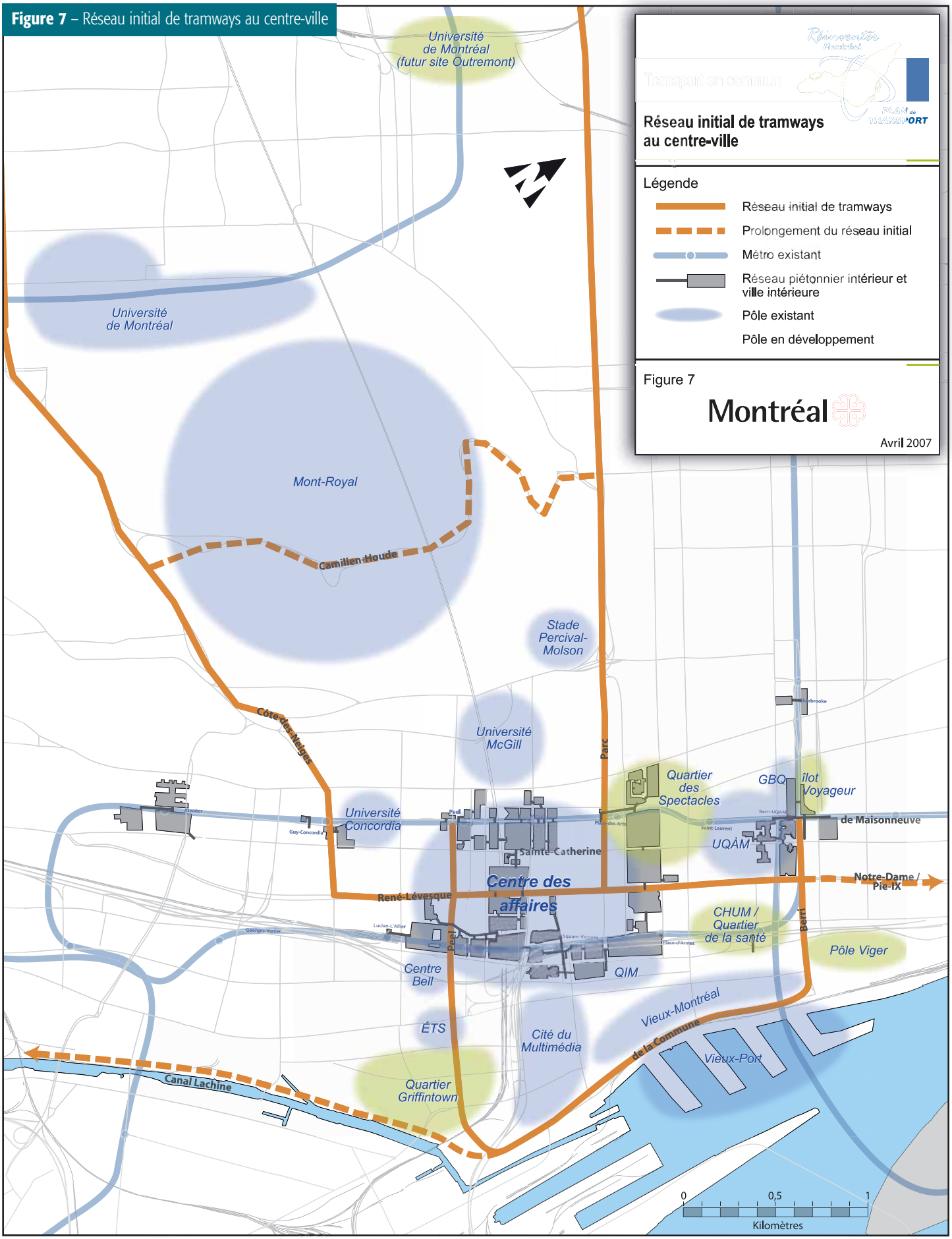
Montréal opte pour la réalisation d'un réseau initial de tramways au Centre de l'agglomération de près de 20 kilomètres qui comporterait trois lignes (Figure 6) et qui sera réalisé en phases successives. Ce réseau initial de tramways aura un impact extraordinaire sur l'environnement urbain et sera un catalyseur important de nombreux projets.

La première ligne, complémentaire au métro et au réseau piétonnier, formera une boucle desservant le Centre des affaires, le Havre de Montréal, le Vieux-Montréal, le nouveau CHUM, l'UQAM, le Quartier des spectacles et le Quartier International, là où se trouve la plus grande densité d'emplois et d'activités. Le réseau se déploiera ensuite sur les axes de l'avenue du Parc puis du chemin de la Côte-des-Neiges.

Dès 2007, Montréal mettra sur pied un comité directeur regroupant les principaux acteurs responsables du transport à Montréal. Ce comité aura l'autorité de prendre en charge la réalisation du réseau initial de tramways pour une mise en service le plus rapidement possible.

Figure 6 - Réseau de tramways

Figure 7 – Réseau initial de tramways au centre-ville



➡ Tramway du Centre des affaires, Vieux-Montréal et Havre de Montréal

La première ligne du réseau considérée suit les axes Berri, de la Commune, Peel et René-Lévesque pour former une boucle dans le centre-ville. D'une longueur de plus de six kilomètres, cette ligne servira aux déplacements intra centre-ville, en connectant les pôles d'intérêt de nature institutionnelle, commerciale, culturelle et touristique comme le Vieux-Montréal et le Vieux-Port de Montréal. Elle complétera aussi le service du métro (lignes 1 - verte et 2 - orange) en facilitant l'accès et en servant de catalyseur à plusieurs sites en développement tels que le Griffintown, le nouveau CHUM, l'UQAM, le Quartier des spectacles et la Cité Multimédia (Figure 7). Au total, des investissements évalués à cinq milliards de dollars[7] sont en cours de réalisation dans les domaines de la culture, de l'éducation, de la santé et du logement. Le coût de cette ligne est évalué à 260 M$.

L'utilisation de la voie ferrée actuelle de l'emprise ferroviaire du Vieux-Port devra notamment être considérée. Montréal pourrait par ailleurs profiter de l'implantation du tramway pour réaliser des aménagements urbains supplémentaires.

➡ Tramway de l'avenue du Parc

Cette ligne desservira l'axe de l'avenue du Parc depuis le secteur du métro Parc sur la ligne 5 (bleue) et rejoindra le cœur du centre des affaires par le boulevard René-Lévesque.

Sur ce corridor fort achalandé, le tramway offrira une option complémentaire à la ligne 2 du métro contribuant ainsi au soulagement de cette ligne. Déjà étudiée par l'Agence métropolitaine de transport (AMT), cette ligne d'une longueur d'environ sept kilomètres offre un potentiel pour répondre au besoin de 13,7 millions de déplacements par année. En plus de la clientèle cible le long du corridor, le tramway profitera à la clientèle du nouveau campus de l'université de Montréal situé dans la gare de triage Outremont et à celle de la ligne du train de banlieue Montréal-Blainville-Saint-Jérôme. L'implantation du tramway comprend une reconfiguration complète de l'emprise publique (voies de circulation, trottoirs, mobilier urbain, éclairage, etc.) et intègre donc la revitalisation du corridor de l'avenue du Parc.

Les études initiales de l'AMT estiment le coût de cette ligne à 475 M$, ce qui est supérieur à la moyenne de 40 M$/km utilisés dans les évaluations faites par le Plan de transport. L'estimation de l'AMT inclut 313 M$ pour le système de transport et 162 M$ pour le réaménagement urbain qui comprend le remplacement des infrastructures souterraines. Cette estimation sera revue pour tenir compte de la longueur totale du réseau, du partage des voies des autres lignes de tramway et de l'ordre de priorité d'implantation des lignes.

➡ Tramway du chemin de la Côte-des-Neiges

D'une longueur de six kilomètres, le tracé de la rue Jean-Talon au boulevard René-Lévesque dans l'axe du chemin de la Côte-des-Neiges permettra de compléter le réseau initial. Le chemin de la Côte-des-Neiges est la première artère contournant le mont Royal du côté ouest et constitue par le fait même un axe stratégique d'accès au centre-ville pour le quadrant nord-ouest. L'achalandage quotidien actuel en transport en commun est estimé à 43 000 usagers, faisant de cet axe le cinquième corridor en importance à Montréal. Le tramway permettra également de desservir les grands générateurs institutionnels que sont l'Université de Montréal et les grands centres hospitaliers. Comme le long de l'avenue du Parc, la réalisation de cette ligne représentera une opportunité pour revoir l'aménagement urbain, notamment l'échangeur Côte-des-Neiges-Remembrance, qui pourrait faire l'objet d'un réaménagement en intersection à niveau pour rendre plus convivial l'accès ouest au mont Royal, tel que l'a été le carrefour de l'avenue du Parc et de l'avenue des Pins. Le coût de cette ligne est évalué préliminairement à 250 M$[8].

➡ Implanter dans des phases ultérieures des lignes de tramway sur d'autres axes stratégiques

Une fois le réseau initial terminé, il pourra être étendu en fonction de l'évolution des besoins et des possibilités de développement et d'intégration urbaine. La ligne du Parc pourrait être prolongée 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 lignes de l'avenue du Parc et du chemin de la Côte-des-Neiges dans l'axe du chemin Camillien-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 ainsi que le canal de Lachine, parce qu'ils offrent à la fois un potentiel de transport et de consolidation du développement urbain.

Mettre en place des services rapides par bus (SRB)

Montréal compte aussi implanter des services rapides par bus (SRB) sur des axes à fort achalandage. Ces services offrent des caractéristiques semblables à celles d'un tramway, à savoir que les véhicules en site propre peuvent fournir un haut niveau de capacité, de confort, de conviviabilité, de fiabilité et de rapidité. Toutefois, ils présentent davantage de flexibilité, pouvant accueillir différents types de véhicule en termes de taille et de motorisation et des services variés en termes de fréquences et de secteurs desservis. Ces SRB conviennent bien à la desserte des secteurs moins centraux (Figure 8).

Soulignons qu'une ligne SRB procure des caractéristiques supérieures à celles d'une voie réservée pour autobus. Elle jouit d'un aménage-

ment distinctif, donne davantage de confort aux usagers (stations, quais rehaussés), utilise des systèmes de transport intelligents (afficheurs dynamiques de temps d'attente, panneaux d'information) et témoigne d'une qualité de service améliorée. De tels aménagements permettent une évolution vers l'implantation d'un tramway.

Montréal entend donc réaliser de façon prioritaire les deux premiers projets suivants et examiner le potentiel du troisième projet proposé.

➡ Implanter une ligne de type SRB dans l'axe du boulevard Pie-IX-centre-ville

Ce corridor consiste à offrir un service performant sans correspondance vers le centre-ville en empruntant le boulevard Pie-IX, la rue Notre-Dame et le boulevard René-Lévesque. Avec 41 000 usagers par jour, dont 10 000 en heures de pointe seulement, le boulevard Pie-IX est présentement le principal axe nord-sud de l'est de Montréal en ce qui a trait au transport en commun. Il deviendra un axe structurant du transport en commun pour l'est de Montréal, constituant en quelque sorte un tronc commun pouvant accueillir plusieurs services d'autobus. Il bénéficiera par ailleurs du prolongement de la ligne 5 (bleue) vers l'est, jusqu'au boulevard Pie-IX dans une première phase. Cet axe SRB permettra de réduire la charge sur la ligne 2 (orange) et la ligne 1 (verte) du métro.

Montréal considère cette ligne comme hautement prioritaire de sorte que sa réalisation le long du boulevard Pie-IX sera entreprise immédiatement avec l'AMT selon un échéancier accéléré prévoyant une mise en service le plus vite possible. Dans les axes vers le centre-ville, la réalisation de ce service sera jumelée au projet de réaménagement de la rue Notre-Dame et à l'implantation du tramway dans certaines sections du boulevard René-Lévesque. D'une longueur totale d'une vingtaine de kilomètres (entre le boulevard Henri-Bourassa au nord et le centre-ville en plus d'une extension vers la rue Dickson sur la rue Notre-Dame), le coût de ce projet est estimé de façon préliminaire à 100 M$[9]. Par ailleurs, Montréal veut examiner l'opportunité d'utiliser des trolleybus dans ce corridor.

Dans une deuxième phase, le SRB du corridor Pie-IX sera prolongé vers l'autoroute 440 à Laval. La voie en site propre pourra accueillir diverses lignes d'autobus qui desservent le quadrant nord-est de la région métropolitaine. Le coût de ce prolongement est estimé à 15M$.

➡ Implanter une ligne de type SRB sur le boulevard Henri-Bourassa

Le tronçon désigné se situe entre la station de métro Henri-Bourassa et le boulevard Pie-IX et comporte déjà une voie réservée pour autobus aux heures de pointe. Le boulevard Henri-Bourassa est présentement le corridor de transport en commun le plus important de Montréal, accueillant une multitude de lignes du nord et du nord-est et desservant plusieurs grands générateurs scolaires. L'achalandage quotidien cumulé de tous les services d'autobus totalise 70 000 usagers, ce qui dépasse la clientèle de n'importe quelle ligne de trains de banlieue. Avec un système SRB, tous les services d'autobus circuleront en site propre en tout temps, ce qui leur assurera des temps de parcours rapides, fiables et réguliers. Le coût du projet d'une longueur d'environ cinq kilomètres est de l'ordre de 25 M$. Sa mise en service est envisageable d'ici 10 ans.

➡ Implanter des lignes de type SRB dans des emprises ferroviaires inutilisées

Deux corridors, celui de l'emprise ferroviaire dans l'axe de la rue Notre-Dame et du corridor ferroviaire dans l'est et l'emprise ferroviaire Doney, au sud de l'autoroute 40 dans l'ouest, offrent des occasions de développement d'axes forts de transport en commun. Il y a lieu de préserver ces corridors pour le développement éventuel de SRB.

L'emprise ferroviaire dans l'est a déjà été étudiée par l'AMT à l'intérieur du projet Via-Bus. Ce projet permettrait de favoriser un lien rapide vers le centre-ville en empruntant aussi les infrastructures de transport en commun prévues à l'intérieur du réaménagement de la rue Notre-Dame. Il serait complémentaire au projet de train de l'Est, en cours de réalisation par l'AMT, puisqu'il servirait davantage à la population située au sud de l'île.

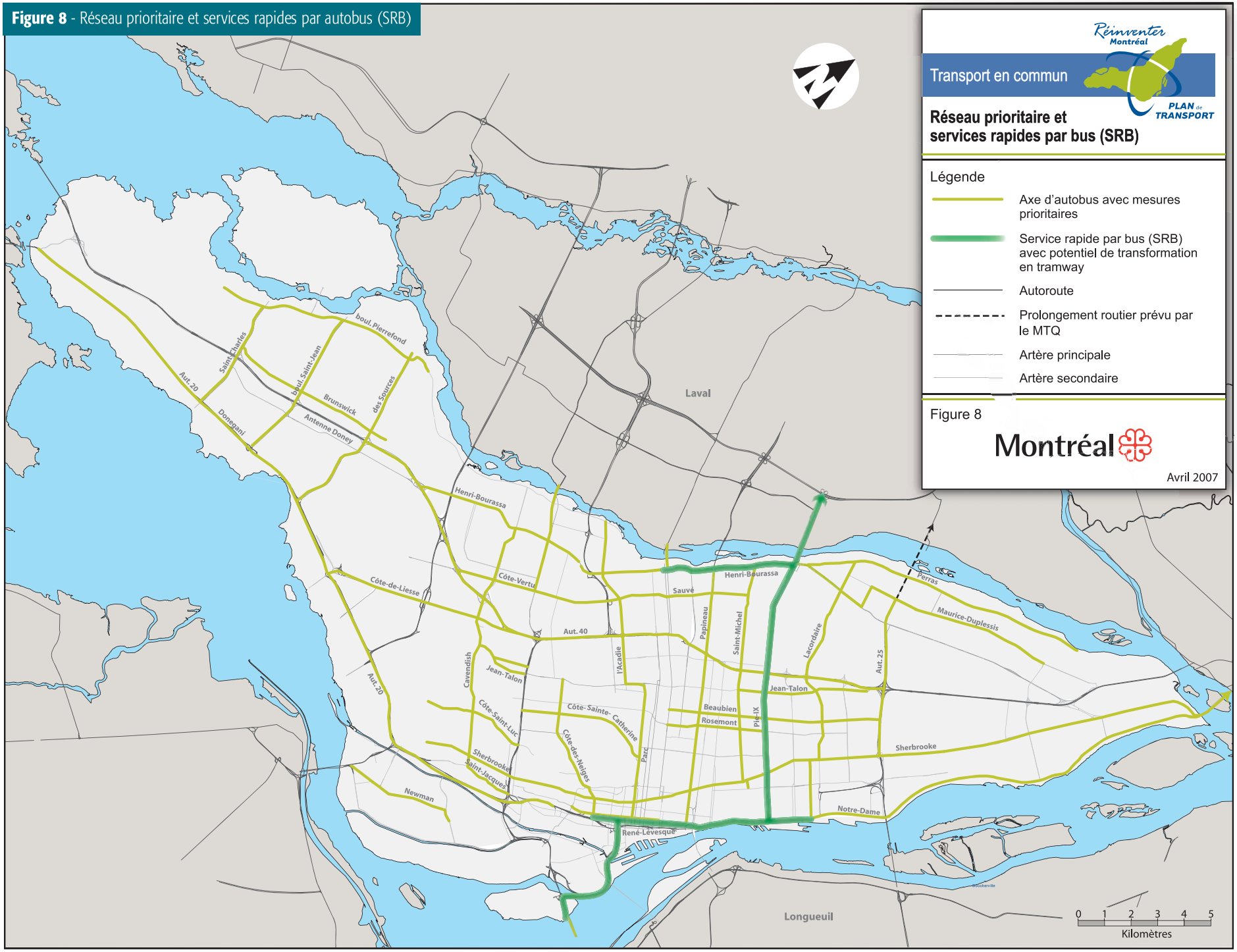
L'usage de l'emprise ferroviaire Doney répondrait à un besoin important en termes de déplacements, notamment vers le Technoparc de l'arrondissement de Saint-Laurent, deuxième secteur de destination de travail des résidants de l'Ouest-de-l'île. Ce lien, d'une longueur approximative de dix kilomètres, est situé au nord du boulevard Hymus. Il relie le boulevard Saint-Jean, dans la ville de Pointe-Claire, au sud du terminus Fairview, à la ligne de trains de banlieue Montréal-Deux-Montagnes, à proximité du parc-nature du Bois-de-Saraguay, après avoir traversé l'autoroute 40. Ultimement, il offrirait la possibilité de relier quelques destinations importantes selon la demande (boulevard Thimens, gare de trains de banlieue Bois-Franc) et éventuellement la station de métro Bois-Franc et la future gare A-13 projetée par l'AMT.

2.3 Le réseau d'autobus de Montréal

Le réseau d'autobus constitue la composante essentielle des services de transport en commun, l'autobus étant déterminant dans le choix modal de déplacement et souvent le premier contact avec l'usager. Une grande partie de la nouvelle clientèle du transport en commun sera d'abord transportée par autobus.

Le réseau ne dispose pas actuellement de la capacité résiduelle nécessaire pendant les périodes de pointe en fonction de la taille actuelle du parc d'autobus, rendant impossible le transport d'usagers additionnels prévu à l'horizon 2025.

Figure 8 - Réseau prioritaire et services rapides par autobus (SRB)



Actuellement, le réseau d'autobus montréalais n'offre pas d'avantages comparatifs suffisants par rapport à l'automobile pour pouvoir rivaliser avec elle efficacement en termes de temps et de confort. Des efforts importants seront déployés pour donner aux autobus ces avantages sur la route et pour rendre plus confortable l'expérience d'un déplacement en transport en commun.

Montréal entend donc agir sur plusieurs plans pour transformer son réseau d'autobus :

Installer une plus grande capacité de transport

➡ Augmenter le parc d'autobus

L'ensemble des nouveaux services proposés et la desserte de nouveaux clients visés par le Plan nécessitent une augmentation significative du parc d'autobus, de l'ordre de 500 véhicules supplémentaires aux 1 600 unités actuelles, soit un investissement d'environ 300 M$. L'acquisition d'un grand nombre d'autobus et l'augmentation du nombre de places de garage et des ressources nécessaires en conséquence, dont l'embauche de personnel, sont les mesures les plus importantes du Plan quant à la capacité de transport. L'accroissement du parc impliquera des aménagements en termes d'accès et de quais supplémentaires aux abords des stations de métro et aux terminus. Afin de réduire l'impact environnemental du parc d'autobus, le programme d'acquisition inclut des véhicules utilisant des carburants ou des technologies plus propres (hybride, biodiesel, pile à combustible, trolleybus).

➡ Implanter des autobus articulés sur une vingtaine de circuits à fort achalandage

L'introduction de ce type de véhicules engendrera une augmentation importante de la capacité sur les axes choisis et offrira un confort et une ponctualité accrus à la clientèle. Les autobus articulés contribuent à différencier le service particulièrement lorsque le service de base sur l'axe est jumelé à un service rapide. La STM achètera dans un premier temps 202 autobus articulés pour un coût total de 184 M$. La STM devrait prendre possession des premiers véhicules en 2009 et recevoir les derniers en 2011. Cet achat ne contribue pas cependant à l'accroissement du parc existant, car il vise à remplacer des autobus existants.

Mettre en place des mesures prioritaires pour autobus sur plusieurs artères de l'île de Montréal

Aux 40 kilomètres de voies réservées actuelles, Montréal implantera au cours des dix prochaines années des mesures donnant une priorité pour les autobus sur environ 240 kilomètres d'artères (Figure 8).

Ces mesures comprennent plus spécifiquement la réalisation de voies réservées pour autobus, des interventions aux feux de circulation (préemption, phase prioritaire au départ et prolongation du vert), des modifications à la géométrie des chaussées et au marquage, et à la gestion de la circulation, du déneigement et du stationnement. Toutes ces mesures permettront aux autobus de profiter d'une priorité sur l'automobile et contribueront à leur donner une image dynamique d'efficacité.

Ces mesures amélioreront la compétitivité du transport en commun sur les axes importants pour les déplacements de courte et de longue distance. Actuellement, les autobus ne jouissent d'un avantage concurrentiel par rapport à l'auto que sur une portion marginale du réseau artériel. Pourtant, plusieurs de ces axes, en particulier dans la partie centrale de l'île, supportent des volumes de déplacements élevés, dépassant par exemple les 10 000 déplacements dans une journée type de semaine.

Dans un premier temps, six axes parmi les plus achalandés en transport en commun bénéficieront de mesures prioritaires. Il s'agit :

- du boulevard Saint-Michel entre le boulevard Henri-Bourassa et le métro Joliette;
- de la rue Beaubien du métro Beaubien au métro Honoré-Beaugrand via l'A-25;
- du boulevard Rosemont entre le métro Rosemont et le boulevard Pie-IX;
- de la rue Notre-Dame depuis la rue Dickson vers Pointe-aux-Trembles;
- de l'axe Sauvé / Côte-Vertu entre les boulevards Saint-Laurent et Cavendish;
- de l'axe Saint-Jean / Pierrefonds entre le boulevard Château-Pierrefonds et l'A-20.

Le centre-ville de Montréal, point névralgique de l'île et grand générateur de déplacements, profitera des gains de temps qu'apporteront ces mesures dans le réseau, même si le transport en commun offre déjà des avantages comparatifs intéressants par rapport à l'automobile. Par ailleurs, les extrémités est et ouest de l'île retireront des bénéfices importants de ces mesures étant donné la faible compétitivité actuelle du transport en commun sur l'auto et des parts modales faibles en transport en commun.

La mise en place des mesures préférentielles dans l'ensemble du réseau d'autobus s'échelonnera sur une période de dix ans sur les principales artères de l'agglomération et occasionnera un investissement de l'ordre de 60 M$.

Mettre en place des dessertes express

Montréal propose de déployer des dessertes express par autobus vers le centre-ville et le métro :

➡ Augmenter le nombre de dessertes express sans correspondance vers le centre-ville

Les corridors les plus prometteurs sont situés dans les parties centre-est (de Pie-IX à Langelier) et centre-ouest (futur lien Cavendish) de l'île. Les nouvelles dessertes bénéficieront incidemment des SRB sur Pie-IX et Notre-Dame-René-Lévesque.

Une amélioration des temps de déplacement sera obtenue tant par la rapidité des services que par l'évitement de correspondances. Ces services supporteront et complèteront le réseau de métro aux heures de pointe.

➡ Prolonger la plage horaire des services Express et Métrobus

La mesure vise à élargir la plage horaire des services existants et futurs entre les périodes de pointe du matin et de l'après-midi. Les usagers bénéficieront des avantages de la rapidité, du confort et de la fiabilité des dessertes express pendant toute la journée.

➡ Améliorer le confort des autobus Express et Métrobus

La norme sur le nombre maximum de passagers à bord sera revue à la baisse ou des modifications à l'aménagement intérieur des autobus seront effectuées.

Mettre en place des modes d'exploitation plus attrayants et efficaces

Le Plan de transport appuie les mesures que la STM met de l'avant pour améliorer de façon importante l'offre de service et l'adapter aux besoins de la clientèle.

➡ Améliorer la ponctualité des autobus et l'information aux usagers

Le remplacement du système de radiocommunication du réseau d'autobus et la mise en service d'un système d'exploitation permettront un suivi en temps réel de la ponctualité de l'autobus. Ils serviront aussi à l'amélioration de l'information à la clientèle telle l'annonce des prochains arrêts dans les véhicules et, aux arrêts, l'annonce de l'horaire de passage réel des prochains autobus. Ils contribueront à améliorer le sentiment de sûreté des passagers et à permettre de mieux planifier les déplacements de la clientèle.

➡ Accroître le nombre de dessertes à arrêts limités en complément aux lignes locales

Il s'agit de jumeler des services «saute-mouton» aux lignes qui accueillent deux types de clientèle, l'une à l'échelle locale, l'autre qui effectue de plus longs déplacements. Ces services limiteront le nombre d'arrêts aux lieux stratégiques, soit pour assurer les correspondances, soit pour desservir les principaux pôles d'activités.

➡ Augmenter l'offre de service en période de pointe

Une trentaine de lignes du réseau supérieur bénéficieront de meilleures fréquences avant et après les périodes de pointe. Cette initiative permettra d'étaler la demande et d'améliorer le confort à bord des véhicules au plus fort de la pointe.

➡ Améliorer le confort à bord des autobus des lignes régulières

Il s'agit d'augmenter la fréquence des autobus afin de donner plus d'espace aux usagers. Un réaménagement de l'intérieur des véhicules permettra également de bonifier d'autres composantes du véhicule afin d'améliorer le confort de la clientèle. Une telle mesure contribuera à attirer la clientèle en repositionnant l'image de l'autobus.

➡ Munir d'abribus la moitié des arrêts

Le parc actuel de près de 1600 abribus couvre approximativement 30% des arrêts du réseau. Certains arrêts plus stratégiques bénéficieront d'abribus plus spacieux et confortables.

➡ Évaluer le libre-accès aux services de transport en commun pour les étudiants universitaires

Des ententes de partenariats financiers existent entre plusieurs universités et sociétés de transport pour permettre le libre accès au transport en commun aux étudiants universitaires, notamment aux Etats-Unis, au Canada, et depuis 2004, à Sherbrooke au Québec.

Montréal entend évaluer avec les établissements d'enseignement universitaire l'opportunité et la faisabilité de l'implantation d'une telle mesure.

➡ Mettre en place des lignes d'autobus durant la journée pour relier directement les résidences de personnes âgées

Ces dessertes relieront les résidences de personnes âgées aux CLSC, centres commerciaux et salles de loisirs sur l'ensemble du territoire de l'île de Montréal, surtout pendant le jour entre les deux périodes de pointe. Les secteurs les plus propices à ces dessertes sont Montréal-Nord, Saint-Léonard, Cartierville, Saint-Laurent, Rosemont, Pointe-aux-Trembles, Rivière-des-Prairies et LaSalle. Il s'agit de répondre aux besoins spécifiques en termes de distance de marche, de temps d'attente à l'arrêt

et d'entassement dans le véhicule pour une clientèle en croissance importante. La STM a amorcé en 2007 l'introduction de ce type de lignes dans certains quartiers de Montréal.

➡ Rendre toutes les lignes du réseau d'autobus de la STM accessibles aux personnes en fauteuil roulant

La STM offre des services à quelque 15 000 usagers admissibles au transport adapté. En 2005, elle a assuré environ 1,7 million de déplacements à l'aide de minibus ou de taxis. En plus des services de transport adapté, des efforts sont également consentis pour adapter et rendre plus fiables les services et les équipements de transport en commun aux personnes à mobilité réduite. Ainsi à ce jour, environ 66% du réseau d'autobus de la STM est accessible à cette clientèle. Le remplacement progressif des autobus qui ne sont pas dotés d'un plancher surbaissé permettra de rendre toutes les lignes du réseau de la STM accessibles aux personnes en fauteuil roulant.

Améliorer l'accessibilité du transport en commun dans certains secteurs particuliers

À cet égard, il faut agir en priorité dans les secteurs qui représentent les plus grands défis pour la desserte du transport en commun, soit les secteurs en développement ou en transformation, les milieux à faible densité et les secteurs industriels.

➡ Mettre en service une navette pour desservir le parc du Mont-Royal

En raison de sa grande popularité, le parc du Mont-Royal mérite une desserte exceptionnelle et appropriée à sa vocation régionale d'aire de détente et de loisir. L'axe de la voie Camillien-Houde et du chemin Remembrance sera desservi par une navette écologique permettant de diminuer la circulation automobile sur la montagne. Une telle navette donnera à la clientèle une expérience agréable et un accès aux principaux attraits de la montagne. Ce mode, plus compatible avec les orientations de développement et de préservation du mont Royal, permettra de réduire la superficie consacrée aux stationnements. À moyen terme, la desserte du parc du Mont-Royal pourrait s'effectuer par le biais d'un tramway.

➡ Assurer une accessibilité aux secteurs en développement

Le *Plan d'Urbanisme* de Montréal présente l'ensemble des zones à construire ou à transformer. Pour les nombreux secteurs en développement sur le plan résidentiel, commercial, industriel ou scolaire, des efforts seront consacrés à la création de nouvelles dessertes par autobus, à la bonification ou à la modification de circuits d'autobus existants ou encore pour la création de nouvelles dessertes de transport collectif par taxi. À court terme, cela mène par exemple à des projets tels : la création d'un lien fort entre le centre-ville et L'Île-des-Sœurs, la mise en place d'une navette touristique Vieux-Montréal-Vieux-Port, l'amélioration de la desserte du Technoparc Saint-Laurent, les rajustements au réseau pour la desserte de nouveaux développements résidentiels à Pierrefonds et à Saint-Laurent, la desserte des nouveaux secteurs à développer sur les sites des gares de triage Turcot et Outremont, etc.

➡ Évaluer l'opportunité d'implanter des modes mieux adaptés - minibus, taxi collectif - aux milieux à faible densité

La mesure s'applique particulièrement aux secteurs résidentiels, aux rues étroites et là où la demande est plus faible. Ces modes s'intègrent mieux aux quartiers à faible densité, offrent davantage de flexibilité et réduisent la demande énergétique.

➡ Améliorer l'accessibilité aux secteurs industriels pour l'ensemble de la journée

Il s'agit d'établir des partenariats avec les entreprises pour un rajustement optimal de l'offre de service dans les secteurs à faible densité.

➡ Améliorer l'architecture du réseau d'autobus dans le sud-ouest et l'ouest de l'île

La structure des réseaux sera modifiée de manière à faciliter l'accès direct aux pôles d'activités économiques de ces secteurs. Dans tous les cas, le nombre de correspondances sera diminué. L'est de Montréal a déjà bénéficié de modifications semblables au cours des années passées, dans le but d'offrir un service mieux adapté à la clientèle. Deux secteurs de l'île sont maintenant visés, soit le sud-ouest (Sud-Ouest, Verdun, LaSalle et Lachine) et l'ouest.

Réduire l'impact environnemental du parc d'autobus

Il s'agit d'améliorer les systèmes de propulsion des autobus en matière d'émission de polluants et de gaz à effet de serre. En vertu du *Programme de démonstration en transport urbain* (PDTU) du gouvernement du Canada, la STM s'est associée à la réalisation d'un projet mixte de transport en commun dont l'objectif est de mettre à l'essai un ensemble intégré de mesures visant à réduire les GES. À moyen terme, l'exploitation des autobus devra :

➡ **Introduire l'utilisation de carburants «verts» tel le biodiesel**

La STM commencera dès 2008 à alimenter progressivement son parc d'autobus de 1 600 véhicules avec du biocarburant afin de réduire les émissions polluantes et les GES. Lors d'un projet pilote, la STM a eu recours au biodiesel comme carburant pour 155 autobus circulant dans le centre-ville de mars 2002 à mars 2003.

➡ **Utiliser les technologies propres telles la propulsion hybride diesel/électrique ou le trolleybus moderne**

Au gré de l'acquisition de nouveaux autobus, la STM introduira des véhicules qui utiliseront des technologies de motorisation plus propres. Déjà en 2008, la STM mettra en service huit autobus hybrides à titre de projet pilote, mais vise à terme à étendre ces modes de propulsion à une part plus grande de son parc.

➡ **Développer des pratiques de conduite écologique**

Un programme de conduite écologique a été lancé en 2005 par la STM à l'intention de ses chauffeurs d'autobus afin qu'ils adoptent des pratiques de conduite moins énergivores. Par une formation adéquate, les chauffeurs peuvent contribuer à réduire les émissions de GES de plus de 10 000 tonnes par an. Le coût de cette mesure comprend essentiellement le coût de formation des employés et équivaut à deux millions de dollars par année. On estime que la conduite écologique fait économiser une somme équivalente en carburant.

2.4 Projets métropolitains priorisés par Montréal

Montréal a ciblé des projets d'envergure métropolitaine qui non seulement combleront des besoins de transport, mais aussi s'avéreront structurants pour le développement de la région. Ainsi, Montréal entend appuyer et collaborer avec l'AMT et d'autres partenaires aux travaux en vue d'assurer la réalisation des projets suivants, susceptibles de contribuer à l'atteinte des objectifs du Plan de transport.

Une desserte ferroviaire pour l'Est de Montréal

Depuis plus d'une dizaine d'années, le réseau de trains de banlieue s'est révélé le fer de lance d'un certain renouveau du transport en commun régional, qui a connu une croissance de 17% des déplacements totaux en pointe entre 1993 et 2003 à destination de Montréal en provenance des territoires extérieurs. Les principaux corridors de déplacement métropolitain se sont vu doter de services ferroviaires. L'AMT prévoit apporter dans les prochaines années des améliorations importantes aux lignes de train.

Seul le corridor de l'Est ne jouissait pas d'une desserte qui lui est propre. Or, en mars 2006, le gouvernement du Québec a annoncé le lancement des travaux en vue de la réalisation du train de l'Est.

➡ **Réaliser le train de l'Est de Montréal**

Cette ligne de train de banlieue, d'une longueur de 51 km, dont 35 sur le territoire de Montréal reliera le centre-ville de Montréal, les arrondissements de Montréal-Nord et Pointe-aux-Trembles-Rivière-des-Prairies ainsi que les villes de Repentigny et de Mascouche (Figure 9). Le service offert sera de cinq départs le matin en direction de Montréal plus un départ à contresens, répondant au besoin de déplacement de 5 500 personnes. La ligne aura douze nouvelles stations, dont huit[10] à Montréal. Ces stations seront localisées de manière à favoriser un développement urbain propice à l'utilisation du transport en commun.

Les stations feront aussi l'objet d'opérations d'urbanisation ayant pour but d'augmenter le potentiel de développement et la densité des secteurs environnants. Le tracé choisi impliquera l'utilisation du tunnel sous le mont Royal, garantissant ainsi un temps de parcours concurrentiel pour l'accès au centre-ville, de l'ordre d'une quarantaine de minutes à partir de la station Sherbrooke à Pointe-aux-Trembles. Le projet, évalué à environ 300 M$, est planifié pour une mise en service en 2011.

L'aménagement de cette nouvelle ligne ferroviaire nécessitera la réorganisation des services d'autobus, tant en termes d'accessibilité que de synchronisation des horaires, de manière à faciliter le rabattement aux nouvelles gares.

Le projet du train de l'Est comprend aussi l'aménagement de stationnements incitatifs à certaines gares. Ces interventions visent à accueillir les usagers provenant de secteurs moins bien desservis en autobus et d'assurer une intermodalité importante. Des stationnements seront implantés aux nouvelles gares montréalaises comprenant aussi un nombre important de supports pour vélos. Le nombre de places sera évalué à chaque gare en fonction de leur accessibilité et de leur vocation.

Navette ferroviaire entre l'aéroport et le centre-ville

Montréal reconnaît l'importance stratégique de l'aéroport international Montréal-Trudeau. Depuis 2000, Aéroports de Montréal a investi au-delà d'un milliard de dollars dans la modernisation de l'aérogare et on s'attend à une croissance soutenue des activités aériennes au cours des prochaines années. De 11 millions de passagers en 2006, le trafic aérien est appelé à atteindre 15,5 millions en 2016. De surcroît, 25 000 travailleurs se rendent quotidiennement sur le territoire aéroportuaire. Conformément à sa volonté d'améliorer l'accessibilité à l'aéroport et de lui donner une signature internationale, Montréal souhaite :

➡ **Implanter une navette ferroviaire entre l'aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville de Montréal**

L'aéroport Montréal-Trudeau représente une des principales portes d'entrée du Canada et, à ce titre, doit bénéficier d'une accessibilité de

Figure 9 - Réseau de trains de banlieue

niveau international. L'offre en transport en commun vers l'aéroport reste très limitée et est tributaire des conditions routières dans l'environnement immédiat de l'aéroport, mais aussi, et surtout, le long des axes autoroutiers qui relient le centre-ville de Montréal à l'aéroport. Cela explique en partie que la part de marché du transport public de l'aéroport (4%) est inférieure à la moyenne nord-américaine (6%). Le projet de navette ferroviaire permettra de garantir un temps de parcours de 20 minutes entre le centre-ville et l'aéroport. Selon une première étude d'achalandage réalisée en 2005, il existe un potentiel de deux millions d'usagers par année pour une telle navette.

Montréal s'est engagé en 2007 avec Aéroports de Montréal (ADM), l'AMT, le MTQ et Transports Canada dans la réalisation des études du projet. Ces études porteront entre autres sur le lien ferroviaire se connectant à la gare Lucien-L'Allier afin de le comparer à celui qui se raccorde à la gare Centrale tel qu'il est indiqué dans le *Plan d'urbanisme*. Les travaux de ce chantier d'envergure métropolitaine seront terminés en 2012 et l'estimation de leur coût se chiffre entre 475 M$ et 575 M$ selon les scénarios.

Dans le cadre d'une deuxième phase, ce projet représenterait une opportunité pour améliorer le service de train entre le centre-ville et l'ouest de Montréal. En effet, le corridor ferroviaire développé pour la navette aéroportuaire entre la gare de Dorval et le centre-ville de Montréal pourrait servir à l'ensemble des trains passagers, entre autres pour les trains de banlieue de la ligne Montréal-Dorion-Rigaud. Ce projet serait bénéfique non seulement pour les usagers de l'aéroport, mais aussi pour les résidants, les employés et les employeurs de l'ouest de Montréal en instaurant un nouveau service dans le sens inverse de la pointe.

Les liaisons métropolitaines par autobus

Montréal propose une bonification substantielle des services de transport métropolitain par autobus, qui représente un complément essentiel au réseau de trains de banlieue.

L'implantation d'un réseau SRB sur l'île rend possible l'intégration de services d'envergure métropolitaine. En plus du prolongement du SRB Pie-IX vers Laval, Montréal propose les actions suivantes :

➡ Aménager des voies en site propre dans le corridor Bonaventure

Il s'agit de renforcer le corridor centre-ville-pont Champlain-Rive Sud, l'un des deux principaux liens interrives de la région avec un achalandage de 17 000 déplacements en pointe du matin. Un aménagement de type SRB inséré dans le projet de boulevard Bonaventure permettra d'accueillir les autobus métropolitains et de bonifier l'accessibilité de L'Île-des-Soeurs. L'aménagement de la voie en site propre est évalué à 30 M$. Cette intervention ne compromet pas l'implantation d'un système léger sur rail (SLR) centre-ville-Rive-Sud à plus long terme.

➡ Augmenter la capacité d'accueil du terminus centre-ville (TCV) dans l'axe Bonaventure pour les autobus métropolitains

La croissance du corridor du pont Champlain est présentement limitée par la capacité d'accueil du terminus d'autobus au centre-ville. Il s'agit d'une part d'ajouter de nouveaux quais dans un site adjacent au TCV et d'offrir davantage d'arrêts ailleurs au centre-ville. Par ailleurs, le système SRB proposé permettrait de desservir d'autres destinations sur le territoire montréalais.

➡ Implanter des mesures préférentielles, notamment des voies réservées pour le transport en commun sur des axes du réseau supérieur

L'autoroute 40 (à l'est de l'A-25 et à l'ouest du boulevard Saint-Charles), l'autoroute 20 (à l'ouest de l'échangeur Turcot et au-delà du pont-tunnel Lafontaine), la portion lavalloise des autoroutes 13, 15 et 25 ainsi que l'autoroute 10 sont propices à des mesures préférentielles (Figure 10). Celles-ci profiteront aux autobus, aux taxis et, le cas échéant, au covoiturage.

Les stationnements incitatifs

Les stationnements incitatifs sont des équipements complémentaires essentiels aux grands réseaux de transport en commun. Ils permettent d'intégrer l'automobile dans la chaîne de déplacements à destination de la partie centrale de Montréal et d'éviter les mouvements de véhicules dans le réseau routier qui mènent au Centre, et en particulier au centre-ville. Idéalement localisés en amont des points de congestion, ils permettent à l'heure actuelle à 6% des déplacements automobiles d'être captés par le transport en commun. Ces stationnements permettent ainsi de réduire les kilométrages parcourus sur le réseau, contribuant ainsi à diminuer la congestion et l'émission de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

Actuellement, la saturation des stationnements incitatifs et la forte demande bimodale montrent clairement que l'offre est insuffisante. La majorité des stationnements incitatifs de l'île de Montréal sont saturés. De nombreux véhicules se stationnent sur rue le long des lignes 1 et 2 du métro à la pointe du matin. Cependant, il faut noter qu'une capacité résiduelle subsiste dans les stationnements incitatifs du Ruisseau, de Bois-Franc, de Pointe-Claire, de Sherbrooke-Est et de la station Angrignon.

➡ Implanter des stationnements incitatifs près des stations de métro

Des stationnements le long des tronçons qui possèdent de la capacité résiduelle, comme le tronçon Angrignon-centre-ville sur la ligne 1 et le tronçon Côte-Vertu-centre-ville sur la ligne 2 de métro, seront mis en place; l'opportunité de munir les prolongements de métro

proposés de stationnements incitatifs sera examinée; les stationnements incitatifs existants, Namur et Radisson, seront agrandis; ces stationnements permettront d'optimiser l'utilisation du métro tout en offrant une solution de remplacement à des milliers de clients qui stationnent actuellement sur rue.

➡ **Implanter des stationnements incitatifs de plus faible capacité sur les dessertes express d'autobus**

Ces stationnements permettront d'élargir le bassin d'usagers de certaines dessertes express par autobus. De petite dimension, ces stationnements seront localisés dans des secteurs faiblement urbanisés.

➡ **Aménager de nouveaux stationnements incitatifs et agrandir les sites existants sur la ligne Montréal-Dorion-Rigaud**

Ces interventions visent à accueillir les usagers moins bien desservis en autobus et d'assurer une intermodalité importante. Les stationnements seront implantés ou agrandis aux gares de Baie-d'Urfé, Beaurepaire et Cedar Park à la suite de l'étude de chaque station en termes d'accessibilité.

2.5 Autres projets stratégiques de l'AMT

En complément des projets priorisés par Montréal, le gouvernement du Québec, par l'intermédiaire de l'AMT, a déjà fait connaître son intention de réaliser les interventions suivantes :

Améliorer le service sur la ligne Blainville-Saint-Jérôme

Mise en service en 1997, cette ligne a connu un vif succès et transporte 10 000 passagers par jour, réduisant ainsi le nombre d'automobilistes sur le territoire de Montréal. En 2006, la ligne Montréal-Blainville a été prolongée jusqu'à Saint-Jérôme et a été dotée d'une nouvelle gare en territoire montréalais, la gare Chabanel. Montréal appuie fortement d'autres modifications à cette ligne, qui sont bénéfiques à Montréal :

➡ **Permettre à la ligne Saint-Jérôme-Montréal d'utiliser le tunnel sous le mont Royal**

Il s'agit d'établir, d'ici 10 ans au plus tard, une connexion avec la voie ferrée de la ligne Deux-Montagnes dans le tunnel sous le mont Royal afin d'accroître la rapidité du service pour atteindre le centre-ville et d'attirer ainsi une clientèle nouvelle d'anciens automobilistes. Le coût du projet est de l'ordre de 50 M$. La limitation des correspondances avec le métro permettra de réduire la pression exercée sur celui-ci.

➡ **Aménager une gare desservant le site Outremont-Université de Montréal**

Le projet du nouveau campus de l'Université de Montréal est appelé à devenir un grand générateur de déplacements en transport en commun. On estime que le site accueillera au-delà de 9 000 étudiants en plus de 1 600 travailleurs. Le projet inclut 800 logements et un millier de places de résidences universitaires. La gare proposée occasionnera un coût de l'ordre de 2 M$.

➡ **Réaliser un aménagement plus fonctionnel de la station Bois-de-Boulogne**

À l'heure actuelle, la gare, pourtant située dans un site stratégique, ne peut jouer son rôle en raison de multiples obstacles physiques et fonctionnels.

Améliorer le service sur la ligne Montréal-Deux Montagnes

La ligne Montréal-Deux-Montagnes, la plus achalandée du réseau de trains de banlieue avec 30 000 usagers quotidiens, constitue un lien stratégique entre le centre et le nord-ouest de la région. Elle joue un rôle important dans le contexte de la situation difficile des déplacements par automobile dans le corridor avec le nombre limité de liens routiers et la congestion des autoroutes A-13, A-15, A-20 et A-40. Pour assurer cette desserte, notamment des arrondissements de Pierrefonds-Roxboro et de L'Île-Bizard-Sainte-Geneviève, Montréal favorise les projets suivants :

➡ **Doubler la voie ferrée de la ligne Deux-Montagnes entre les gares Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds**

Le doublement accroîtra l'efficacité de la ligne pour desservir le nord-ouest de l'île de Montréal. Le projet implique un investissement de 33 M$ et sera réalisé d'ici cinq ans.

Améliorer la rapidité, le confort et la fiabilité des services de train de banlieue

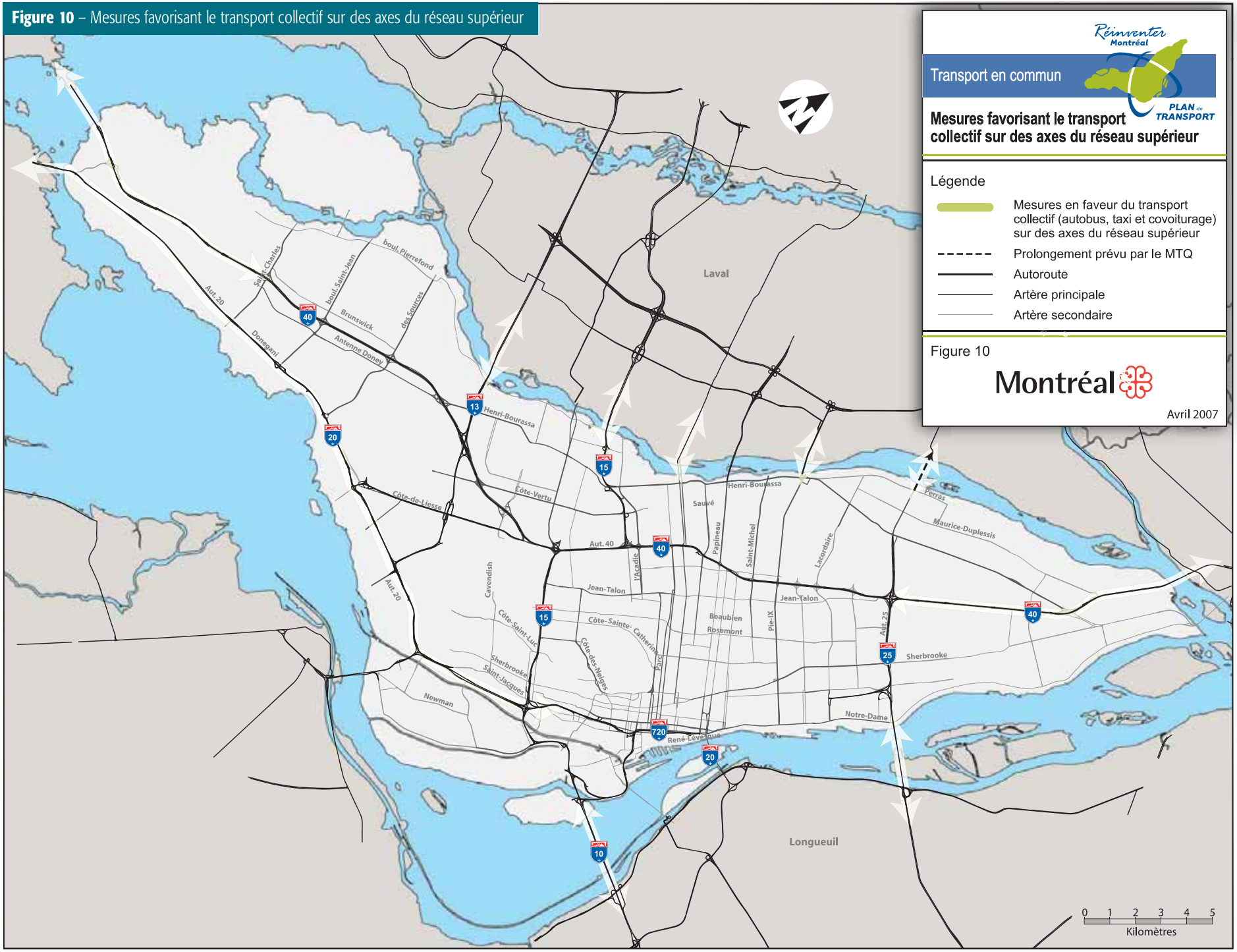
Le réseau de trains de banlieue proposé nécessitera la modification suivante :

➡ **Moderniser les aménagements et les infrastructures à certaines gares (en priorité - lignes Deux-Montagnes, Dorion-Rigaud et Blainville-Saint-Jérôme)**

Le coût de ces projets est de l'ordre de 10 M$. Les travaux comprennent l'amélioration de l'accès à la gare de Baie-d'Urfé.

Le service bénéficiera grandement d'une synchronisation entre les autobus et les trains, particulièrement sur les lignes Montréal-Deux-Montagnes et Montréal-Dorion-Rigaud.

Figure 10 – Mesures favorisant le transport collectif sur des axes du réseau supérieur



L'AMT propose d'acheter des locomotives et des voitures de passagers afin d'accroître la capacité d'accueil. Six nouvelles locomotives et 50 voitures à deux niveaux sont nécessaires pour améliorer le service. Ce projet implique l'aménagement de sites de garage et de centres d'entretien. L'ensemble des coûts prévus par l'AMT représente une somme de 336 M$ répartie sur une période de plus de dix ans. L'agence s'engage aussi à accroître la fiabilité du réseau existant en achetant et réhabilitant des locomotives et des voitures de passagers. Les besoins d'acquisition sont de neuf locomotives diesel/électriques et de 54 voitures à deux niveaux. De plus, la réhabilitation de 82 voitures de passagers est requise. Sur 20 ans, les coûts impliqués sont évalués à 378 M$.

3. En résumé

Montréal propose de développer considérablement l'offre de transport en commun sur le territoire de l'agglomération de façon à satisfaire les besoins de mobilité des Montréalais tout en réduisant la dépendance à l'automobile.

La stratégie employée est vaste et diversifiée. Elle compte sur une consolidation des moyens de transport déjà existants, qui ont fait leur preuve, comme le métro. Mais elle compte aussi sur l'introduction d'un réseau de tramways moderne et d'un réseau de services rapides par bus, qui sont des modes à capacité intermédiaire. Ces nouveaux modes donnent non seulement de nouvelles options de transport aux usagers, mais augmentent aussi l'efficacité du système dans son ensemble en jouant la carte de la complémentarité avec le métro et les autobus réguliers. De plus, ces projets permettent de couvrir efficacement les territoires desservis, à moindre coût par rapport à des prolongements de métro.

Un volet de cette stratégie consiste à offrir des services d'autobus mieux adaptés aux exigences d'aujourd'hui, plus rapides, fiables et confortables, en misant sur des modes d'exploitation plus efficaces et des innovations technologiques performantes comme les systèmes d'exploitation.

Sur le plan du transport régional, le Plan de transport recommande de poursuivre l'effort de mise en place de nouveaux services et de nouvelles infrastructures. Le projet de train de l'Est comblera en particulier l'une des principales lacunes au sein des corridors métropolitains. Le projet, né d'un consensus régional, servira les intérêts des Montréalais.

L'ensemble des projets de transport en commun proposé impliquera des investissements massifs que les gouvernements supérieurs, la communauté et Montréal devront réaliser sur plusieurs années. Il comportera également une augmentation des dépenses d'exploitation. Le tableau 4 présente l'ordre de grandeur des coûts par grandes composantes.
Au total, les investissements sur une période de 15 à 20 ans se chiffrent à un montant de l'ordre de 6,3 G$. Par ailleurs, le niveau des dépenses d'exploitation sera augmenté de l'ordre de 140 M$ par année, le budget d'exploitation 2007 de la STM étant de l'ordre de 880 M$, dont environ 310 M$ provenant de l'agglomération de Montréal.

Tableau 4

COÛTS DES PROJETS DE TRANSPORT EN COMMUN PROPOSÉS PAR MONTRÉAL

	COÛT D'IMMOBILISATION *(en millions $)*				COÛT ANNUEL DE FONCTIONNEMENT
	0-5 ANS	**5-10 ANS**	**+10 ANS**	**TOTAL**	**(EN MILLIONS $)**
Métro	***207,0***	***1 140,0***	***2 525,0***	***3 872,0***	***33,1***
Remplacement des voitures du métro MR-63		1 140,0		**1 140,0**	
Remplacement des voitures du métro MR-73			1 410,0	**1 410,0**	
Prolongements du réseau de métro					
ligne 5 (bleue) de Saint-Michel à Pie-IX	170,0			**170,0**	2,9
ligne 5 (bleue) de Pie-IX à Anjou			775,0	**775,0**	13,0
ligne 2 (orange) de Côte-Vertu à Bois-Franc			340,0	**340,0**	5,7
Autres interventions	37,0				11,5
Tramway	***260,0***	***725,0***		***985,0***	***38,0***
Ligne de tramways desservant le Centre des affaires et le Vieux-Montréal	260,0			**260,0**	13,0
Ligne de tramways sur l'axe de l'avenue du Parc et du boulevard René-Lévesque		475,0		**475,0**	13,4
Ligne de tramways sur l'axe du chemin de la Côte-des-Neiges		250,0		**250,0**	11,6
Lignes de tramways sur d'autres axes stratégiques (phases ultérieures)			*À déterminer*		
Services rapides par autobus (SRB)	***55,0***	***70,0***		***125,0***	***20,0***
Ligne SRB dans l'axe du boulevard Pie-IX–centre-ville	55,0	45,0		**100,0**	15,0
Ligne SRB sur le boulevard Henri-Bourassa		25,0		**25,0**	5,0
Lignes SRB dans des emprises ferroviaires inutilisées			*À déterminer*		
Réseau d'autobus	***214,0***	***166,0***	***94,0***	***464,0***	***50,0***
Augmentation du parc d'autobus (500 autobus)	132,0	84,0	84,0	**300,0**	
Mesures préférentielles pour autobus sur plusieurs artères de l'île de Montréal	30,0	30,0		**60,0**	
Dessertes express					25,0
Modes d'exploitation	47,0	47,0		**94,0**	
Qualité de service et accessibilité	5,0	5,0	10,0	**20,0**	25,0
Mesures environnementales			*Coûts internes à la STM*		
Projets métropolitains priorisés par Montréal	***850,0***	***33,0***	***15,0***	***898,0***	
Train de l'Est	300,0			**300,0**	
Navette ferroviaire entre l'aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville de Montréal	550,0			**550,0**	
Liaisons métropolitaines par autobus		33,0	15,0	**48,0**	
TOTAL	***1586,0***	***2134,0***	***2634,0***	***6 344,0***	***141,1***

A2 - Favoriser les modes actifs

La marche : chaque pas compte

1. Les orientations

Montréal est reconnue comme une ville sécuritaire où il fait bon déambuler, de jour comme de soir. La marche est d'ailleurs le principal mode de déplacement de beaucoup de Montréalais, notamment ceux qui habitent dans les quartiers centraux. Plusieurs facteurs peuvent expliquer la popularité de la marche dans ces quartiers. Outre la densité de l'habitat qui y est plus élevée, on observe également une plus grande mixité des fonctions urbaines.

Notons que, sur le territoire de l'île de Montréal, 35 % des déplacements inférieurs à deux kilomètres sont effectués à pied[11]. Par ailleurs, la presque totalité des déplacements effectués à pied sur l'île de Montréal (96 %) s'effectuent sur une distance de moins de deux kilomètres.

Montréal est ainsi très consciente de l'importance de la marche et a fait dans le passé des gestes précis et concrets pour la rendre agréable et sécuritaire :

- le maintien de l'interdiction du virage à droite aux feux rouges sur l'ensemble du territoire;

- l'installation de feux piétons à décompte numérique ;
- la sécurisation des abords de certaines écoles (marquage, signalisation et surveillance);
- l'allocation de plus de temps de traversée aux piétons dans le phasage des feux;
- l'implantation de mesures de modération de la circulation;
- l'élargissement des trottoirs, notamment au centre-ville (Quartier international, rues McGill et Saint-Laurent, De Maisonneuve, etc.);
- la réduction des largeurs de traversée des piétons à certains carrefours;
- l'augmentation du nombre de policiers affectés à la sécurité et à la circulation.

Par ailleurs, Montréal a adopté récemment plusieurs documents stratégiques, comme le *Plan d'urbanisme*, le *Premier Plan stratégique de développement durable* et le *Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire*, qui reconnaissent tous le rôle primordial de la marche en matière de qualité de vie.

Cependant, depuis la deuxième moitié du 20e siècle, à Montréal comme dans la plupart des villes, l'automobile est devenue de plus en plus présente au point que, comme l'a souligné le *Plan d'urbanisme*, certains secteurs ont été et sont encore conçus en fonction de la voiture et forment souvent des espaces moins agréables et moins sécuritaires pour les piétons. Des quartiers à faible densité, éloignés des pôles d'emploi, et des centres commerciaux dédiés essentiellement aux personnes motorisées, ont été structurés en fonction de l'usage de l'automobile. On reconnaît ces secteurs aux éléments suivants :

- les carences sur le plan du mobilier urbain;
- les déficiences concernant les trottoirs ou l'absence de trottoirs;
- la largeur des chaussées;
- l'effet de coupure dans les cheminements piétonniers;
- la vitesse excessive des véhicules.

Notons que le clivage entre les quartiers centraux et ceux qui se sont développés depuis une trentaine d'années est frappant. Alors que les quartiers centraux affichent une part modale de la marche variant entre 40 % et 50 % en pointe du matin pour les déplacements de moins de deux kilomètres, les secteurs périphériques sont sous la barre des 20 %.

À l'échelle de l'île, cela se traduit par une baisse constante de la part modale de la marche en pointe du matin depuis 1987, notamment chez les moins de 17 ans pour qui la marche comme mode de déplacement principal est passée de 52 % en 1993 à 45 % en 2003

pour les distances de moins de deux kilomètres. En ce qui a trait aux déplacements effectués à pied et à vélo vers l'école, ils atteignent 40 %, un pourcentage qui diminue aussi continuellement.

Consciente de l'importance de la marche en matière de santé publique, Montréal vise à augmenter de manière considérable les déplacements à pied en période de pointe d'ici 2021. Il s'agit là d'un objectif tout à fait plausible, moyennant toutefois des changements radicaux dans la façon de concevoir l'espace dévolu aux piétons.

Afin de faire de la marche le mode privilégié et d'aider à effectuer un renversement de la tendance à la baisse de sa pratique, Montréal a développé une *Charte du piéton*. Un nouveau partage de la rue favorable à la marche, qui implique notamment un resserrement de la place des modes motorisés au profit des piétons, y est notamment proposé.

Pour atteindre l'objectif d'augmentation des déplacements à pied qu'elle s'est fixé, Montréal reconnaît trois types de problèmes associés à la marche et leur apportera des solutions. Premièrement, la sécurité des piétons est souvent affectée par les conflits avec les autres usagers de l'espace public. Deuxièmement, les surfaces réservées au piéton, en grande partie les trottoirs, sont inadéquates en maints endroits : par exemple, le manque d'uniformité des surfaces de trottoirs, les fosses de plantations trop profondes et sans grillage, le drainage déficient de la rue. Enfin, les aménagements urbains ne tiennent pas suffisamment compte des besoins du piéton en termes de continuité des cheminements, de convivialité des espaces et d'accessibilité aux lieux, notamment aux écoles et aux points d'embarquement du transport en commun.

2. Les interventions proposées

En 2006, la *Charte du piéton*, première réalisation du Plan de transport, a fait l'objet d'une consultation publique en juin et en août 2006 par la Commission sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif du conseil municipal de Montréal. Cette charte a confirmé une des grandes orientations du Plan, soit la primauté du piéton dans le système de transport de Montréal, et propose un nouveau partage de la rue pour rendre la marche plus conviviale et sécuritaire.

2.1 La mise en œuvre de la *Charte du piéton*

Le déploiement de la *Charte du piéton* au sein des arrondissements et des villes reconstituées comprend trois projets :

➡ Réaliser les plans d'action

Ce projet consiste à dresser, au sein des arrondissements et des villes, un portrait de la situation sur leur territoire et à définir les priorités d'interventions permettant d'améliorer les conditions de la marche, en ciblant prioritairement les actions permettant de corriger les déficiences du réseau piétonnier. Les plans d'action comprendront la piétonnisation de certaines rues ou de certains secteurs, en faisant appel au concept mieux connu en Europe sous le vocable de *quartiers verts*. La réalisation des plans d'action prévus dans la *Charte du piéton* représente une dépense de l'ordre de 1 M$ au cours des cinq prochaines années.

Le centre-ville fera l'objet d'une attention particulière. Une analyse exhaustive des conditions existantes à proximité des pôles générateurs d'achalandage piétonnier sera réalisée, particulièrement aux abords des lieux d'embarquement du transport en commun.

Par exemple, dès 2007, en même temps que les travaux qui seront réalisés pour aménager une piste cyclable sur le boulevard de Maisonneuve, les 36 intersections concernées seront revues pour leur donner un fort caractère piéton.

La Ville favorisera le développement d'un partenariat avec le milieu universitaire, plus particulièrement avec les écoles d'urbanisme et de génie du transport, ainsi qu'avec la Direction de santé publique, l'Institut national de santé publique et l'organisme Québec en forme[12].

Les plans d'action seront intégrés aux plans locaux de déplacement que devront réaliser les villes et les arrondissements.

➡ Définir et promouvoir les meilleures pratiques

La définition et la promotion des réalisations respectueuses des objectifs avancés par la *Charte du piéton* sur le territoire de Montréal permettront d'assurer la diffusion des projets au sein de la population et d'encourager la participation citoyenne à la vie municipale.

Des prix seront remis annuellement afin d'encourager les villes et les arrondissements à déployer des pratiques respectueuses de la Charte.

Un colloque annuel regroupant les partenaires municipaux permettra de partager l'expertise développée en cours d'année à l'intérieur des projets réalisés. Ce sera l'occasion de valoriser les initiatives locales.

Une telle approche permettra de recenser les réalisations. L'information ainsi recueillie sera colligée sous forme de fiches regroupées dans un recueil. Les informations seront rendues publiques par le biais d'Internet, au bénéfice de l'ensemble de la collectivité.

➡ Élaborer un guide d'aménagement, incluant les critères d'accessibilité universelle

L'élaboration de ce guide permettra de mettre à jour et d'harmoniser les critères et les normes d'aménagement des voies publiques et des parcs au regard des besoins des piétons sur le territoire de Montréal. Il comprendra une section portant sur les besoins spécifiques des personnes à mobilité réduite. La confection du guide sera réalisée en partenariat avec les différents organismes partenaires de la Ville.

Ce projet sera réalisé dès l'adoption du Plan de transport afin qu'il serve d'outil de référence aux villes et aux arrondissements dans le contexte de l'élaboration de leur plan d'action et de la mise en œuvre de la *Charte du piéton*.

2.2 La sécurité des piétons

Le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) coordonne la Table de concertation provinciale sur les piétons. Le mandat de la Table est de soumettre des recommandations visant à réduire le nombre d'accidents de la circulation impliquant les piétons.

Afin d'améliorer la sécurité des piétons tout en tenant compte des recommandations de la Table, Montréal s'engage à :

➡ Adapter les feux de circulation aux besoins des piétons

Ce projet consiste à compléter le programme déjà en cours. D'ici cinq ans, tous les feux de circulation seront modifiés afin d'améliorer la sécurité des piétons. Les anciens feux équipés de contrôleurs mécaniques seront graduellement remplacés par des contrôleurs électroniques. Ce projet sera l'occasion de renforcer le caractère piéton du centre-ville.

Le projet donnera l'occasion à Montréal :

- d'améliorer le confort et la sécurité des piétons par l'ajout de phases exclusives, parfois aux quatre coins de l'intersection simultanément;
- de poursuivre le rajustement du temps alloué aux piétons pour traverser la chaussée à une vitesse de marche réduite pour favoriser les personnes âgées et les familles avec jeunes enfants.

➡ Implanter des feux à décompte numérique aux intersections

Il y a actuellement 962 intersections munies de feux à décompte numérique à Montréal, soit 44 %. Cette proportion est de 46 % pour l'ensemble de l'île. Le projet consiste à compléter le programme déjà en cours et à cibler les intersections où l'ajout de feux pour piétons à décompte numérique est justifié. Compte tenu des retombées en ce qui a trait à ce type de feux, là où cela est requis, les feux de circulation seront équipés de tels systèmes, et ce, d'ici 2010. Le coût de ce projet est estimé à 1,8 M$. Une partie de cette somme pourrait provenir du *programme d'infrastructures Canada-Québec* (PICQ).

➡ Assurer le respect des passages piétonniers et des piétons aux intersections

Comme l'a démontré la Direction de santé publique de Montréal dans un rapport publié en 2005[13], en moyenne cinq piétons par jour sont blessés sur l'île de Montréal. La figure 11 illustre la répartition géographique des piétons blessés. Comme on peut le constater, il y a une concentration des collisions avec blessés dans les arrondissements centraux.

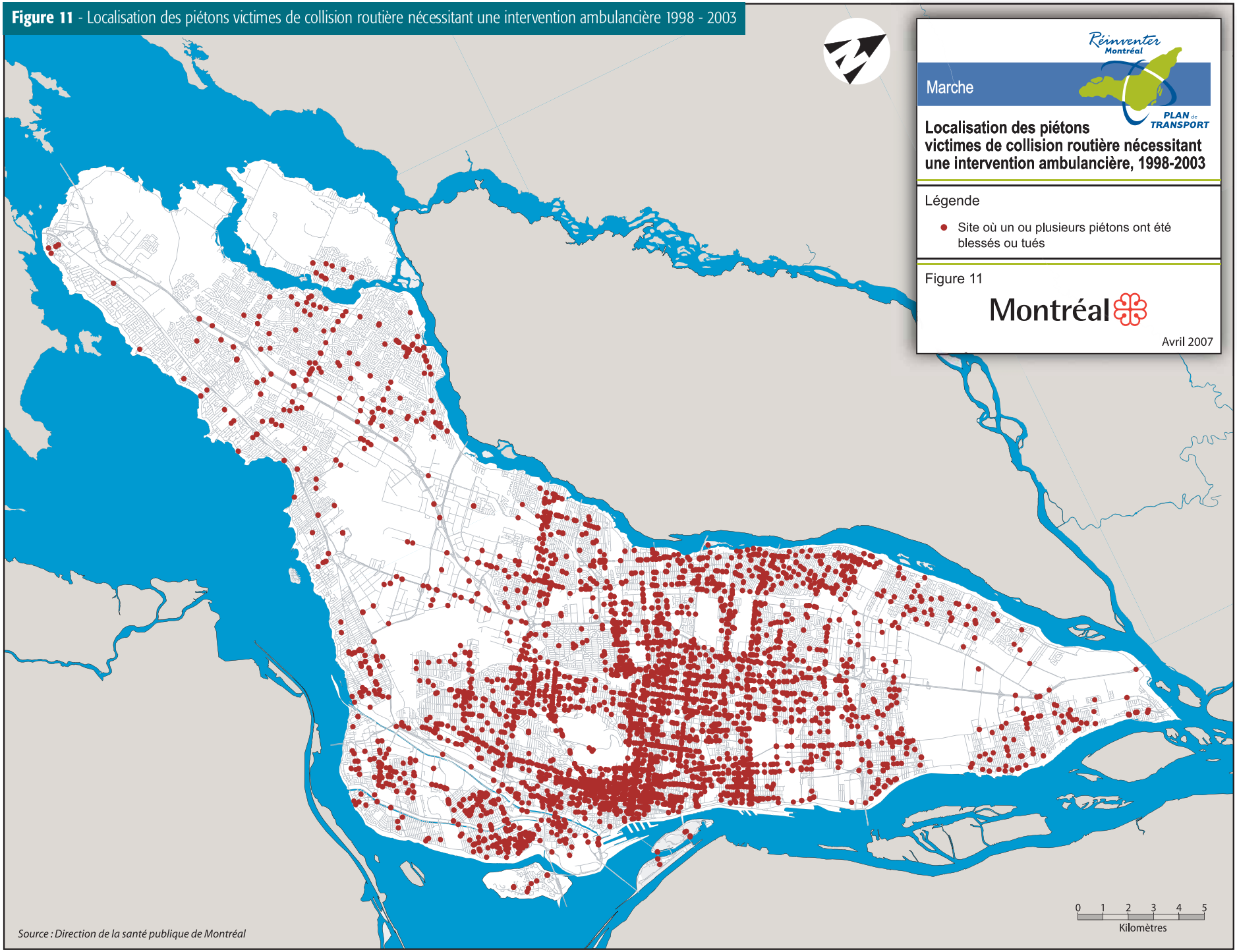
Le non-respect des passages piétonniers étant généralisé, Montréal entend remédier à cette situation pour assurer la sécurité des piétons et favoriser la pratique de la marche. Pour y parvenir, Montréal agira sur plusieurs plans : l'amélioration de la signalisation, l'intensification du marquage, le renforcement du contrôle policier et la réalisation de campagnes annuelles de sensibilisation. En priorisant le respect des passages piétonniers et des piétons aux intersections, Montréal annonce son intention de ne plus tolérer les mauvaises habitudes qui se sont développées au fil des ans.

L'urgence de la situation milite en faveur d'actions immédiates dans ce domaine. Ainsi, Montréal révisera dès 2007 l'ensemble des passages piétonniers pour en améliorer la visibilité pour les automobilistes et la sécurité pour les piétons. Dès 2008, elle lancera une vaste campagne de sensibilisation au respect du *Code de sécurité routière* en compagnie de partenaires. D'ici là, la signalisation sera graduellement améliorée et le contrôle policier renforcé. Le coût de ce projet est évalué à 4,4 M$, dont 4 M$ dès 2007 pour la révision des passages piétonniers. Une somme de 100 000 $ est prévue annuellement pour la campagne de sensibilisation.

➡ Dégager les intersections

Dans plusieurs cas, les piétons ne sont pas visibles aux intersections, car des véhicules y sont stationnés jusqu'à la ligne d'arrêt. En éliminant les places de stationnement aux intersections, piétons et automobilistes seront mutuellement plus visibles, ce qui augmentera leur sécurité.

Figure 11 - Localisation des piétons victimes de collision routière nécessitant une intervention ambulancière 1998 - 2003



Source : Direction de la santé publique de Montréal

Ainsi, dès 2008, des places de stationnement aux intersections seront éliminées sur les artères, en collaboration avec les villes et les arrondissements.

Les secteurs où la densité de piétons est la plus élevée seront priorisés, notamment dans la partie centrale de Montréal et en particulier à proximité des maisons d'enseignement et des lieux d'embarquement du transport en commun. Ceci est une illustration marquée du concept de réappropriation de l'espace public pour servir d'autres clientèles que l'automobiliste.

➡ Sécuriser les abords des établissements d'enseignement

Montréal a déjà eu un programme d'amélioration de la sécurité aux abords des écoles. Grâce à ce programme, plus de 300 écoles ont fait l'objet de mesures visant à accroître la sécurité. La Ville s'engage à redonner vie à ce programme. Les écoles sélectionnées feront l'objet d'une attention particulière sur le plan de la signalisation, des passages d'écoliers, des arrêts de bus, des corridors et de la réglementation de stationnement. Les directions d'école seront mises à contribution pour l'administration de ce programme, qui sera supervisé par les arrondissements et soutenu par le SPVM. Le coût de ce programme, qui débutera en 2008, est évalué à 3,5 M$.

2.3 Le confort

Afin de rendre la marche plus agréable, Montréal entend :

➡ Développer et mettre en place un programme systématique de réfection des trottoirs, particulièrement dans les quartiers à haute densité de population

Pour s'assurer de la qualité du réseau de trottoirs, Montréal mettra sur pied un programme de réfection des trottoirs comprenant :

- la préparation de relevés des déficiences affectant le confort et la sécurité des piétons;
- la préparation d'un guide d'harmonisation des pratiques;
- la programmation des interventions.

Ce projet nécessite une enveloppe budgétaire considérable de l'ordre de 25 M$ pour les cinq prochaines années. Cela comprend une étude préliminaire qui permettra de déterminer les secteurs où des interventions sont nécessaires, de préparer le guide d'harmonisation des pratiques et de développer le programme des interventions. Contrairement à ce qui se faisait antérieurement, ce programme de réfection des trottoirs sur le réseau artériel ne sera plus dépendant du programme des chaussées.

➡ Déneiger et déglacer en priorité les trottoirs

Pendant des années, la priorité des opérations de déneigement était accordée à l'espace où circulent les véhicules motorisés. Dorénavant, les piétons ont la priorité. En effet, depuis le dépôt de la *Charte du piéton*, plusieurs arrondissements ont modifié les pratiques de déneigement afin de prioriser les trottoirs.

Dans le contexte des changements climatiques anticipés pour les prochaines années, Montréal reverra en profondeur les opérations de déneigement et de déglaçage. De nouvelles méthodes de déglaçage seront élaborées et les priorités de déneigement seront révisées en vue d'assurer la sécurité des piétons.

2.4 L'intégration des besoins des piétons en matière d'aménagement

Les quartiers résidentiels, les zones scolaires, la périphérie des parcs, les foyers pour personnes âgées, les hôpitaux et les lieux d'accès au transport en commun doivent être traités comme des secteurs sensibles, car ils constituent le cœur du milieu de vie des Montréalais et définissent son identité.

Par ailleurs, les barrières physiques qui brisent la continuité des cheminements piétonniers seront éliminées progressivement, là où cela est possible. Certains noyaux d'activités importants du Centre, bien que rapprochés, sont malgré tout isolés à défaut de liens de qualité, malgré la présence de nombreux tunnels et passerelles. Dans certains cas, les aménagements sont intimidants et incitent au contraire les piétons à modifier leur itinéraire pour les éviter.

Ainsi, consciente de l'importance de la convivialité en ce qui a trait à la marche, Montréal consent à :

➡ Déployer des mesures favorables aux piétons aux abords des stations de métro, des gares de trains de banlieue et des points d'embarquement majeurs du réseau de transport en commun

Comme l'a souligné le *Plan d'urbanisme*, les usagers du transport en commun sont des adeptes de la marche. Le *Plan d'urbanisme* mentionne que les abords des points d'accès au transport en commun constituent d'importants lieux de passage et de rencontre et doivent s'inscrire au sein des milieux de vie comme

de véritables places publiques devant être aménagées de manière à en faire des lieux conviviaux. Pour ce faire, Montréal améliorera l'accès aux stations de métro, aux gares de trains de banlieue et aux points d'embarquement majeurs du réseau de transport en commun tels que les terminus d'autobus.

L'ensemble des lieux d'embarquement sera étudié et des interventions seront priorisées. Le programme qui sera mis en place visera annuellement dix stations de métro et cinq gares de trains de banlieue ou terminus. Un montant de 1,25 M$ est prévu pour implanter d'ici cinq ans une signalisation directionnelle, du mobilier urbain, des dispositifs de sécurité et divers aménagements. Des sommes supplémentaires pourraient être investies ultérieurement une fois que le plan d'intervention aura été finalisé.

➡ Piétonniser certaines rues

Le projet consiste à cibler des axes et des pôles fortement achalandés par les piétons qui pourraient être piétonnisés, prioritairement, dans les arrondissements centraux. Les conseils d'arrondissement, de concert avec le comité exécutif, auront la responsabilité de dresser la liste des rues pouvant être piétonnisées. Les concepts proposés seront soumis à la consultation des citoyens.

Depuis des années, la Ville de Montréal a développé plusieurs modes de fermeture de rues : la piétonnisation de courte durée, festive, saisonnière et complète. À l'intérieur de ce projet, la formule sera flexible et permettra le maintien de l'accès véhiculaire aux personnes autorisées, notamment les résidants.

De tels projets amélioreront la qualité de vie des résidants et la sécurité des déplacements à pied et en vélo tout en diminuant la dépendance à l'auto. Ils seront soumis à une analyse des impacts sur l'équilibre des activités urbaines et sur la qualité de vie des riverains, conformément au *Plan d'urbanisme*.

➡ Consolider le caractère piétonnier du centre-ville

Conformément aux orientations du *Plan d'urbanisme*, Montréal entend privilégier la place accordée aux piétons lors du réaménagement du domaine public. Les rues du Centre de Montréal et, en particulier celles du centre-ville, par exemple les rues dites d'ambiance devant offrir des conditions de déplacement confortables, agréables et stimulantes aux piétons, recevront un traitement particulier.

➡ Poursuivre le développement du réseau piétonnier intérieur (RÉSO) et améliorer la signalisation

Le réseau piétonnier intérieur (RÉSO) illustré à la figure 12 a pris forme en 1962 avec la construction d'un lien protégé entre la gare Centrale et la galerie marchande de la Place Ville-Marie. Il totalise aujourd'hui plus de 30 kilomètres, ce qui en fait l'un des plus étendus au monde. Il s'articule autour de dix stations de métro du centre-ville et joue un rôle majeur dans les déplacements de personnes. Certaines études estiment à 500 000 le nombre de personnes qui l'empruntent quotidiennement.

Le réseau piétonnier intérieur joue un rôle complémentaire au réseau de surface, en particulier dans le centre des affaires, où il permet de désengorger les trottoirs. Il favorise aussi l'intermodalité en reliant des équipements de transport majeurs, tels la gare Lucien-L'Allier, la gare Centrale et les terminus d'autobus du centre-ville, au métro et à plusieurs immeubles et universités.

Au fil des ans, le réseau a évolué au gré de différents projets immobiliers.

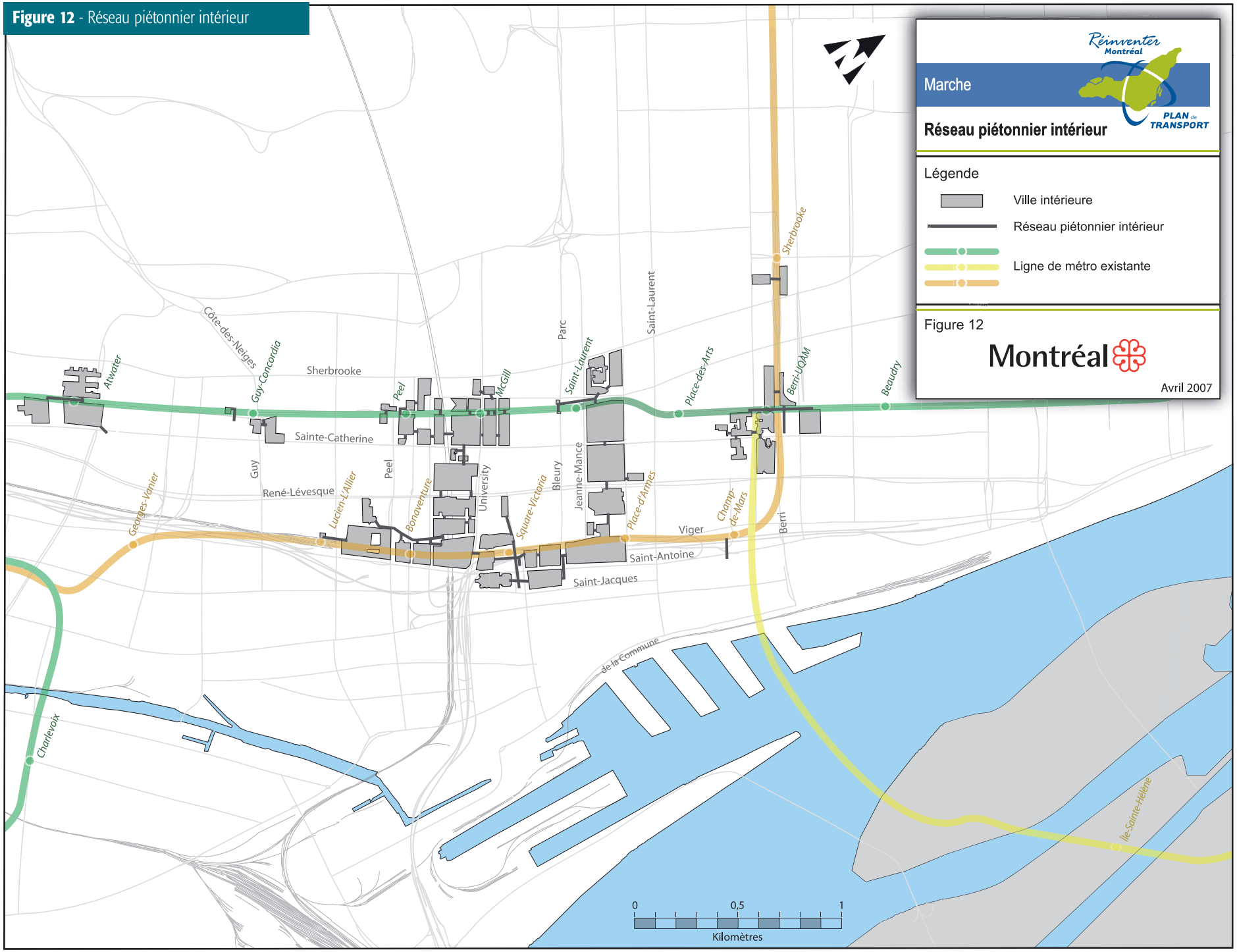
Le projet de signalisation uniforme, implanté dans le Quartier international avec la collaboration des propriétaires riverains, s'étend graduellement à d'autres tronçons et immeubles.

Montréal entend saisir toutes les possibilités offertes par les nouveaux projets pour consolider le réseau, notamment à l'intérieur de projets de développement à vocation culturelle ou institutionnelle envisagés aux abords de la Place des Arts et dans le Quartier de la Santé.

Les projets suivants sont particulièrement visés :

- l'îlot Voyageur, aux abords de la station Berri-UQAM;
- les futurs pavillons de l'université Concordia, en lien avec la station Guy-Concordia;
- la construction du CHUM et le développement du futur Quartier de la santé, à proximité de la station Champ-de-Mars;
- le prolongement de «l'axe international» du réseau (Place Bonaventure–Palais des congrès) dans le Quartier de la Santé, en lien avec la station de métro Champ-de-Mars;
- l'extension de «l'axe culturel» du réseau (Place des Arts–Palais des Congrès) aux nouveaux équipements du Quartier des spectacles.

Figure 12 - Réseau piétonnier intérieur



Par ailleurs, Montréal s'engage à :

- poursuivre la mise en place d'une signalisation uniforme;
- assurer une meilleure complémentarité entre les réseaux intérieur et de surface en incluant, dans la signalisation RÉSO, les destinations majeures situées en surface;
- améliorer l'accès au réseau pour les personnes à mobilité réduite.

2.5 L'accessibilité universelle

➡ Élaborer annuellement un plan d'action en matière d'accessibilité universelle

La Ville de Montréal travaille depuis plusieurs années en étroite collaboration avec différents partenaires associatifs pour tenir compte des besoins des personnes à mobilité réduite. Depuis le Sommet de Montréal de juin 2002, l'accessibilité universelle est une priorité municipale. Dans ce contexte et compte tenu des modifications apportées à la *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale*, la Ville s'est engagée avec ses partenaires associatifs à élaborer annuellement un plan d'action et un bilan des actions réalisées suivant quatre axes de développement : l'accessibilité architecturale, l'accessibilité des programmes, des services et des emplois, la sensibilisation et la formation des employés de Montréal et finalement l'accessibilité des communications municipales.

Les actions permettant d'améliorer l'accès au transport en commun sont présentées dans le chapitre A.1 du Plan de transport.

Par ailleurs, les projets suivants sont prévus dans le Plan d'action 2007 :

- réviser les normes d'aménagement du domaine public pour le rendre universellement accessible et intégrer ces normes dans le *Guide d'aménagement piéton*;
- installer des feux piétons à décompte numérique, tel qu'il a été présenté précédemment;
- installer des dalles tactiles au niveau des bateaux pavés pour la détection des intersections par les personnes ayant des limitations visuelles (projet pilote) ;
- installer des signaux sonores à 30 intersections.

Le budget associé à la démarche sera évalué annuellement, sur la base du plan d'action annuel présenté et des résultats obtenus.

3. En résumé

Montréal veut augmenter la pratique de la marche et propose des actions qui touchent à la sécurité, au confort et à la convivialité des déplacements. Les Montréalais ne doivent plus sacrifier leur qualité de vie pour permettre l'adaptation du tissu urbain à la voiture. Au contraire, tous les moyens seront pris pour permettre aux Montréalais de se réapproprier l'espace public, en particulier la rue, ce qui aidera à retenir et même à attirer les ménages à Montréal. La *Charte du piéton* fournira l'encadrement nécessaire à la réalisation des actions pour donner au piéton une place prioritaire dans le système de transport.

Tableau 5
COÛTS DES PROJETS DANS LE DOMAINE DE LA MARCHE

	COÛT PONCTUEL	COÛT D'IMMOBILISATION *(en milliers $)*				COÛT ANNUEL DE FONCTIONNEMENT
	(MILLIERS $)	0-5 ANS	5-10 ANS	+10 ANS	TOTAL	(MILLIERS $)
Réaliser les plans d'action prévus dans la *Charte du piéton*	1 000					
Définir et promouvoir les meilleures pratiques	100					50
Élaborer un guide d'aménagement pour les piétons, incluant les critères d'accessibilité universelle	100					
Adapter les feux de circulation aux besoins des piétons		600			**600**	
Implanter des feux à décompte numérique aux intersections		1 800			**1 800**	
Assurer le respect des passages piétonniers et des piétons aux intersections	100	4 300			**4 300**	100
Dégager les intersections	50	250			**250**	
Sécuriser les abords des établissements d'enseignement	500	3 000			**3 000**	
Mettre en place un programme systématique de réfection des trottoirs	500	25 000			**25 000**	
Déneiger et déglacer en priorité les trottoirs	100					
Déployer des mesures favorables aux piétons aux abords des points d'embarquement majeurs du réseau de transport en commun	250	1 000			**1 000**	
Piétonniser certaines rues			10 000			
Poursuivre le développement du réseau piétonnier intérieur (RÉSO) et améliorer la signalisation	50	250			**250**	
Élaborer annuellement un plan d'action en matière d'accessibilité universelle						50
TOTAL	**3 750**	**36 200**	**10 000**		**46 200**	**200**

Le vélo : en vitesse supérieure !

1. Les orientations

Le vélo connaît une popularité croissante, particulièrement comme moyen de transport utilitaire. Ses bienfaits sont aujourd'hui largement reconnus : peu encombrant, rapide, efficace et non polluant. Il est, de plus, bénéfique pour la santé. La mise en place d'incitatifs à une plus grande utilisation du vélo présente donc des avantages multiples dont, notamment, une amélioration de la santé publique et une augmentation de la qualité de vie en milieu urbain.

Pourtant, les infrastructures cyclables réservées à l'usage exclusif du vélo à Montréal, au cours des dernières années, n'ont pas su évoluer au même rythme que sa popularité. De même, peu de progrès a été constaté au chapitre de l'amélioration des stationnements pour vélos et de son intégration aux différents systèmes de transports publics tels le métro, les autobus, les taxis et les trains de banlieue.

Si la ville a pu se hisser au sommet du palmarès des meilleures villes cyclables en Amérique du Nord en 1999 et se distinguer en 2001 en remportant le titre de meilleure ville cyclable dans la catégorie des villes de plus d'un million d'habitants, il reste beaucoup à faire pour reconquérir les titres prestigieux ou à tout le moins se maintenir dans le peloton de tête des villes résolument tournées vers la mise en place de mesures favorables à la pratique du vélo.

Un virage s'impose. Et, à ce titre, la Ville fait le pari de devenir au cours des années qui viennent la ville cyclable par excellence, un modèle d'inspiration par la mise en place de mesures audacieuses et à l'avant-garde. C'est de cette façon seulement que nous réussirons à changer les habitudes et les comportements qui nous permettront de tendre vers une utilisation accrue du vélo pour tous les types de déplacements : travail, loisir, étude, etc.

Quelques grandes réussites jusqu'à maintenant !

- Mise en œuvre du *Plan d'accessibilité et de mobilité à vélo au centre-ville;*
- Aménagement de nouvelles bandes cyclables sur rue, accessibles à l'année;
- Réaménagement de la passerelle cyclable du pont de l'île Perry, première étape en vue de la réalisation de la véloroute dans l'emprise ferroviaire du CP.

Montréal reconnaît le vélo comme une composante essentielle du système de transport actuel et entend innover par le déploiement de nouvelles mesures aptes à favoriser davantage les déplacements actifs. Or, le réseau cyclable actuel, en plus d'être incomplet, ne répond que de façon partielle à cet objectif. De façon plus précise, les éléments suivants affectent les conditions ou la sécurité des déplacements des cyclistes : le nombre limité de liens cyclables en direction des pôles d'emplois, des services, des écoles, des parcs, des stations de métro, le trop faible nombre de places de stationnement et les nombreuses discontinuités du réseau. Le *Plan d'urbanisme* de la Ville adopté en 2004 avait soulevé ce constat et proposait plusieurs mesures pour remédier à la situation et encourager et faciliter les déplacements à vélo.

2. Les interventions

Pour ce faire, des actions concrètes doivent être entreprises au chapitre des infrastructures cyclables, des stationnements pour vélos et de la complémentarité entre le vélo et les transports publics.

À ce sujet, la Ville entend agir sur plusieurs fronts :

2.1 Le réseau cyclable

➡ Doubler le réseau cyclable de Montréal

Le Plan de transport reprend l'orientation du *Plan d'urbanisme* d'accroître le réseau cyclable montréalais, en proposant de le doubler. De 400 kilomètres actuellement, le réseau cyclable de l'île de Montréal atteindra ainsi 800 kilomètres. Ce projet ambitieux de développement du réseau cyclable s'effectuera sur une période de cinq à sept années de façon structurée tout en favorisant l'émergence de liens entre les arrondissements, les villes liées et les grands pôles générateurs de déplacement (Figure 13). Les coûts liés à l'aménagement des 400 nouveaux kilomètres de voies cyclables sont évalués à 50 M$. Montréal a déjà soumis au gouvernement du Québec une demande financière dans le contexte du Plan vert.

Le réseau de Montréal est composé de trois types de voies cyclables :

- la piste cyclable sur rue ou en site propre. La piste cyclable en site propre est complètement séparée de la circulation véhiculaire et elle se retrouve principalement dans les parcs. Quant à la piste cyclable sur rue, elle est séparée des autres voies de circulation par un élément physique et assure ainsi un niveau de sécurité accru pour certaines clientèles plus vulnérables (enfants, personnes âgées, familles);
- la bande cyclable est une voie réservée aux cyclistes, aménagée à même la chaussée, à la droite des voies de circulation automobile. Ce concept a l'avantage d'être permanent et facile d'entretien. Il est conçu davantage pour supporter la fonction transport du vélo;

- la chaussée désignée est une rue officiellement reconnue comme voie cyclable que les cyclistes et les automobilistes se partagent.

La Ville devra, en priorité :

- **Compléter la réalisation du *Plan d'accessibilité et de mobilité à vélo au centre-ville***

  Le *Plan d'accessibilité et de mobilité à vélo au centre-ville*, adopté en 2005, prévoyait l'aménagement de 26 kilomètres de voies cyclables. À ce jour, le plan est avancé dans une proportion de 31 % (8 km). Les 18 kilomètres restants seront aménagés cette année. Dès 2007, Montréal mettra en place une piste cyclable majeure sur le boulevard de Maisonneuve.

- **Implanter la première véloroute de l'île de Montréal**

  Ce projet consiste à réhabiliter l'emprise ferroviaire actuelle du CP qui traverse l'île de Montréal de la rivière des Prairies jusqu'au fleuve Saint-Laurent. Une partie de cette emprise pourrait être transformée en véritable parc linéaire urbain où les cyclistes occuperaient une place de choix.

- **Compléter la voie de ceinture de l'île de Montréal**

  L'aménagement de la voie de ceinture dans l'ouest de l'île est un des enjeux majeurs qui s'est dégagé du Sommet de Montréal en 2002. Quelques segments non encore aménagés, soit environ 15 %, doivent être complétés surtout dans la partie ouest de l'île pour permettre aux cyclistes de parcourir le tour de l'île de Montréal à vélo.

- **Renforcer les liaisons cyclables interrives**

  L'accessibilité à vélo aux rives immédiates demeure inégale : navettes fluviales hors service, passerelle cyclable fermée temporairement, trottoir cyclable inaccessible, etc. La circulation à vélo d'une rive à l'autre est importante et, en ce sens, il y a lieu de s'assurer de la permanence des liens cyclables interrives.

- **Réaliser un projet pilote d'utilisation par les cyclistes d'une voie réservée aux autobus et aux taxis**

  La cohabitation des cyclistes, des autobus et des taxis dans une même voie de circulation est tout à fait possible. Ce type d'aménagement a été mis en place lorsqu'on s'est aperçu que la vitesse moyenne des vélos et des autobus urbains était très proche l'une de l'autre. De plus, les voies réservées desservent souvent des secteurs d'emplois et des zones commerciales que fréquente également la clientèle cycliste.

  L'idée consiste à revoir la géométrie de la voie réservée pour permettre aux cyclistes d'y circuler en toute sécurité. Pour Montréal, ce nouveau type d'aménagement peut s'avérer avantageux dans la mesure où il n'est pas requis d'implanter de voies cyclables parallèles.

  Si les résultats du projet pilote sont concluants et démontrent que la sécurité des cyclistes est assurée, ce type de projet pourrait être étendu à d'autres voies réservées.

➡ Procéder à une mise aux normes du réseau cyclable actuel

Le *Plan d'urbanisme* insiste sur la nécessité de mettre les voies cyclables existantes aux normes. Cet objectif, qui est repris par le Plan de transport, consiste à évaluer et cibler les mesures correctives qui pourraient être appliquées de manière à accroître le niveau de confort et de sécurité.

Un réseau cyclable sécuritaire et bien entretenu est un gage de satisfaction pour la clientèle cycliste qui n'hésitera pas à l'utiliser régulièrement. De plus, des interventions ponctuelles effectuées sur une base régulière permettent d'accroître la longévité de l'infrastructure.

La mise aux normes du réseau cyclable nécessite un investissement de 23 M$. Les travaux sur l'ensemble du réseau s'échelonneront au cours des prochaines années.

➡ Développer le réseau blanc de Montréal

Avec les hivers de plus en plus cléments, la pratique du vélo gagne en popularité durant la saison froide. Bien que la majorité des cyclistes accrochent pour de bon leur vélo dès l'annonce officielle de la fermeture des voies cyclables, bon nombre persistent, bravent des conditions climatiques parfois difficiles, mais continuent à préférer de beaucoup ce mode de transport à tout autre malgré certains inconvénients. **C'est pourquoi Montréal entend rendre accessible à l'année une partie de son réseau cyclable.**

La sécurité des cyclistes est nettement renforcée s'ils ont la possibilité de rouler sur un réseau cyclable déneigé et bien entretenu. Cela leur évite d'utiliser les rues ou encore les grandes artères qui peuvent parfois représenter un risque.

Actuellement, sur les 70 kilomètres prévus au réseau blanc de Montréal, une dizaine (14%) déjà praticables durant toute l'année (Figure 14). Plus de 50% du réseau blanc sera accessible en 2007.

Les coûts associés à la transformation de certaines sections du réseau cyclable saisonnier en réseau cyclable permanent n'ont pas encore été évalués. Une telle opération s'échelonnera sur une période d'environ cinq ans, au terme de laquelle la Ville sera dotée d'un «réseau blanc», c'est-à-dire d'un réseau cyclable accessible autant en été qu'en hiver. Cette année, en plus des nouvelles bandes cyclables permanentes qui seront aménagées, la Ville entend revoir les aménagements cyclables déjà existants de la rue Saint-Zotique et en proposer de nouveaux, mieux adaptés aux problématiques de circulation et accessibles durant toute l'année.

➡ Assurer le développement des navettes fluviales

À l'heure actuelle, quatre services de navettes sont exploités entre Montréal et la Rive-Sud. Plus précisément, le service est assuré aux endroits suivants :

- entre Lachine et Châteauguay;
- entre la promenade Bellerive et l'île Charron;
- entre le Vieux-Port de Montréal et L'Île-Sainte-Hélène;
- entre le Vieux-Port de Montréal et Longueuil.

Les navettes fluviales entre l'île de Montréal et ses rives immédiates pourraient constituer une option intéressante pour permettre aux cyclistes et même aux piétons de traverser d'une rive à l'autre.

Toutefois, les périodes d'opération sont souvent variables et limitées, s'étirant du mois de mai ou juin jusqu'à septembre ou au début d'octobre. De plus, les navettes n'offrent pas nécessairement la flexibilité désirée quant à l'horaire. Par exemple, les départs des quais du Vieux-Port de Montréal en direction de Longueuil se font à compter de 10h35 en semaine, alors qu'au port de plaisance Réal-Bouvier, à Longueuil, les départs en direction de Montréal s'effectuent à partir de 11h. Pour ces raisons, les navettes fluviales rejoignent actuellement d'abord et avant tout une clientèle de touristes et de plaisanciers.

Pour que ce navettes puissent être considérées comme un maillon important dans la chaîne des déplacements actifs – marche et vélo – et attirer notamment une clientèle d'affaires (motif travail), il y aurait lieu de revoir la période d'exploitation, les horaires et la fréquence des départs. La tarification d'accès devra aussi être revue si l'on souhaite offrir des services accessibles et compétitifs par rapport aux autres modes de transport.

Ainsi, Montréal entend assurer la permanence et le développement des navettes fluviales.

2.2 Les vélos en libre-service

➡ Implanter un système de vélos en libre-service

Il s'agit de concevoir et de mettre au point un système de location de vélos par lequel un usager peut emprunter à un coût modique et en fonction d'une durée déterminée un vélo pour effectuer ses déplacements. Il s'agit de vélos, munis d'un système d'identification et de repérage, compatibles avec des bornes de stationnement spécifiquement conçues pour ce type de vélo. Un tel système sera implanté au centre-ville, dans une première étape, et étendu par la suite à d'autres secteurs de la ville.

Les déplacements à vélo peuvent augmenter de façon importante en raison de la disponibilité d'un parc de vélos partout au centre-ville. Pour de courts trajets, et même durant les heures d'ouverture, la location d'un vélo peut s'avérer une solution de rechange intéressante à l'automobile et peu coûteuse.

Le *Plan d'urbanisme* de la Ville préconise l'implantation de vélos en libre-service, mais se limite essentiellement aux entreprises et aux établissements scolaires. Or, pour favoriser un usage accru du vélo comme moyen de déplacement, il importe que ce service soit offert à tous les utilisateurs potentiels.

On évalue à 15 M$ les coûts d'implantation d'un système de vélos en libre-service à Montréal. Montréal souhaite conclure des ententes de partenariat, sur une base d'affaires, avec une entreprise à but lucratif ou sans but lucratif. L'entreprise retenue serait chargée de l'implantation et de l'exploitation d'un tel service. À cet effet, des discussions sont déjà en cours avec des partenaires pour la création d'une entreprise d'économie sociale dans le contexte de ce projet.

2.3 Les stationnements pour vélo

➡ Quintupler le nombre de places de stationnement pour vélos

Il s'agit d'accroître de manière déterminante le nombre de stationnements pour vélos, particulièrement au centre-ville où la demande est plus élevée, par l'ajout de stationnements sécuritaires, facilement accessibles et en quantité suffisante. Cette préoccupation est aussi exprimée dans le *Plan d'urbanisme* qui suggère la mise en place d'aires de stationnement pour vélos adéquates et sécuritaires, notamment aux lieux de travail et d'études, aménagées à l'intérieur des bâtiments ou à l'abri des intempéries.

L'accès à des stationnements pour vélos sécuritaires et accessibles est un incitatif à l'utilisation du vélo comme mode de déplacement. D'autre part, des stationnements de qualité et bien positionnés diminuent grandement les risques de vandalisme et de vol.

- **Implanter un réseau de stations pour vélos**

  Une station pour vélos est un espace intérieur, conçu et aménagé pour y garer une quantité importante de vélos, souvent plusieurs centaines. On peut y retrouver différents services, tels casiers, boutique de réparation, douches, toilettes, service de gardiennage, etc. La station pour vélos se trouve dans un endroit fréquenté par les cyclistes, souvent à proximité d'un carrefour cyclable achalandé (Figure 15).

  Les avantages sont nombreux pour le cycliste qui pourra trouver sous un même toit une multitude de services. D'autre part, les supports pour vélos sont sécuritaires, ce qui dissuade les voleurs. Enfin, puisqu'il s'agit d'un stationnement intérieur, le vélo reste à l'abri des intempéries.

- **Implanter de nouveaux stationnements pour vélos aux stations de métro**

  Cette mesure figure déjà au *Plan d'urbanisme* de la Ville. Elle s'inscrit dans la perspective de mieux combiner l'utilisation du vélo et des transports publics en offrant aux cyclistes la possibilité de garer leur vélo à une station de métro, dans un endroit sécuritaire et à l'abri des intempéries. L'idée consiste à revoir le nombre et la qualité des stationnements actuels et à en proposer de nouveaux, plus attrayants et susceptibles de répondre davantage aux besoins de la clientèle cycliste.

  Les déplacements à vélo en direction des stations de métro seront plus fréquents si les cyclistes savent qu'ils pourront y garer leur vélo en toute sécurité. De plus, il s'agit d'un moyen peu coûteux d'encourager les déplacements actifs.

- **Modifier la réglementation en vue d'obliger les promoteurs à prévoir un nombre minimal de places de stationnement pour vélos dans les nouveaux développements immobiliers**

Cette nouvelle approche contribuera à combler le manque de statio nements pour vélos dans certains quartiers de la ville.

L'ajout de nouveaux supports pour vélos disponibles à l'année sur le territoire de même qu'aux stations de métro et aux gares de train, le remplacement de supports vétustes par d'autres, plus sécuritaires et mieux conçus, et l'implantation de stations pour vélos nécessiteraient des investissements de l'ordre de 43 M$, échelonnés sur une quinzaine d'années. Comme pour les vélos en libre-service, Montréal veut faire appel à des partenariats privés pour exploiter certains volets du stationnement pour vélos. Il peut s'agir de sociétés en commandite ou encore d'entreprises d'économie sociale.

2.4 Les supports pour vélos sur les autobus et les taxis

➡ **Équiper une partie des autobus de la Société de transport de Montréal de supports pour vélos**

Il s'agit d'une autre initiative qui pourrait combiner deux modes de transport : le vélo et les transports publics. Cette mesure est d'ailleurs retenue dans le *Plan d'urbanisme* qui suggère que Montréal s'inspire d'expériences vécues ailleurs pour développer un tel système. Plusieurs sociétés de transport, tant au Canada qu'aux États-Unis, ont équipé leurs autobus urbains de supports pour vélos placés à l'avant de chaque véhicule.

Une telle mesure permet au cycliste d'accroître de façon appréciable son rayon de déplacement ou encore de franchir des obstacles importants, tels un pont ou un tunnel dépourvus d'aménagements cyclables. De même, par temps froid ou pluvieux ou encore en cas de fatigue ou de bris mécanique, le cycliste pourra plus aisément rentrer chez lui s'il a la possibilité d'utiliser le transport public avec son vélo.

Pour l'instant, aucun autobus de la STM n'est équipé d'un support pour vélos et il lui appartient d'évaluer et de déterminer les secteurs qui seront desservis de même que les lignes d'autobus qui pourront éventuellement offrir ce nouveau service aux cyclistes. La STM entend procéder à un projet pilote afin de définir les modalités liées à l'installation de supports pour vélos sur une partie du parc d'autobus.

➡ **Équiper les véhicules taxis de l'île de Montréal de supports pour vélos**

Comme pour les autobus urbains, il s'agit de munir les véhicules taxis de l'île de Montréal d'un support pour vélos placé à l'arrière du véhicule. Cette idée est d'ailleurs présente dans le *Plan d'urbanisme* de Montréal, qui y voit une occasion de favoriser une plus grande complémentarité entre le vélo et les transports collectifs.

Une telle initiative offre sensiblement les mêmes avantages que le projet précédent avec les autobus urbains, à la différence, toutefois, que ce service avec les taxis offre davantage de souplesse et de flexibilité , le cycliste n'étant pas soumis aux contraintes des horaires d'autobus.

Sur le territoire de Montréal, l'ensemble des activités de taxi est encadré par une loi provinciale et une réglementation municipale, le tout géré par le Bureau du taxi. Montréal entend collaborer avec cet organisme afin de déterminer le niveau de service à offrir à la clientèle cycliste.

2.5 La révision de la réglementation

➡ **Revoir la réglementation et les normes en vigueur concernant l'accès des vélos au métro et aux trains de banlieue**

Si l'on souhaite accroître l'utilisation du vélo et favoriser sa complémentarité avec d'autres modes de transport, il y a lieu de revoir certaines pratiques. Par conséquent, il faut évaluer la possibilité d'élargir la période où le vélo est permis dans le métro et dans les trains.

3. En résumé

Se déplacer à vélo à Montréal peut constituer une expérience agréable et fort intéressante dans la mesure où le cycliste se sentira suffisamment à l'aise au point de vouloir répéter l'expérience et utiliser le vélo sur une base quotidienne, pour ses déplacements de toutes sortes.

Toutefois, et malgré la popularité croissante du vélo comme moyen de déplacement, les infrastructures cyclables dédiées à l'usage exclusif du vélo n'ont pas su évoluer au même rythme. Ainsi, plusieurs arrondissements se retrouvent avec un réseau cyclable incomplet et mal intégré à la trame urbaine et sans lien avec les principaux pôles générateurs de déplacement ou avec les arrondissements limitrophes.

Signalons qu'à plusieurs endroits le nombre de stationnements pour vélos sur les trottoirs et les places publiques est insuffisant et ne réussit pas à répondre à la demande au point où les cyclistes doivent utiliser le mobilier urbain. Enfin, le vélo gagnerait en efficacité s'il était mieux intégré aux différents systèmes de transports publics tels le métro, les autobus, les taxis et les trains de banlieue, comme c'est le cas dans plusieurs pays européens.

Devant ce constat, la Ville reconnaît que les besoins des cyclistes ont changé et que leurs habitudes de déplacement ont nettement évolué. Il est temps de revoir certaines pratiques, d'adapter les façons de faire à la nouvelle réalité, d'innover et de repenser la fonction même du réseau cyclable. L'aménagement de nouvelles infrastructures cyclables au cours des prochaines années à la grandeur de l'île de Montréal, l'amélioration de l'offre en matière de stationnements pour vélos et au chapitre de l'intermodalité entre le vélo et les transports publics sont autant d'éléments qui nous permettent de croire à une augmentation importante des déplacements à vélo au cours des années qui viennent.

Depuis quelques années, Montréal investit dans l'aménagement de nouvelles voies cyclables et la mise aux normes du réseau existant. L'ampleur des interventions prévues par le Plan de transport nécessite l'élaboration d'un programme dédié au réseau cyclable par lequel Montréal investirait annuellement 15M$ au cours des six prochaines années. Un tel scénario permettrait de mieux planifier la séquence des interventions qui visent à doubler le réseau cyclable et à compléter la mise aux normes du réseau existant.

Tableau 6

COÛTS DES PROJETS DANS LE DOMAINE DU VÉLO

	COÛT PONCTUEL	**COÛT D'IMMOBILISATION *(en milliers $)***				**COÛT ANNUEL DE FONCTIONNEMENT**
	(MILLIERS $)	**0-5 ANS**	**5-10 ANS**	**+10 ANS**	**TOTAL**	**(MILLIERS $)**
Doubler le réseau cyclable	6 000	30 000	20 000		**50 000**	
Procéder à une mise aux normes du réseau cyclable actuel		8 000	7 500	7 500	**23 000**	
Développer le réseau blanc de Montréal			*À déterminer*			
Implanter un système de vélos en libre-service (1)		15 000			**15 000**	
Quintupler le nombre de places de stationnements pour vélos (1)		13 000	15 000	15 000	**43 000**	
Équiper les autobus de la STM et les taxis de supports pour vélos		2 500	250	250	**3 000**	
Revoir la réglementation concernant l'accès des vélos au métro et au train de banlieue			*À déterminer*			
TOTAL	**6 000**	**68 500**	**42 750**	**22 750**	**134 000**	**–**

(1) Partenariats selon un plan d'affaires

Figure 13 - Réseau cyclable actuel et projeté de l'île de Montréal

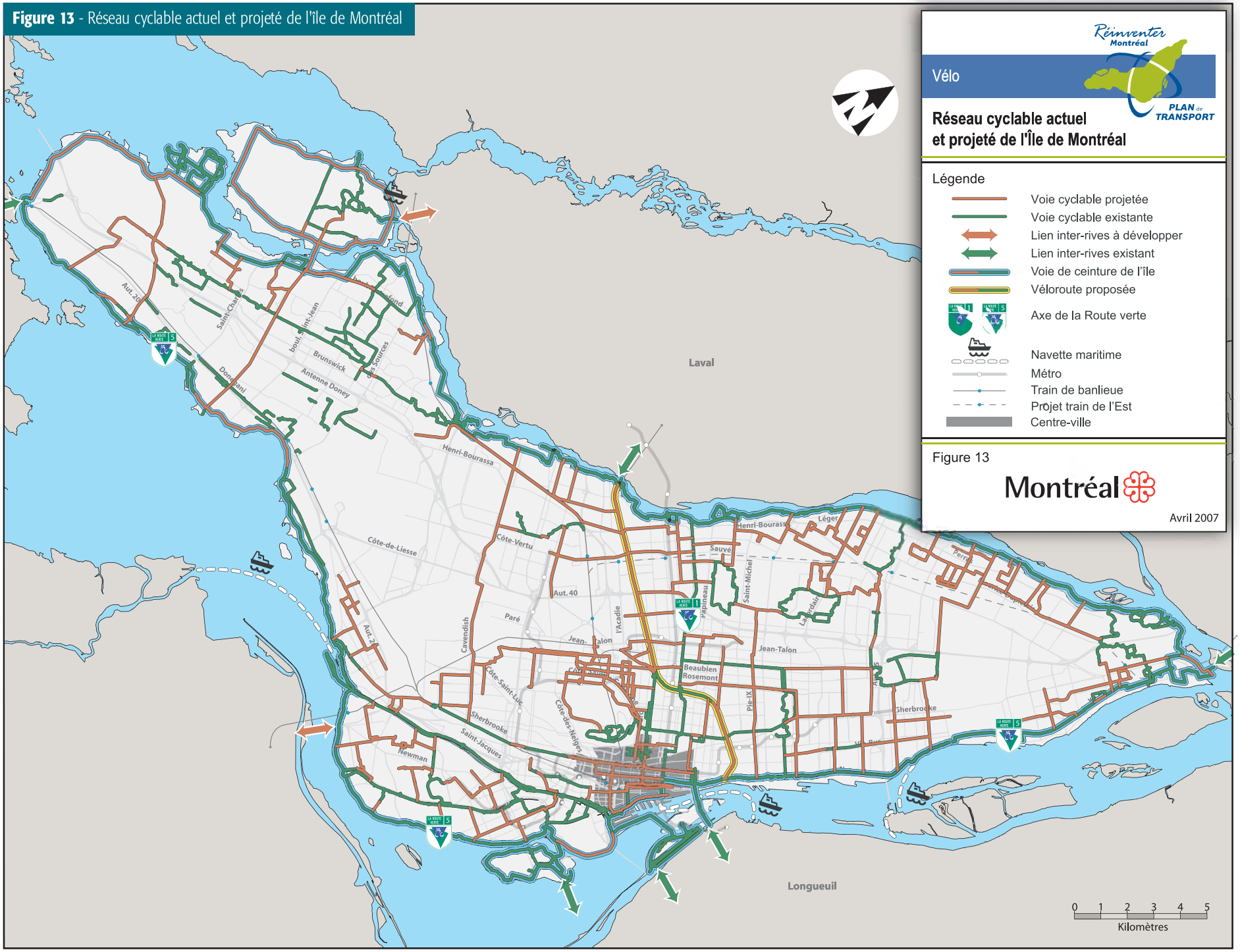


Figure 14 - Le réseau blanc : le réseau cyclable d'hiver

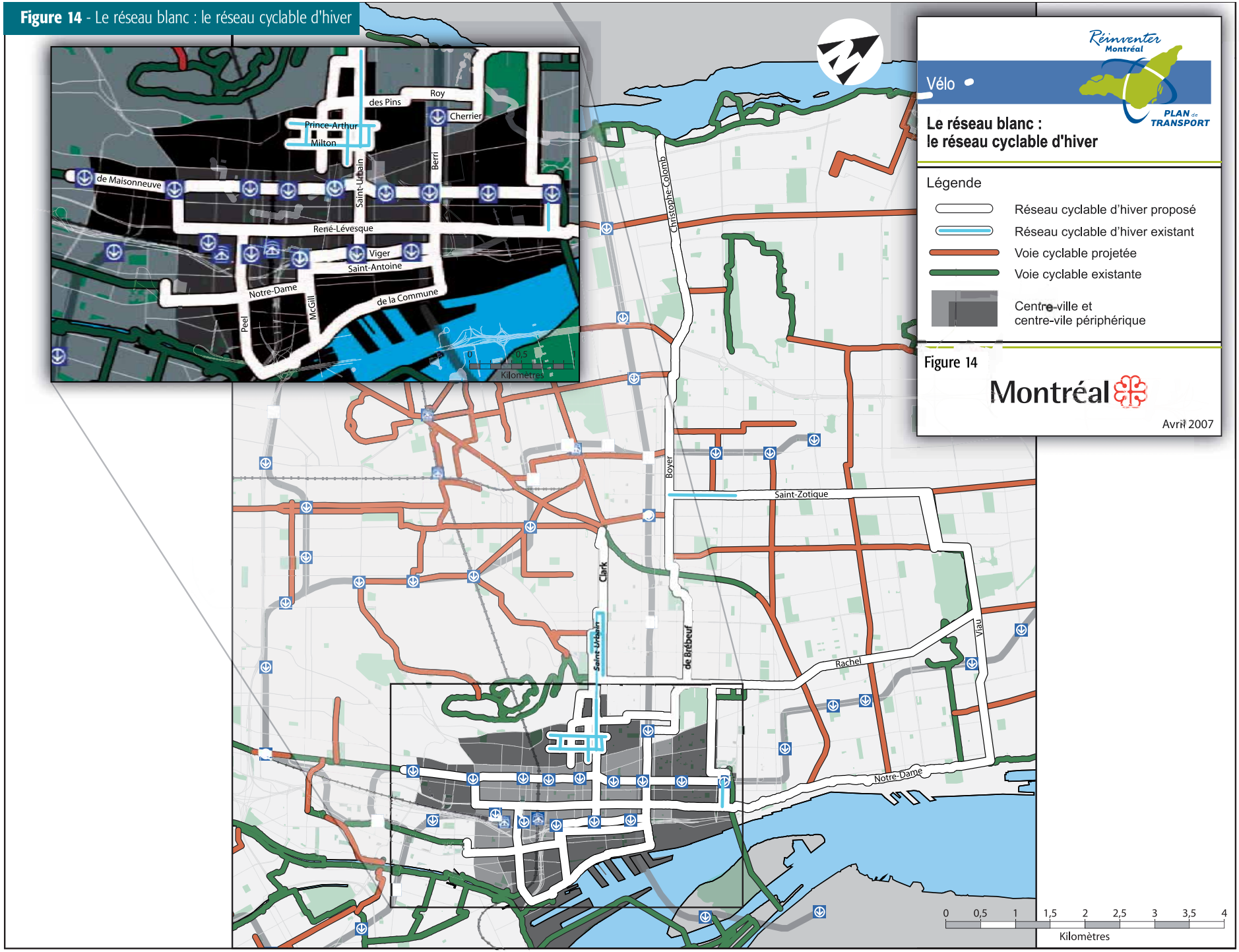
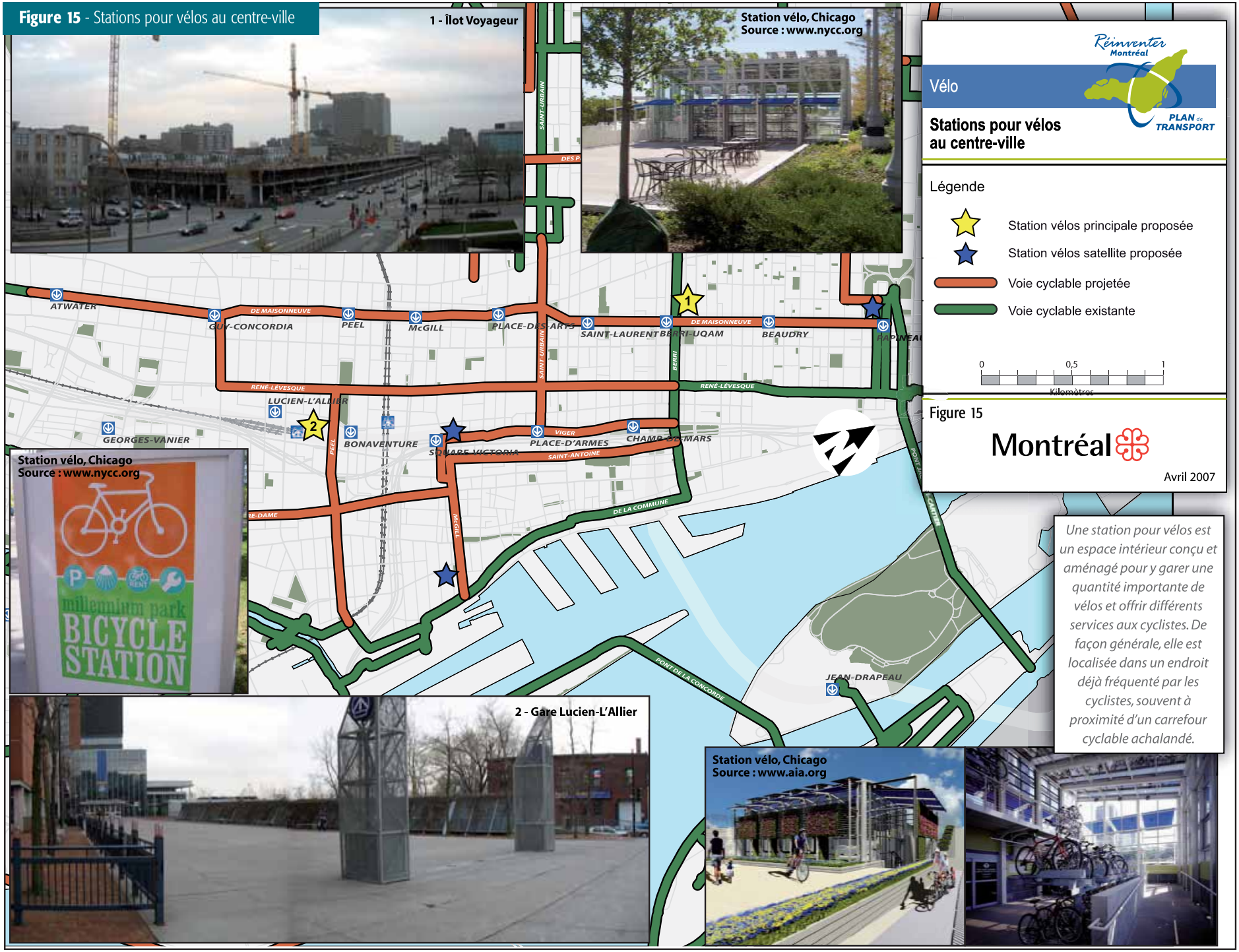


Figure 15 - Stations pour vélos au centre-ville



A3 - Favoriser le développement des usages collectifs de l'automobile

Le covoiturage : ensemble on fait la différence

Organisation et efforts dans la région

Dans la région de Montréal, plusieurs organismes offrent des services de jumelage pour covoitureurs. Le plus ancien est Allo Stop, spécialisé dans les jumelages sur de longues distances. Depuis 2005, l'Agence métropolitaine de transport (AMT), en conformité avec le programme Allégo, a mis sur pied Covoiturage Allégo, un service en ligne d'assistance au jumelage qui permet d'organiser le covoiturage vers un lieu de travail ou d'études ou vers un stationnement incitatif.

Covoiturage Allégo est offert gratuitement à tous les travailleurs et étudiants de la région métropolitaine de Montréal. Pour y avoir accès, il faut cependant que l'entreprise ou l'établissement à laquelle ils appartiennent s'inscrive à Covoiturage Allégo et s'associe à un Centre de gestion des déplacements (CGD).

Les CGD sont partenaires de Covoiturage Allégo. Les entreprises ou établissements qui s'y inscrivent bénéficient d'un éventail de services facilitant le covoiturage : kiosques de recrutement en entreprise, rabais ou privilèges commerciaux, retours garantis à domicile, suivi personnalisé des équipages, etc. Actuellement, plus de 250 entreprises et établissements sont inscrits à Covoiturage Allégo.

Un constat mitigé doublé d'espoir

Cependant, malgré les efforts déployés au cours des dernières années, force est de constater que la situation n'a guère évolué. Le taux moyen d'occupation des véhicules qui se déplacent vers Montréal n'est que de 1,27 personne/véhicule en pointe du matin.

Plusieurs facteurs expliquent cette situation. Les plus importants sont certainement l'absence d'un véritable réseau de voies réservées et le manque de stationnements dédiés au covoiturage. Sur l'île de Montréal, on ne compte en effet qu'une seule voie réservée pour les véhicules à taux d'occupation élevé (VTOÉ), soit sur l'autoroute 15, et encore, seulement en direction nord. De plus, les covoitureurs ne bénéficient d'aucun avantage sur le plan de la fiscalité ou des primes d'assurance.

L'expérience américaine a démontré que les programmes de covoiturage appuyés de mesures connexes (voies réservées, stationnements, etc.) peuvent réduire les déplacements pendulaires de l'ordre de 10 % à 30 % par entreprises participantes.

Les interventions proposées

Afin de relancer la pratique du covoiturage, Montréal fait un appel à ses partenaires et propose les projets suivants :

➡ Favoriser le covoiturage dans les axes de transport en commun avec mesures préférentielles

La section portant sur le transport en commun établit la possibilité de favoriser le covoiturage dans les axes de transport en commun avec mesures préférentielles du réseau routier supérieur, notamment sur les axes suivants : autoroute 40 (à l'est de l'A-25 et à l'ouest du boulevard Saint-Charles), autoroute 20 (à l'ouest de l'échangeur Turcot et au-delà du pont-tunnel Lafontaine), portion lavalloise des autoroutes 13, 15, 25 et 10. La faisabilité de ces projets devra être évaluée au cas par cas, car l'implantation du covoiturage dans ces axes peut, dans certains cas, compromettre l'efficacité des mesures préférentielles au transport en commun.

➡ Implanter des stationnements dédiés aux covoitureurs

La section sur le stationnement présente le projet de stationnement dédié au covoiturage. Dans la majorité des cas, les interventions visent des stationnements déjà construits au sein desquels on réservera des espaces pour le covoiturage, au minimum 10 %, lors du renouvellement des permis d'occupation. Dans tous les cas où de nouveaux stationnements seraient justifiés, des places pour le covoiturage seront désormais obligatoires.

➡ Encourager la pratique du covoiturage

La section portant sur la gestion de la demande expose les efforts que la Ville entend déployer pour les solutions de remplacement à l'auto en solo. Afin d'assurer le succès des interventions physiques qui seront réalisées (voies réservées et stationnements), Montréal veut sensibiliser la population aux avantages du covoiturage, en partenariat avec les employeurs et les institutions. La collaboration des Centres de gestion des déplacements favorisera le succès de cette opération. Les sommes prévues pour ce projet, 100 000 $ annuellement, consistent à développer une stratégie visant à informer les utilisateurs de l'auto en solo des possibilités de jumelage.

L'autopartage : un pas de plus vers une mobilité intégrée

En 2006, le service d'autopartage offert à Montréal comptait 8 500 abonnés, un nombre qui augmente d'environ 30 % par année. Selon les données fournies par l'industrie, d'ici 2009 le nombre de membres pourrait atteindre les 18 000 usagers.

Cette nouvelle forme d'utilisation de l'automobile fait partie des nouveaux produits attrayants sur le marché des déplacements et a de nombreux avantages, en particulier dans les milieux denses typiques de Montréal. Mais il faut constater l'état peu structuré de l'aide que les gouvernements et les municipalités offrent à l'autopartage, soit par méconnaissance, soit par manque d'adhésion à une vision du transport favorisant la réduction de la dépendance à l'automobile.

Ainsi, il n'existe pas actuellement de mécanisme public permettant d'assurer l'allocation de places de stationnement aux véhicules d'autopartage, ce qui restreint son expansion.

Par ailleurs, comme l'autopartage s'inscrit dans une optique de complémentarité avec les différents moyens de transport existants (taxi, métro, train, autobus et transports actifs), et partant du principe qu'aucun mode, pris isolément, n'est capable de rivaliser avec l'automobile privée, Montréal veut créer des liens entre les services existants de manière à mieux concurrencer la possession d'un véhicule. Les Montréalais seraient les premiers bénéficiaires d'une association étroite entre les exploitants de transport en commun et l'autopartage dans une démarche mixte de meilleure gestion de la mobilité.

Plusieurs expériences européennes démontrent qu'une offre combinant l'autopartage et le transport en commun a permis une augmentation des recettes tarifaires en dépit des rabais consentis et une utilisation optimale des modes les plus appropriés en tenant compte de leur efficacité relative et de leur coût respectif.

Rappelons que la décroissance du transport en commun observée depuis quelques années a été inversée depuis 1996. La nouvelle croissance de l'achalandage reste cependant bien fragile dans un contexte d'accès facile à l'automobile et de contraintes budgétaires publiques. Elle requiert des efforts soutenus d'amélioration de l'offre de transport et le développement de nouveaux produits flexibles et séduisants, qui viennent ajouter une nouvelle composante au cocktail-transport. L'autopartage s'inscrit dans cette optique de nouveaux produits complémentaires avec le transport en commun et répond aux besoins de mobilité de plus en plus variés dictés par la vie moderne.

En conclusion, l'autopartage recèle le potentiel de devenir un important outil pour favoriser l'atteinte des objectifs du Plan de transport. En conséquence, Montréal veut agir pour développer l'autopartage et s'engage à :

➡ **Déployer tous les efforts requis pour fournir à l'autopartage des places de stationnement permettant d'assurer son expansion**

Les coûts et les détails de ce projet sont présentés à la section portant sur le stationnement.

➡ **Créer les liens nécessaires entre l'autopartage et le transport en commun afin de réduire la dépendance à l'automobile**

Pour la STM, ce type d'alliance permettra d'améliorer la qualité de l'offre de service en répondant mieux à l'ensemble des besoins de ses usagers, d'accroître et de fidéliser sa clientèle. Les mécanismes de gestion seront développés par les partenaires impliqués dans le projet, en s'inspirant des projets mis en place avec succès à Laval (Société de transport de Laval), à Gatineau (Société de transport de l'Outaouais) et à Québec (Réseau de transport de la Capitale) en collaboration avec Communauto.

Le taxi : un mode performant et flexible

1. Les orientations

Avec ses 4 500 véhicules qui sillonnent quotidiennement le territoire, le taxi est une composante essentielle du système de transport et contribue à l'offre de transport collectif en complément, notamment, au transport en commun pour les secteurs et les plages horaires moins bien desservis. Les taxis offrent des services de transport à l'ensemble de la population et aux visiteurs et effectuent plus de 37 millions de courses par année. Montréal reconnaît le rôle du taxi comme un mode de transport performant et flexible permettant de réduire la dépendance à l'automobile privée et d'assurer un soutien aux activités économiques sur le territoire.

Montréal, par l'entremise du Bureau du taxi et du remorquage (BTR), assume la responsabilité d'encadrer l'ensemble des activités de taxi sur son territoire. En ce sens, le BTR a la responsabilité d'exercer un rôle d'encadrement, d'orientation, de contrôle et de conformité pour s'assurer que les usagers jouissent de la meilleure qualité de service possible et que le partage du réseau routier se fasse harmonieusement avec les autres usagers.

De plus, comme les taxis offrent aux touristes leur premier contact avec la vie montréalaise, l'industrie du taxi joue un rôle de premier

plan dans la métropole dans le domaine du tourisme. De ce fait, le BTR encadre également divers aspects de l'industrie de façon que les chauffeurs de taxi s'acquittent judicieusement de leur rôle d'ambassadeur de la métropole, notamment par des comportements courtois, par une conduite adéquate et par une excellente connaissance du territoire.

Un sondage, effectué en septembre 2006 et orchestré par le BTR, portant sur la qualité des services de taxi dans la métropole, la fréquence et les raisons d'utilisation du taxi, la sécurité des usagers ainsi que sur la satisfaction générale des activités de taxi, révèle que, globalement, les chauffeurs de taxi de Montréal sont des professionnels de la route et qu'ils remplissent de façon admirable leur rôle d'ambassadeurs de la métropole.

En somme, 95 % des usagers se disent satisfaits quant à leurs déplacements en taxi, ce qui infirme l'opinion souvent négative sur l'industrie du taxi. Comme la presque totalité des répondants au sondage utilise le taxi au moins quelques fois par année et que plus de 40 % l'utilisent quelques fois par mois, ce qui se traduit par une utilisation moyenne du taxi 39 fois par année, il va sans dire que le taxi est un moyen de transport essentiel pour une partie importante de la population du territoire.

Montréal compte augmenter le nombre et la part des déplacements par transport en commun, en vélo et à pied. Le taxi est appelé à assurer un plus grand nombre de déplacements en complément de ces modes, particulièrement au centre-ville.

Dans une telle perspective, les enjeux de l'industrie du taxi sont multiples : améliorer la qualité du service offert, renforcer les liens avec les autres modes de transport et favoriser l'innovation et les nouvelles technologies dans l'industrie, notamment pour évoluer vers des choix environnementaux de véhicules.

2. Les interventions proposées

Pour répondre aux enjeux, Montréal s'engage à appuyer l'industrie du taxi, en particulier sur les aspects suivants.

2.1 Améliorer la qualité des services offerts à la clientèle

Même si la majorité de la clientèle se dit satisfaite quant à ses déplacements en taxi, l'amélioration de la qualité des services constitue l'une des principales priorités que se donne l'industrie pour les prochaines années. L'amélioration des services offerts aux résidants et aux visiteurs passera essentiellement par une meilleure adéquation entre l'offre et la demande et par une meilleure qualité de la prestation des services offerts par les chauffeurs. En ce sens, afin de répondre adéquatement aux besoins des usagers de l'industrie, Montréal souhaite que le BTR, en collaboration avec ses partenaires, s'engage à :

➡ Mettre en place une politique d'aménagement des postes d'attente de taxis

De façon à améliorer l'adéquation entre l'offre et la demande, une politique d'aménagement des postes d'attente de taxis sera élaborée, avec l'ensemble des partenaires de l'industrie. Elle visera à offrir un plus grand nombre de postes d'attente sur le territoire, de plus petite dimension, mais mieux équipés en mobilier urbain, mieux entretenus et mieux déneigés. La mise en place de cette politique passera par la définition de critères précis liés à l'offre et à la demande, notamment en ce qui a trait au positionnement et à la dimension.

Les investissements relatifs à cette mesure correspondent aux coûts ponctuels pour la recherche et le développement, la préparation du document de référence, les coûts d'immobilisation et les coûts reliés au processus de consultation des partenaires.

➡ Développer le marché du « taxi accessible »

Actuellement au nombre de 180 sur le territoire, les taxis accessibles représentent un mode de transport privé performant et flexible dédié entièrement aux personnes à mobilité réduite, notamment celles qui sont non desservies par le service de transport adapté offert par la STM. Afin d'assurer une meilleure adéquation entre l'offre et la demande de ce service particulier, le nombre de permis délivrés à cet effet se verra augmenter en fonction des besoins de la clientèle à desservir.

➡ Améliorer la formation offerte aux chauffeurs de taxi

Cette mesure vise une meilleure formation de l'ensemble des chauffeurs de taxi par le biais d'un programme de formation continue offert par le BTR. En plus de la formation de base obligatoire de 150 heures et de formations portant sur la clientèle à mobilité réduite et la promotion touristique, ce programme offrira une banque de cours portant sur diverses stratégies contenues dans le Plan de transport,

notamment en ce qui a trait à la sécurité des déplacements et à la conduite écoénergétique, et visera l'ensemble des chauffeurs.

2.2 Améliorer la complémentarité avec le vélo

➡ **Implanter des mesures incitatives favorisant l'augmentation de taxis munis de supports pour vélos**

Tel qu'il est cité dans la section portant sur le vélo, Montréal appuie le projet d'équiper tous les taxis de l'agglomération de Montréal de supports pour vélos. En plus de permettre au cycliste d'accroître de façon appréciable son rayon de déplacement, cette initiative lui offrira davantage de souplesse et de flexibilité. Afin de renforcer cette mesure, des postes d'attente à l'intention des taxis munis de supports pour vélos seront désignés dans diverses zones stratégiques du territoire. En somme, par cette stratégie, qui est d'ailleurs inscrite dans le *Plan d'urbanisme*, Montréal voit une occasion de favoriser une plus grande complémentarité avec le vélo.

2.3 Favoriser l'innovation et la modernisation dans l'industrie du taxi

Montréal s'engage à appuyer la Table de concertation de l'industrie du taxi à Montréal ainsi que la Table de concertation provinciale de l'industrie du transport par taxi, tables majoritairement composées de représentants de l'industrie et d'intervenants institutionnels, dans ses études, activités et projets portant globalement sur l'innovation et la modernisation. À ce titre, Montréal participera aux diverses discussions et se positionnera quant à divers enjeux de l'industrie dont :

- l'utilisation de système de GPS dans les taxis;
- les incitations pour l'utilisation de véhicules propres dans l'industrie;
- l'adoption de comportements écologiques et sécuritaires;
- l'autorisation de la publicité sur les véhicules taxis;
- l'opportunité d'une couleur unique pour les véhicules taxis.

3. En résumé

L'intermodalité est un élément important en ce qui a trait au transport des personnes, et l'industrie du taxi y tient une place essentielle. En somme, cette industrie joue un rôle de premier plan dans la métropole, tant pour la position stratégique qu'elle occupe dans l'industrie touristique que pour son rôle névralgique dans l'organisation des déplacements sur tout le territoire. Montréal, par l'entremise des mesures et projets proposés dans son Plan de transport, reconnaît le taxi comme un mode de transport collectif flexible et performant et comme un soutien nécessaire à l'économie montréalaise.

La gestion de la demande : faire plus avec moins

Les efforts réalisés dans la région de Montréal

La gestion de la demande est constituée d'un ensemble de mesures visant à promouvoir des choix de transport attrayants et compétitifs à l'automobile en solo. Les solutions proposées allant de l'usage partagé de véhicules à la mise en place de moyens comme des voies et des stationnements réservés, sont souvent qualifiées de novatrices, car elles agissent sur le comportement des individus en influençant le besoin, le moment et le choix du mode de transport.

La gestion de la demande s'impose de plus en plus dans un contexte de ressources budgétaires publiques rares, mais surtout parce que les solutions traditionnelles sont insuffisantes pour résoudre les problèmes de mobilité et de congestion routière difficiles[14].

Pour promouvoir les mesures de gestion de la demande, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) a développé et mis en place depuis quelques années le programme Allégo. Le déploiement de ce programme est assuré, du moins en partie, par les Centres de gestion des déplacements (CGD).

Les CGD offrent aux entreprises et aux établissements une expertise-conseil en organisation, en gestion et en promotion de services de transport alternatif à la voiture et un soutien à la mise en place du programme Allégo. On compte quatre Centres de gestion de déplacements à l'échelle de l'île de Montréal :

- Voyagez futé Montréal;
- Centre de gestion des déplacements de l'Est;
- Centre de gestion des déplacements de Saint-Laurent;
- Centre de gestion des déplacements de Côte-des-Neiges.

L'implication de Montréal

Montréal reconnaît le rôle essentiel des employeurs et des institutions dans l'atteinte de la Vision de son Plan de transport. Dans ce contexte, elle s'engage à :

➡ **Demander au gouvernement du Québec d'obliger les institutions et les employeurs de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) regroupant plus de 100 employés à développer un plan de gestion des déplacements de leurs employés et d'en assurer le financement par le biais de la *Politique québécoise sur le transport collectif***

La bonification de l'offre de transport en commun et les mesures favorables aux transports actifs qui seront déployées ne sauraient être suffisantes pour opérer un transfert modal de l'auto en solo vers des modes de transport durables. Elles n'auront du succès que si nous pouvons compter sur la collaboration des employeurs.

Depuis 2000, conformément au *Plan de gestion des déplacements pour la région métropolitaine de Montréal* déposé par le MTQ, les employeurs et les institutions sont invités à implanter des mesures de gestion de la demande de façon volontaire. Force est de constater que les résultats, bien qu'encourageants, pourraient être beaucoup plus significatifs. Des dispositions juridiques pour obliger les entreprises à mettre en place de telles mesures auront l'avantage de généraliser leur application à grande échelle.

➡ **S'assurer que tous les grands projets adoptent des plans de gestion des déplacements**

Montréal ne peut ignorer les besoins en stationnement qui découleront de la construction de grands projets, notamment le CHUM. Afin d'arrimer la volonté de réduire l'offre de stationnement aux besoins découlant des grands projets, Montréal exigera dorénavant des promoteurs un plan de gestion des déplacements dans lequel toutes les dimensions des déplacements seront évaluées en fonction de l'existence d'autres modes de transport que l'auto en solo, comme le transport en commun et les transports actifs.

➡ **Implanter d'ici 2008 des Centres de gestion des déplacements dans tous les secteurs de l'agglomération de Montréal**

Les Centres de gestion des déplacements assurent le lien entre les sociétés de transport, les employeurs et les institutions. Pour assister les employeurs dans leurs efforts pour favoriser le transport en commun et les transports actifs, Montréal implantera des Centres de gestion des déplacements dans tous les secteurs de l'agglomération, en partenariat avec le gouvernement du Québec, par le biais de la *Politique québécoise sur le transport collectif*. Montréal leur accordera les moyens financiers pour épauler les employeurs afin de réduire les déplacements automobiles en solo. Un montant annuel de 2 M$ sera consacré à ce projet.

➡ **Instaurer des mesures de gestion de la demande au sein des villes et des arrondissements**

Montréal participe déjà au programme Allégo visant la promotion de mesures favorables au transport en commun, au covoiturage et aux transports actifs (vélo et marche). Le programme mis en place prévoit trois phases d'implantation. La première phase, terminée en 2006, était destinée à l'édifice Louis-Charland situé dans la Cité Multimédia. Le deuxième phase, qui a débuté en 2007, vise les employés municipaux œuvrant au sein des services centraux. La dernière phase, prévue en 2008, touchera les employés travaillant au sein des villes et des arrondissements.

Avec plus de 29 000 employés municipaux, l'agglomération montréalaise recèle un potentiel très significatif pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Les mesures mises en place seront modulées en fonction de l'offre de transport en commun disponible dans le secteur visé. Le succès de ces mesures est tributaire de l'adoption d'une philosophie de gestion stratégique du stationnement axée sur le transport durable. Cela suppose donc une révision des avantages consentis aux employés en ce qui a trait au stationnement.

Par ailleurs, la gestion de la demande comprend aussi d'autres mesures. Certaines mesures favorisent les usages plus collectifs de l'automobile (voies de covoiturage, stationnements incitatifs, etc.) et sont abordées dans les sections qui traitent du stationnement et du réseau de transport en commun régional. D'autres mesures sont dites coercitives, par exemple l'imposition d'une taxe sur le stationnement, et sont traitées dans la partie IV-*Coût et financement.*

B

Le réseau routier et le stationnement

Le réseau routier

1. Les orientations

Le réseau routier assure les déplacements essentiels à la prospérité économique de Montréal et au bien-être de ses résidants pour la majorité des modes de transport. Ce réseau supporte actuellement 85 % de tous les déplacements en pointe le matin effectués à destination de Montréal, si l'on exclut les déplacements non motorisés tels la marche et le vélo et les déplacements effectués uniquement en métro et en train de banlieue. Les déplacements en automobile constituent à eux seuls 60 % des déplacements totaux de personnes à destination de Montréal en pointe le matin.

Ces déplacements motorisés créent toutefois une pression dans les milieux de vie, en réduisant le niveau de quiétude des résidants, en augmentant le bruit et en rejetant des polluants atmosphériques, ce qui constitue aujourd'hui un problème de santé publique. Une partie de ces déplacements sont de courtes et de moyennes distances et pourraient être réalisées autrement, soit en marchant, en utilisant le vélo ou le transport en commun.

Afin d'infléchir la tendance à l'utilisation croissante de l'automobile, Montréal compte limiter le nombre de déplacements de navetteurs en période de pointe par automobile d'ici 2021 au nombre actuel, et même en diminuer le nombre durant cette période.

Montréal propose un nouveau partage de la route qui devra dorénavant accorder une place déterminante au transport en commun et aux modes actifs.

Le réseau routier montréalais sera aménagé de façon telle que le transport en commun puisse offrir des temps de déplacement améliorés, plus compétitifs par rapport à l'automobile. De plus, des voies cyclables y seront implantées en grand nombre favorisant un usage croissant du vélo. Enfin, la marche, reconnue par Montréal comme le premier mode de transport, sera privilégiée par des aménagements qui toucheront au confort, à la sécurité et à la convivialité des déplacements des piétons. Des aménagements favorisant le covoiturage permettront de transporter plus de personnes par automobile, que ce soit sur le réseau routier supérieur ou municipal. Des systèmes de transport intelligent (STI) seront utilisés afin d'optimiser l'utilisation du réseau routier par tous ces modes.

De plus, afin de protéger et d'améliorer la qualité de vie dans les quartiers résidentiels, Montréal implantera des mesures de modération de la circulation dans les rues locales. L'accès aux écoles, aux institutions et aux lieux d'emploi, génère des déplacements de proximité qu'il faut faciliter et sécuriser. La réduction de la vitesse de circulation des véhicules dans les rues locales sera privilégiée.

Montréal propose de compléter le réseau routier dans le but d'améliorer sa fonctionnalité, de même que l'accessibilité des zones d'emplois, des secteurs résidentiels, et des zones génératrices de transport de marchandises, tel que le préconise le *Plan d'urbanisme*. Des prolongements ou des réaménagements desserviront les zones en développement tandis que d'autres interventions mettront en valeur le bâti existant.

Le réseau routier municipal, construit dans les décennies précédentes, est vieillissant et soumis à un usage intense. Montréal compte réhabiliter et moderniser ses infrastructures routières afin d'en conserver la fonctionnalité et d'en améliorer le confort, en particulier pour les utilisateurs du transport en commun, du vélo et de la marche.

Enfin, des interventions sont recommandées dans le but d'assurer une hiérarchie et une fonctionnalité conformes aux besoins de transport et à la protection des milieux de vie.

2. Les interventions proposées

Afin d'adapter le réseau routier pour favoriser les transports collectifs et les modes actifs et de mieux l'intégrer à l'espace urbain, Montréal propose des changements dans les domaines suivants.

2.1 Un nouveau partage des emprises routières

Afin d'assurer un meilleur équilibre entre les modes de transport, Montréal propose de :

➡ Partager la chaussée pour les transports collectifs et actifs

Montréal propose un nouveau partage des emprises routières, lesquelles dorénavant devront accorder une place plus grande aux modes actifs et au transport en commun. Les importants travaux de réfection du réseau routier constituent des occasions précieuses pour repenser ce partage. Des projets récents de réaménagement d'artères, telle la rue McGill, ont permis de répartir autrement l'espace de l'emprise en faveur des transports actifs. Les travaux en cours – réaménagement de la rue Sherbrooke Est, sécurisation de la rue Notre-Dame – sont mis à profit pour un partage plus équilibré des modes. Par ailleurs, plusieurs projets routiers cités dans ce chapitre préconisent un partage plus généreux au bénéfice du transport en commun, ainsi que des piétons et des cyclistes.

Le Plan de transport recommande à titre d'exemple de préserver la voie centrale pour les autobus sur le pont Viau après la mise en service du métro à Laval et d'évaluer la possibilité de son utilisation pour le covoiturage. Cette voie permettra d'assurer le service de transport en commun lors des interruptions du service dans le métro.

Montréal consacrera notamment 4 M$ annuellement pour soutenir divers projets de partage de la chaussée à l'intention des transports collectifs et actifs.

2.2 La réhabilitation et la modernisation du patrimoine routier

Les besoins croissants d'entretien, de réhabilitation et, à la limite, de reconstruction que requièrent les infrastructures urbaines vieillissantes, conjugués aux ressources qui se raréfient, constituent un défi de taille pour les prochaines décennies.

Ce défi est d'autant plus grand que les travaux de réfection constitueront des occasions de revoir les différentes fonctions de l'emprise routière. Ces travaux devront tenir compte des besoins accrus de confort et de fiabilité recherchés par les usagers, ainsi qu'aux besoins engendrés par des véhicules de plus en plus lourds. Ces exigences se répercuteront dans les budgets requis pour effectuer les travaux.

Ces travaux d'envergure nécessiteront des investissements majeurs pour Montréal, non seulement en matière de réfection routière, mais pour l'ensemble des infrastructures souterraines, comme les réseaux d'aqueduc et d'égouts, ainsi que pour ses partenaires (communication, énergie, etc.) qui occupent le domaine public.

Montréal s'engage donc à :

➡ **Remettre en bon état et assurer l'entretien du réseau routier (artériel, local, structures et autres composantes)**

Montréal élabore présentement un plan directeur du réseau routier, lequel balisera la démarche de réhabilitation et d'entretien récurrent du réseau. Cette démarche contiendra des dispositions pour s'assurer que le marquage de la chaussée soit toujours visible. La remise en état du réseau routier améliorera le confort et la sécurité pour les usagers et la qualité de vie des résidants, satisfera de nouveaux besoins et diminuera les coûts récurrents d'entretien palliatif sur le réseau (nids-de-poule, rapiéçage, etc.). Montréal a augmenté au cours des dernières années ses investissements à ce poste de l'ordre de 85 M$, portant ainsi le montant annuel consenti à environ 160 M$. Montréal entend maintenir ce niveau d'effort au cours des prochaines années.

Ainsi, Montréal entend notamment effectuer dès 2008 la réfection de la rue Sherbrooke entre l'avenue Papineau et le boulevard Pie-IX.

2.3 La gestion de la circulation et des déplacements

Le réseau routier étant rendu à maturité et devant partager de plus en plus son emprise pour d'autres besoins que le transport motorisé individuel, il convient d'améliorer la gestion de la circulation dans le but de maintenir un équilibre entre les débits, les temps de parcours, la régularité de la vitesse et la sécurité ainsi que d'optimiser l'usage pour tous les modes. En modernisant ses équipements, Montréal pourra dorénavant employer plusieurs stratégies de gestion des feux de circulation qui tiendront compte particulièrement des besoins du transport en commun et pourra les adapter selon les besoins.

➡ **Réviser la hiérarchie du réseau routier**

La mise à jour de la hiérarchie fonctionnelle du réseau routier de l'agglomération s'harmonisera avec le nouveau *Plan d'urbanisme*. Le dernier plan de la hiérarchie du réseau date de l'an 2000. Une bonne hiérarchisation du réseau permettra la protection de la quiétude dans les quartiers résidentiels et l'intégration harmonieuse des projets de développement.

Montréal redéfinit présentement le réseau artériel administratif afin d'y inclure les collectrices sur lesquelles on retrouve des lignes d'autobus, ce qui permettra d'uniformiser la gestion de ces artères et d'assurer un niveau de service optimum pour le transport en commun.

➡ **Mettre en place des mesures de modération de la circulation dans les rues locales des quartiers résidentiels**

Il s'agit d'abord de réaliser une politique de modération de la circulation et des règlements d'harmonisation qui fourniront un encadrement et des principes d'implantation venant en appui aux villes et aux arrondissements. Montréal produira un guide d'aménagement des mesures de modération qui inclura des critères de sélection de rues, des solutions prescrites et des modalités d'application.

Les villes et les arrondissements mettront en place des projets de modération de la circulation. Ces projets permettront de diminuer la circulation de transit et les vitesses dans les rues locales au profit de la sécurité des piétons et des cyclistes en modifiant, par exemple, l'aménagement des rues ou leur sens de circulation. L'ensemble de ces mesures contribuera à la réalisation de *quartiers verts*. Ce concept de *quartiers verts* propices aux déplacements en transport actif sécuritaires et ayant une qualité de vie améliorée est défini dans le chapitre *La sécurité des déplacements et la qualité de vie*.

La problématique de circulation de transit est plus criante dans les quartiers anciens où la grille de rues orthogonales facilite l'accès à des axes parallèles de moindre importance. Ce sont dans les quartiers anciens où l'on qu'on trouve aussi les plus fortes densités de circulation. Les ruelles sont parfois utilisées pour contourner la congestion.

Les expériences internationales ont démontré que l'implantation de mesures réduisant la vitesse et les volumes de circulation améliore de façon significative la sécurité des déplacements et la qualité de vie des quartiers. La sécurisation progressive des quartiers incitera les résidants à opter davantage pour la marche.

➡ Élaborer un plan directeur de gestion de la circulation et des déplacements

Il s'agit d'élaborer, d'ici trois ans, un plan directeur de gestion de la circulation et des déplacements pour le centre-ville de Montréal. Cette démarche particulière à ce secteur, en raison de la nature stratégique du centre-ville, sera réalisée en collaboration avec les arrondissements concernés.

➡ Étendre le réseau de camionnage au territoire de l'agglomération

La mise en place d'un véritable réseau de camionnage sur l'ensemble de l'île est une réalisation qui relève de l'agglomération. Il s'agit de produire un plan de camionnage pour l'ensemble du territoire de l'agglomération, de coordonner et de soutenir les villes et les arrondissements dans l'élaboration ou la modification de leurs règlements sur la circulation des camions et des véhicules outils. Un réseau de camionnage cohérent et complet, qui encadrera notamment le transport des matières dangereuses, permettra d'assurer la tranquillité et la quiétude des quartiers résidentiels et d'y augmenter la sécurité. Le nouveau réseau comprendra, entre autres, une politique de gestion du stationnement sur rue des camions à l'échelle de l'agglomération et harmonisera la délivrance des permis de circulation des véhicules hors normes sur tout le territoire.

➡ Améliorer la gestion des entraves

Montréal vise à réduire les inconvénients liés aux entraves sur la chaussée et sur les trottoirs. L'élaboration de devis types permettra d'exiger des entrepreneurs d'appliquer des normes pour la signalisation et l'aménagement des cheminements piétonniers aux abords des chantiers de voirie. Le projet prévoit une harmonisation des règlements concernant la délivrance des permis d'entraves. Ces interventions permettront de réduire les impacts des travaux pour l'ensemble des usagers et d'améliorer la sécurité du réseau.

➡ Effectuer la mise aux normes des feux de circulation.

D'ici la fin de 2007, Montréal aura terminé une première phase par la mise aux normes de 800 intersections incluant le remplacement des contrôleurs de feux de circulation. La deuxième phase comprend la mise aux normes, d'ici 2010, de 1 400 intersections munies de feux de circulation, la réorganisation des réseaux de coordination et l'implantation de nouveaux plans de coordination des feux. Le coût de la deuxième phase du projet est estimé à 30 M$. La mise aux normes est un préalable au remplacement des feux piétons existants par des feux piétons à décompte numérique.

➡ Implanter la gestion dynamique des feux de circulation

Quatre artères stratégiques – Henri-Bourassa, Crémazie, Sherbrooke, Pie-IX – bénéficieront d'un système de gestion dynamique des feux de circulation. Ce projet, qui implique au préalable une mise aux normes des feux, permettra, en plus de régulariser la vitesse tout en réduisant les temps de parcours sur ces artères, de réduire les arrêts, certains types de collision, la consommation et les émissions des véhicules. Le coût du projet est évalué à 10 M$.

2.4 Un réseau routier à réaménager

Montréal entend réaménager certains segments du réseau routier actuel dans une perspective de mieux les intégrer à l'environnement, de favoriser l'amélioration de la qualité de vie et d'optimiser l'offre de transport, et ce, en collaboration avec différents partenaires dans la plupart des projets, dont le gouvernement du Québec. Dans une approche traditionnelle, Montréal a ciblé un ensemble de projets requis. Il va de soi qu'ils ne peuvent tous être réalisés (Figure 16).

➡ Moderniser la rue Notre-Dame

Le projet consiste à réaménager un tronçon de la rue Notre-Dame Est qui va de la rue Amherst au boulevard de L'Assomption en y intégrant des aménagements favorables au transport en commun (voies réservées et autres mesures préférentielles) et en mettant en valeur les parcs et les éléments du patrimoine situés en rive. Il comprend aussi le réaménagement de l'avenue Souligny entre le boulevard de L'Assomption et l'autoroute 25.

Ce projet permettra de confirmer le rôle stratégique de transport en commun de cet axe, offrira la possibilité d'implanter des lignes d'autobus sans correspondance, améliorera la fluidité et la sécurité de la circulation et réduira la circulation de transit dans les rues avoisinantes. Le coût du projet est estimé à 750 M$.

➡ Transformer l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain

Le réaménagement de l'autoroute Bonaventure se réalisera en trois phases dont la première transformera l'infrastructure actuelle en une grande artère urbaine entre les rues Brennan et Saint-Jacques. Ce réaménagement vise à souligner l'importance de cette entrée de Montréal et permettra un développement urbain de grande qualité en continuité de la Cité Multimédia et du Quartier international. Évaluée à 90 M$, cette première phase sera réalisée à compter de 2009.

La deuxième phase consiste à déplacer l'autoroute Bonaventure entre les ponts Victoria et Champlain afin d'y aménager un parc riverain. La dernière phase reliera les deux tronçons réalisés.

Le projet tient compte de l'amélioration du transport collectif pour la desserte du centre-ville et du Vieux-Montréal par tramway, ainsi que de l'optimisation du corridor Bonaventure en tant que lien stratégique de transport collectif avec la Rive-Sud.

➡ Réaliser des travaux de sécurisation de la rue Notre-Dame

Cette série de travaux d'amélioration vise la section située à l'est de la rue Dickson jusqu'à Curatteau (section exclue du projet de modernisation de Notre-Dame) en réalisant l'aménagement d'un mail central, des corrections géométriques à certaines intersections problématiques, des modifications aux phases de feux de circulation et l'amélioration de la piste cyclable. Le projet sera complété pour un coût d'environ 9 M$.

➡ Réaménager la rue Sherbrooke Est

Le réaménagement de la section de la rue Sherbrooke Est entre la 36e Avenue (PAT) et la rue Notre-Dame intègre des aménagements favorables aux déplacements à pied, en vélo et en transport en commun. Le projet est déjà amorcé et sera complété pour un coût d'environ 60 M$.

➡ Réaménager l'intersection Côte-des-Neiges–Remembrance

Le projet consiste à démolir la structure étagée actuelle et à la remplacer par une intersection classique tout en préservant la voie réservée pour autobus sur le chemin de la Côte-des-Neiges. Le projet améliorera la sécurité pour les piétons et les cyclistes et contribuera à diminuer la circulation de transit sur les chemins Remembrance et Camillien-Houde.

➡ Aménager une voie de desserte dans l'axe de la rue Jean-Pratt

La transformation de la rue Jean-Pratt en voie de desserte du côté est de l'autoroute des Laurentides améliorera la sortie des véhicules lourds provenant du secteur L'Acadie-Chabanel.

➡ Compléter l'échangeur Salaberry–A-15

L'ajout d'une bretelle du boulevard De Salaberry vers le sud sur l'autoroute des Laurentides permettra une réduction de l'utilisation du boulevard de l'Acadie pour les déplacements de transit.

➡ Aménager des voies de desserte sur l'A-40 dans l'ouest

Le parachèvement des voies de desserte partielles de l'autoroute 40 à l'ouest de l'intersection avec le chemin Sainte-Marie est associé au réaménagement du chemin Sainte-Marie et de son échangeur avec l'A-40 (projet lié à celui du boulevard Morgan et du boulevard 440). Il améliorera la hiérarchie routière dans l'ouest de l'île et mettra en valeur les terrains riverains.

En complément des projets planifiés par Montréal, le gouvernement du Québec a fait connaître son intention de réaliser à court, moyen et long termes les interventions suivantes :

➡ Améliorer les accès routiers à l'aéroport international Montréal-Trudeau

Le réaménagement de l'échangeur Dorval assurera la continuité des liens autoroutiers et créera un lien direct entre l'aéroport et le réseau autoroutier. Le projet redessine la grille routière locale, intègre les services de transport en commun (autobus, trains de banlieue, Via Rail) et prend en compte les besoins piétonniers et cyclistes. Ce projet sera réalisé pour un coût total estimé à environ 150 M$.

➡ Réaménager le complexe Turcot

L'échangeur Turcot nécessitera une réhabilitation majeure de ses infrastructures puisque sa durée de vie utile sera bientôt atteinte. Le MTQ a acquis la cour Turcot il y a quelques années et travaille actuellement sur des scénarios de réaménagement des échangeurs Turcot, Montréal-Ouest, Angrignon et De la Vérendrye. Le projet est estimé à 1 G$ de dollars et selon les informations obtenues du MTQ, l'échéancier des travaux s'échelonnerait sur une période de sept ans allant de 2010 à 2017. L'étude d'avant-projet préliminaire est amorcée et les études d'impacts en environnement devraient débuter en 2007. Ce projet présenterait l'opportunité de revoir et d'améliorer le transport collectif dans cet axe et permettrait le développement de la cour Turcot.

➡ Optimiser l'autoroute Métropolitaine (A-40)

Le MTQ travaille sur une étude d'optimisation de l'autoroute 40 entre l'autoroute 13 et l'autoroute 25. Les modifications envisagées par le Ministère comprendraient une série d'interventions, tels des corrections géométriques ponctuelles, une révision du schéma d'entrées/sorties et le réaménagement de l'échangeur Décarie et du rond-point Côte-de-Liesse. Les différentes interventions sur cet axe seraient regroupées par phases et s'échelonneraient sur un horizon qui n'est pas défini pour l'instant.

Figure 16 - Réseau routier à réaménager

2.5 Un réseau routier à compléter

Le *Plan d'urbanisme*, dans son chapitre consacré au transport, recommande de lier stratégiquement les secteurs de la ville en parachevant le réseau routier. Cette recommandation réfère aux effets de coupure qui affectent la grille artérielle, mais aussi à son inachèvement. Les problèmes associés sont nombreux :

- enclavement de certains quartiers;
- itinéraires automobiles allongés;
- circuits d'autobus difficilement viables;
- difficultés de mettre en valeur les territoires moins accessibles;
- hiérarchisation incomplète (circulation locale sur les autoroutes; circulation de transit sur rue locale).

Le parachèvement de la grille routière facilite l'accès au réseau autoroutier des zones génératrices de transport de marchandises, telles les zones industrielles, commerciales et les installations terminales de transport.

Le Plan de transport envisage une croissance de 138 000 ménages et un gain de 110 000 emplois sur le territoire de l'île de Montréal pour la période 2001-2021. Une large proportion se localisera dans les secteurs denses et déjà bâtis. Toutefois, aux extrémités est et ouest, le parachèvement de la grille routière est une condition essentielle au développement immobilier. C'est particulièrement le cas des arrondissements de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles et de Pierrefonds-Roxboro.

Le volet *Soutien au développement économique du réseau routier* adopte d'autres visages :

- le réaménagement d'un axe routier est une occasion de revaloriser la trame urbaine;
- le réseau artériel est un outil efficace de structuration de l'espace urbain;
- l'accessibilité locale permet d'élargir les aires de marché des commerces;
- le réseau d'autoroutes et d'artères permet notamment de canaliser efficacement les véhicules de transport de marchandises et de services.

Pour faire en sorte que le réseau routier favorise, d'une part, le développement de l'activité économique et, d'autre part, le transport en commun, Montréal a établi un certain nombre de projets afin de compléter le réseau routier actuel en créant des liens là où il y a des discontinuités ou des fonctionnalités à améliorer. Plusieurs des interventions se situent à l'est et à l'ouest de l'île, où le réseau artériel est incomplet. Il va de soi qu'une priorisation de ces projets doit être faite et révisée régulièrement.

Montréal entend réaliser certains projets pour compléter la grille routière (Figure 17) :

➡ Raccorder le boulevard Cavendish

Il s'agit de réaliser le lien manquant entre les deux tronçons actuels du boulevard Cavendish, respectivement localisés sur le territoire de l'arrondissement de Saint-Laurent au nord et de la ville de Côte-Saint-Luc au sud et d'assurer un lien vers l'est et le boulevard Jean-Talon. Le projet intégrera une voie réservée pour le transport en commun et permettra un rabattement direct des lignes d'autobus de l'ouest vers le métro Namur, station sous-utilisée par rapport aux stations plus au nord. Le projet permettrait également la mise en place d'une navette entre le métro et l'aéroport en temps garanti. Ce projet permettra de désenclaver le secteur et d'améliorer l'accessibilité des secteurs Notre-Dame-de-Grâce, Hampstead, Côte-Saint-Luc, Saint-Laurent et Mont-Royal. Le coût total du projet est de l'ordre de 140 M$.

➡ Prolonger le boulevard Rodolphe-Forget (Bourget)

Un nouvel axe routier de plus de 4 km entre le boulevard Henri-Bourassa et la rue Sherbrooke sera construit dans l'axe du boulevard Rodolphe-Forget (RDP) et de la rue George-V. Ce projet sera réalisé au rythme du développement urbain du secteur et permettra le rabattement des rues collectrices, l'amélioration de la desserte par autobus en améliorant les parcours et le développement de la grille artérielle de l'Est. Un montant approximatif de 50 M$ sera nécessaire pour réaliser l'ensemble des interventions de ce projet.

➡ Prolonger le boulevard l'Assomption

Le tronçon manquant du boulevard de L'Assomption, entre les rues Hochelaga et Notre-Dame, permettra la déviation du trafic lourd de la rue Dickson et l'implantation de lignes d'autobus sans correspondance sur les axes Notre-Dame–Lacordaire. Ce projet est associé à la réalisation du projet de modernisation de la rue Notre-Dame.

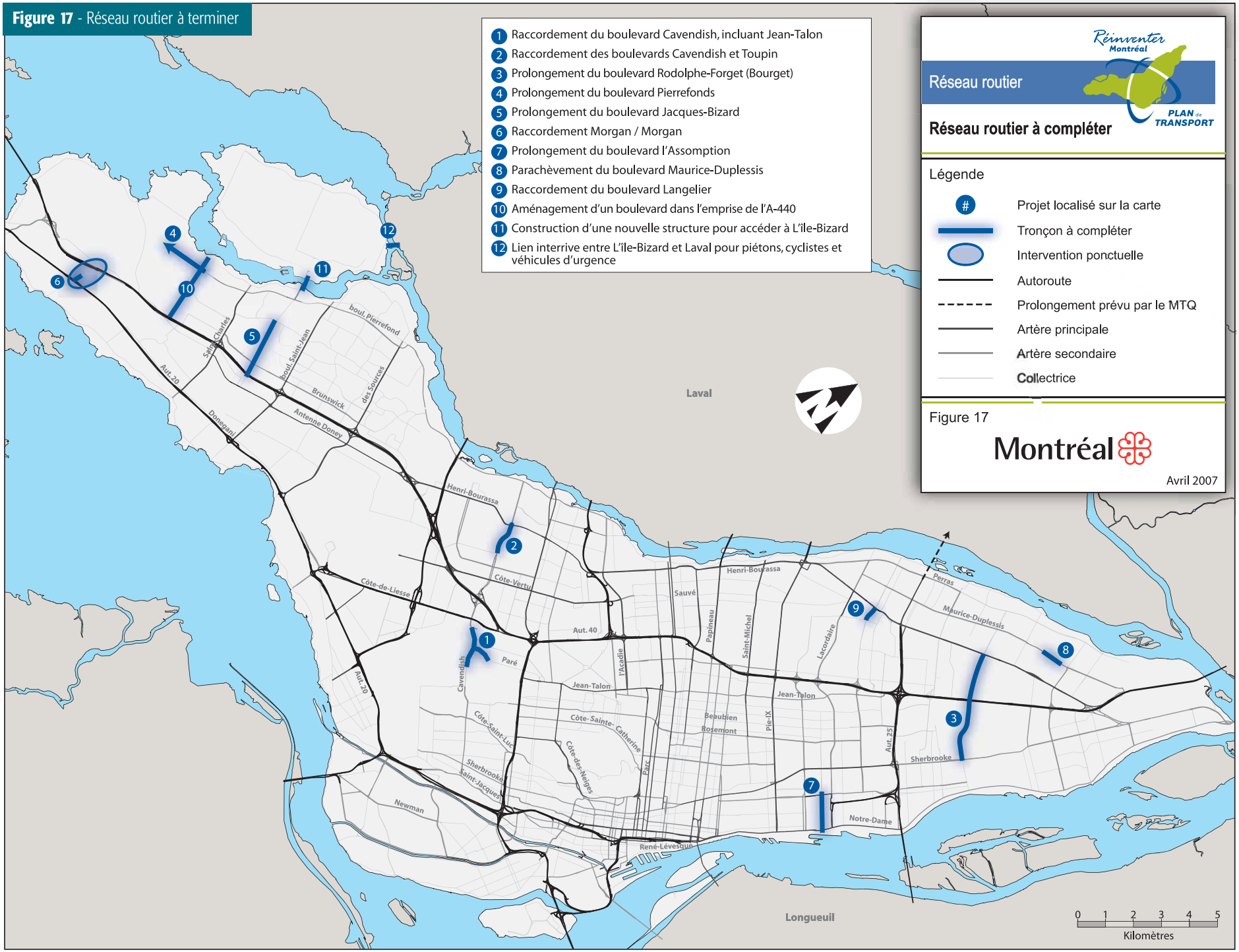
➡ Parachever le boulevard Maurice-Duplessis

Il ne manque qu'un court tronçon entre les boulevards de la Rivière-des-Prairies et Saint-Jean-Baptiste pour assurer la continuité du boulevard Maurice-Duplessis. La construction se fera au rythme du développement urbain en appui à celui-ci, permettant également le développement de lignes continues d'autobus. Le coût du projet sera de l'ordre de 12 M$.

➡ Raccorder le boulevard Langelier

La ligne de chemin de fer du CN – celle qu'empruntera le train de l'Est – interrompt le boulevard Langelier entre les boulevards des Grandes-Prairies et Henri-Bourassa. Le raccordement améliorera l'accessibilité entre Saint-Léonard et Montréal-Nord et assurera la continuité des lignes d'autobus.

Figure 17 - Réseau routier à terminer



➡ **Raccorder les boulevards Cavendish et Toupin**

Le projet consiste à compléter la grille artérielle de ce secteur en développement en réalisant le lien manquant de 800 m entre le boulevard Henri-Bourassa et l'avenue Ernest-Hemingway. Le projet sera réalisé pour un coût approximatif de 10 M$.

➡ **Prolonger le boulevard Pierrefonds**

La grille artérielle de l'Ouest sera étendue en prolongeant le boulevard Pierrefonds à l'ouest du boulevard Château-Pierrefonds au rythme du développement urbain pour soutenir le développement résidentiel de Pierrefonds Ouest et de la partie nord de Sainte-Anne-de-Bellevue. Le coût total du projet est de l'ordre de 40 M$.

➡ **Prolonger le boulevard Jacques-Bizard jusqu'à l'autoroute 40**

Ce prolongement reliera le boulevard Pierrefonds et l'autoroute 40, créera un échangeur complet avec l'autoroute et effectuera un raccordement à la rue Stillview au sud. Ce développement de la grille artérielle permettra de mieux répartir les débits de circulation entre les axes majeurs du secteur. Le coût du projet est estimé à 25 M$.

➡ **Aménager un boulevard dans l'emprise de l'A-440**

En soutien au développement résidentiel de la partie ouest de Pierrefonds, un boulevard sera aménagé dans l'emprise de l'autoroute 440 entre le boulevard Gouin Ouest et l'autoroute 40 et raccordé aux boulevards Pierrefonds et Antoine-Faucon. Le projet comprend le réaménagement de l'échangeur Sainte-Marie–Anse-à-l'Orme. En spécifiant un aménagement de type boulevard, Montréal affirme son opposition à tout projet autoroutier dans ce corridor.

➡ **Raccorder le boulevard Morgan à la rue Morgan**

Le projet vise à améliorer l'accessibilité du secteur industriel de Baie-d'Urfé, à diminuer l'intrusion du trafic lourd dans le secteur résidentiel et à faciliter l'accès à la gare de train de banlieue. Il implique un réaménagement des échangeurs avec l'A-20 et l'A-40. Ce projet sera réalisé pour un coût estimé à 40 M$.

➡ **Créer de nouveaux liens pour accéder à l'île Bizard**

- **Construire une nouvelle structure entre l'île Bizard et l'île de Montréal**

  Il s'agit soit de doubler le pont existant ou d'ajouter un nouveau pont dans un autre corridor afin d'assurer une accessibilité en tout temps à l'île, notamment en cas d'accident ou de réfection du pont existant. Cette structure sera construite pour un montant total d'environ 28 M$.

- **Créer un lien interrives entre l'île Bizard et Laval pour les piétons, les cyclistes et les véhicules d'urgence**

  La construction d'une passerelle piétonnière/cyclable donnera un accès direct au train de banlieue et pourra supporter les véhicules d'urgence. Le coût de cette passerelle est estimé à 10 M$.

3. En résumé

Montréal propose des améliorations du réseau routier compatibles avec ses objectifs de favoriser le transport en commun et les transports actifs. Elle cherche de plus à optimiser l'utilisation du réseau artériel et autoroutier en :

- offrant une fluidité adéquate du réseau artériel pour canaliser la circulation et éliminer le transit dans les rues locales;
- contrôlant la congestion du réseau autoroutier.

Elle compte également utiliser le réseau routier comme outil de structuration et de mise en valeur de l'espace urbain. D'une part, certaines interventions visent à faciliter l'accessibilité des secteurs de la ville. D'autre part, des projets routiers font partie d'interventions plus globales en matière d'urbanisation et permettent de valoriser le bâti existant.

Tableau 7

COÛTS DES PROJETS PROPOSÉS PAR LE GOUVERNEMENT DU QUÉBEC SUR LE RÉSEAU ROUTIER

	COÛT PONCTUEL	COÛT D'IMMOBILISATION *(en millions $)*				COÛT ANNUEL DE FONCTIONNEMENT
	(MILLIONS $)	0-5 ANS	5-10 ANS	+10 ANS	TOTAL	(MILLIONS $)
Améliorer les accès routiers à l'aéroport international Montréal-Trudeau (1)		75,0	75,0		**150,0**	
Réaménager le complexe Turcot			200,0	800,0	**1 000,0**	
Optimiser l'autoroute Métropolitaine (A-40)	*À déterminer*					
TOTAL		**75,0**	**275,0**	**800,0**	**1 150,0**	

(1) Contribution de la Ville : 30 M$

Tableau 8

COÛTS DES PROJETS PROPOSÉS PAR MONTRÉAL SUR LE RÉSEAU ROUTIER

	COÛT D'IMMOBILISATION *(en millions $)*				COÛT ANNUEL DE FONCTIONNEMENT
	0-5 ANS	**5-10 ANS**	**+10 ANS**	**TOTAL**	**(MILLIONS $)**
Partage des emprises routières					***4,0***
Gestion de la circulation	***42,0***			***41,0***	***7,0***
Effectuer la mise aux normes des feux de circulation	30,0			**30,0**	
Implanter la gestion dynamique des feux de circulation	10,0			**10,0**	
Autres mesures de gestion de la circulation	2,0			**1,0**	7,0
Réaménagement du réseau routier	***439,0***	***470,0***	***13,0***	***922,0***	
Moderniser la rue Notre-Dame	300,0	450,0		**750,0**	
Transformer l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain	90,0			**90,0**	
Réaliser des travaux de sécurisation de la rue Notre-Dame	9,0			**9,0**	
Réaménager la rue Sherbrooke Est	40,0	20,0		**60,0**	
Réaménager l'intersection Côte-des-Neiges–Remembrance			8,0	**8,0**	
Aménager une voie de desserte dans l'axe de la rue Jean-Pratt			1,0	**1,0**	
Compléter l'échangeur Salaberry – A-15			4,0	**4,0**	
Aménager des voies de desserte sur l'A-40 dans l'ouest	*À déterminer*				
Compléter le réseau routier	***94,0***	***179,0***	***150,0***	***423,0***	
Raccorder le boulevard Cavendish		60,0	80,0	**140,0**	
Prolonger le boulevard Rodolphe-Forget (Bourget)	20,0	30,0		**50,0**	
Prolonger le boulevard l'Assomption	*Inclus dans le projet de modernisation de Notre-Dame*				
Parachever le boulevard Maurice-Duplessis	6,0	6,0		**12,0**	
Raccorder le boulevard Langelier	10,0	18,0		**28,0**	
Raccorder les boulevards Cavendish et Toupin	10,0			**10,0**	
Prolonger le boulevard Pierrefonds		20,0	20,0	**40,0**	
Prolonger le boulevard Jacques-Bizard jusqu'à l'autoroute 40	10,0	15,0		**25,0**	
Aménager un boulevard dans l'emprise de l'A-440	10,0	30,0		**40,0**	
Raccorder le boulevard Morgan à la rue Morgan			40,0	**40,0**	
Construire une nouvelle structure pour accéder à l'île Bizard	28,0			**28,0**	
Créer un lien interrives entre l'île Bizard et Laval pour piétons, cyclistes et véhicules d'urgence			10,0	**10,0**	
TOTAL	**575,0**	**649,0**	**163,0**	**1 387,0**	**11,0**

Le stationnement : un outil pour réduire la dépendance à l'automobile

1. Les orientations

La combinaison d'un centre-ville dynamique comptant bon nombre de résidants, de quartiers centraux denses, de quartiers périphériques conçus essentiellement autour de la voiture, de secteurs industriels où le stationnement est abondant, avec en toile de fond une motorisation mieux contrôlée que dans le reste de la région métropolitaine, mais tout de même en croissance, rend la problématique du stationnement à Montréal très complexe.

Par le passé, à Montréal comme ailleurs dans le monde, les décisions en matière de stationnement allaient trop souvent dans le sens d'une augmentation de l'offre afin de répondre à une demande sans cesse grandissante. En plus d'hypothéquer le potentiel de développement, notamment au centre-ville, cela a eu comme répercussion une forte augmentation de l'utilisation de l'automobile, au détriment du transport en commun.

En effet, afin d'accueillir ces véhicules, il a fallu sacrifier une partie importante de l'espace urbain qui aurait pu accueillir des activités plus productives ou plus conviviales. Le *Plan d'urbanisme* propose la construction d'immeubles sur les terrains non bâtis exploités à des fins de stationnement de surface hors rue. Cela permettrait d'accroître la richesse foncière tout en favorisant la consolidation et l'attractivité du Centre.

Pour y parvenir, le *Plan d'urbanisme* propose d'établir une disposition réglementaire prévoyant un nombre maximum d'unités de stationnement pour les commerces de détail et de services, les bureaux, les équipements collectifs et institutionnels et les industries situés dans un rayon de 500 mètres d'une station de métro et des gares de train de banlieue désignées comme étant propices à une intensification des activités. Il est aussi proposé que, dans ce rayon de 500 mètres, l'aménagement des unités de stationnement exigées soit réalisé à l'intérieur du bâtiment. De plus, l'abondance de places de stationnement au centre-ville favorise l'utilisation de la voiture, ce qui affecte la qualité de l'air, le climat sonore et la sécurité, des éléments déterminants de la qualité de vie.

La détermination de Montréal d'améliorer de façon significative le transport en commun, les modes actifs et les solutions de remplacement à l'automobile en solo se traduit par la volonté de ne pas augmenter la capacité de stationnement dans les prochaines années, notamment au centre-ville et dans les secteurs fortement desservis par des infrastructures lourdes de transport en commun. La mise en œuvre de cette stratégie suppose une meilleure offre de transport en commun sur le plan local et métropolitain.

Le fait de favoriser de nouvelles formes d'usage de l'automobile nécessite d'adapter l'offre de stationnement aux nouvelles réalités que sont l'autopartage, le covoiturage, les déplacements bimodaux (duo auto et transport en commun) et les nouveaux véhicules écoénergétiques.

En ce qui a trait aux milieux résidentiels, le stationnement devra être suffisant pour permettre aux résidants de laisser leur véhicule au domicile afin d'utiliser le transport en commun ou les transports actifs.

Quelques faits sur le stationnement

- Plus de 160 000 véhicules stationnent au centre-ville chaque jour
- 53 % du stationnement au centre-ville est occupé par des Montréalais
- Il y a insuffisance de stationnement pour résidants dans les quartiers anciens
- Le nombre de détenteurs de vignettes est passé de 16 000 à 36 000 entre 1996 et 2002
- Le taux d'utilisation des stationnements incitatifs dépasse 85 %
- 55 % des utilisateurs des stationnements incitatifs résident à Montréal
- Le manque de places de stationnement pour les véhicules d'autopartage freine l'expansion de cette nouvelle forme de mobilité
- 32 stationnements illégaux ont été fermés dans l'arrondissement de Ville-Marie, ce qui représente plus de 2 000 places
- Les stationnements en surface représentent une perte considérable de la valeur foncière et de revenus pour la Ville
- La complexité des panneaux de signalisation rend difficile leur interprétation
- Les tarifs mensuels de stationnement au centre-ville sont au troisième rang au Canada (372 $ pour les places réservées et 260 $ pour les places non réservées

La réglementation pour fin d'entretien dans ces zones, notamment dans les secteurs de stationnement sur rue réservé aux résidants (SRRR), devra être revue, car elle oblige très souvent le déplacement des véhicules, ce qui incite à son utilisation.

Par ailleurs, le stationnement s'est souvent implanté de façon anarchique. Montréal poursuivra de façon accrue ses efforts pour discipliner les pratiques illégales et les terrains mal aménagés d'une part, et pour simplifier la signalisation du stationnement dans les rues d'autre part.

Selon l'Union internationale des transports publics (UITP), une automobile est immobilisée pendant 95% de sa durée de vie. Et pourtant, le stationnement est souvent négligé dans la planification des transports, bien qu'il constitue un atout majeur de toute stratégie de gestion des déplacements puisqu'on le retrouve à l'origine et à la destination de chaque déplacement motorisé. Dans ce contexte, les actions que Montréal mènera pour gérer le stationnement sont essentielles à l'atteinte de la Vision du Plan de transport.

2. Les interventions proposées

En fonction de ses orientations, Montréal agira dans les domaines suivants:

2.1 La gestion stratégique du stationnement

Selon l'enquête *Origine - Destination 2003*, 161 000 véhicules stationnent chaque jour au centre-ville. De ce nombre, 53% appartiennent à des résidants de l'île de Montréal, dont 30% proviennent des quartiers centraux.

Afin d'entreprendre une véritable gestion stratégique du stationnement, Montréal entend :

➡ Adopter une politique de stationnement

Montréal s'est doté de principes directeurs en matière de stationnement il y a plus de 12 ans. À la suite des réformes administratives des dernières années et compte tenu de l'évolution des préoccupations en matière d'environnement, une révision en profondeur est devenue essentielle.

La politique de stationnement devra s'inscrire dans un cadre régional comprenant le territoire de la CMM, à défaut de quoi elle risquerait d'hypothéquer la vitalité du centre-ville au profit de la périphérie. La politique de stationnement veillera à :

- plafonner le stationnement dans les secteurs fortement desservis par le transport en commun;
- faciliter le stationnement pour les résidants afin qu'ils utilisent prioritairement le transport en commun et les transports actifs;
- réduire la circulation de transit dans les quartiers résidentiels;
- favoriser les activités d'affaires et commerciales;
- réduire les effets de l'îlot de chaleur urbain;
- convertir les terrains de stationnement hors rue à ciel ouvert en terrains souterrains;
- améliorer l'information aux utilisateurs;
- développer un réseau de stationnements incitatifs;
- assurer la livraison des marchandises;
- mettre en place des conditions favorables à l'autopartage;
- imposer l'aménagement de places pour vélos dans tous les nouveaux projets.

En ce qui a trait au stationnement de courte durée, l'objectif est de garantir un nombre minimal de places pour permettre une saine concurrence avec les centres commerciaux de grande surface situés tant sur l'île qu'à l'extérieur. Dans le cas des rues commerciales, il en va de la survie de cette fonction au cœur de la cité.

➡ Modifier la réglementation d'urbanisme en matière de places de stationnement

Ce projet consiste à modifier la réglementation d'urbanisme afin de tenir compte de l'offre de transport en commun lors du dépôt de projets par les promoteurs. L'objectif est d'inverser la logique actuelle imposant un nombre minimal de places (plancher) pour favoriser plutôt un nombre maximal (plafond), dans les secteurs fortement desservis par le transport en commun. De tels changements ont démontré que cela favorise un transfert modal vers les transports collectifs et les transports actifs. Une attention particulière doit être portée aux secteurs résidentiels souffrant déjà d'un manque important de stationnement afin d'éviter que les résidants utilisent la rue pour pallier le stationnement limité hors rue.

Le succès de ce projet, dans le cas des projets attracteurs de déplacements, par exemple des entreprises ou des institutions, est étroitement lié à la préparation de plans de gestion des déplacements des employés par les employeurs et les institutions concernés. Entre autres, une démonstration rigoureuse des besoins en stationnement devra être présentée, en tenant compte de l'offre

de stationnement dans le secteur et de l'offre de transport en commun.

Montréal s'engage également à apporter une aide aux employeurs et aux institutions dans la préparation des plans de gestion des déplacements. La section portant sur la *gestion de la demande* fournit les détails quant à cette aide.

➡ **Évaluer avec le gouvernement du Québec et la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) la possibilité d'obliger les entreprises offrant gratuitement du stationnement à donner à tous leurs employés le choix entre le stationnement gratuit ou une prime équivalente en argent pour le transport en commun**

Ce projet est inspiré du concept américain de «Parking Cash Out». Il consiste en l'obligation pour les employeurs offrant gratuitement du stationnement à permettre à tous leurs employés de choisir entre le stationnement gratuit ou une prime équivalente en argent pour le transport en commun. Montréal veut évaluer avec le gouvernement du Québec la possibilité d'exiger l'implantation d'une telle mesure auprès des entreprises et institutions situées dans les secteurs fortement desservis par le transport en commun.

Pour être efficace et ne pas inciter les entreprises et institutions à s'éloigner des secteurs fortement desservis par le transport en commun, par exemple vers les parcs industriels autoroutiers, ce projet devra obligatoirement toucher l'ensemble du territoire de la CMM.

Un tel programme rendrait visible le coût d'opportunité du stationnement et offrirait l'équité entre les usagers du transport en commun et les automobilistes. De plus, il faciliterait l'atteinte des objectifs de croissance du transport en commun fixés à 8% d'ici 2012 par le gouvernement du Québec dans la *Politique québécoise du transport collectif* adoptée en 2006.

➡ **Procéder à une révision en profondeur des avantages accordés aux employés municipaux en matière de stationnement**

Montréal est bien conscient de l'importance d'une gestion stratégique du stationnement. L'expérience a démontré que l'on ne pourra jamais favoriser l'utilisation du transport en commun pour les déplacements travail-domicile tant que l'on n'imposera pas de contraintes plus importantes à l'utilisation de la voiture individuelle.

À titre d'employeur responsable et respectueux des principes de développement durable, Montréal veut collaborer pour diminuer l'utilisation de l'auto en solo par ses employés et ainsi contribuer à la lutte aux changements climatiques. Elle procédera ainsi à une révision complète des avantages qu'elle accorde à ses employés en ce qui a trait au stationnement, notamment à ceux qui bénéficient d'une allocation pour garer leur véhicule au centre-ville, un secteur fortement desservi par le transport en commun.

Cette révision est incontournable pour marquer l'importance qu'accorde Montréal au transport en commun. Tous les spécialistes en transport reconnaissent en effet qu'un stationnement facilement accessible, disponible en tout temps et gratuit ou économique encourage inévitablement l'utilisation de l'automobile.

Ce projet ne requiert pas d'investissements et pourrait même permettre certaines économies, car il faut parfois louer des terrains pour permettre aux employés d'y stationner.

2.2 L'adaptation de l'offre de stationnement aux pratiques de transport durable

Afin d'adapter l'offre de stationnement aux pratiques de transport durable, Montréal s'engage à :

➡ **Aménager dès 2007 des stationnements pour l'autopartage**

Bien que cette nouvelle forme de mobilité s'inscrive dans la philosophie du Plan de transport et qu'elle réponde à sa Vision, aucune disposition n'a été prévue jusqu'à maintenant pour faire face à la croissance phénoménale qu'a connue ce secteur d'activité. En 2006, à Montréal, l'autopartage comptait 8 500 abonnés, un nombre qui augmente d'environ 30% par année. Selon les données fournies par Communauto, le nombre de membres pourrait atteindre les 18 000 usagers d'ici 2009. Cette croissance pourrait même être plus soutenue, grâce à l'instauration d'un partenariat avec la Société de transport de Montréal (voir la section portant sur l'autopartage).

Le Centre pour un transport durable (CTD) définit le transport durable de la façon suivante :

«Un système qui permet de répondre aux besoins essentiels d'accès des personnes et des sociétés de façon sûre et respectueuse de la santé humaine et des écosystèmes, dans un souci d'équité pour les générations actuelles et futures. Il se doit d'être abordable et efficace, en plus d'offrir un choix de modes et d'appuyer une économie dynamique. Il doit maintenir les émissions et la production de déchets en deçà de la capacité d'absorption de la planète, limiter la consommation de ressources non renouvelables, réutiliser et recycler ses composantes et réduire au minimum la consommation de ressources non renouvelables, l'utilisation des terres et le bruit.»

Étant donné que l'expansion souhaitable de cette nouvelle forme de mobilité est étroitement liée à la disponibilité du stationnement, Montréal déploiera tous les efforts requis pour assurer le développement de l'autopartage, dont :

- reconnaître officiellement les entreprises d'autopartage comme des entreprises d'intérêt public;
- demander aux arrondissements d'intégrer les besoins de l'autopartage dans les plans locaux de déplacements;
- assurer le remplacement des places lors de la fermeture de stationnements sur des terrains publics où sont garés des véhicules d'autopartage;
- assigner des places de stationnement public hors rue, en partenariat avec Société en commandite Stationnement de Montréal et les arrondissements;
- réserver des places de stationnement sur rue à l'autopartage;
- développer des mécanismes de gestion pour faciliter les opérations d'entretien et de déneigement des places dédiées à l'autopartage;
- attribuer des vignettes de stationnement universelles.

L'objectif est de mettre à la disposition de l'autopartage plusieurs centaines de nouvelles places afin d'encourager le développement de cette nouvelle forme de mobilité.

➡ Implanter des stationnements pour le covoiturage

Le taux d'occupation des véhicules dans le cas des déplacements à destination de Montréal est de 1,27 personne par véhicule. Montréal veut encourager la population à pratiquer le covoiturage, qu'elle soit de Montréal ou de la périphérie. Pour y arriver, des places de stationnement pour le covoiturage seront aménagées et bien signalisées.

Dès 2008, lors du renouvellement des permis d'occupation, Montréal négociera avec les exploitants de terrains de stationnement la possibilité de réserver au moins 10% des places pour le covoiturage. Un mécanisme de gestion sera élaboré avec les représentants de cette industrie.

➡ Développer un réseau de stationnements incitatifs

La plupart des grandes villes ayant misé sur le transport en commun ont développé un réseau de stationnements incitatifs. De tels stationnements existent sur l'île de Montréal, principalement aux gares de trains de banlieue, et offrent plus de 7 000 places. Les stationnements incitatifs installés sur l'île sont un atout pour Montréal puisqu'ils favorisent le duo auto – transport en commun. Ils captent jusqu'à 6% des automobilistes se dirigeant vers le centre-ville, sans compter les gens qui laissent leur véhicule dans les stationnements situés hors de l'île.

Montréal veut accroître le nombre de stationnements incitatifs sur l'île situés en amont de la congestion. Ces stationnements seront destinés en priorité aux abonnés du programme de fidélisation au transport en commun développé par l'AMT et ses partenaires.

Il est envisagé que ces stationnements soient développés en partenariat avec le secteur privé, car ils pourraient avantageusement être subordonnés à la construction d'édifices à bureaux ou commerciaux, offrant ainsi la possibilité de les aménager à l'intérieur, conformément aux orientations du *Plan d'urbanisme*. Ce projet incitera les nombreux résidants de l'île de Montréal qui stationnent leur véhicule au centre-ville en pointe du matin (53%) à utiliser le transport en commun. Il permettra de diminuer considérablement la circulation de transit dans les quartiers résidentiels, améliorant ainsi la qualité de vie dans ces quartiers.

Par ailleurs, Montréal encourage le gouvernement du Québec à poursuivre la construction de stationnements incitatifs en dehors de l'île de Montréal. Les stationnements incitatifs représentent un juste compromis entre l'utilisation de l'automobile et celle des transports collectifs pour les résidants de la proche banlieue et des couronnes. Si pour certains, ils sont considérés comme un avantage consenti aux banlieusards, notamment en raison de leur gratuité, en revanche il faut reconnaître qu'ils réduisent considérablement l'envahissement quotidien des quartiers anciens de Montréal découlant des déplacements pendulaires effectués par les navetteurs.

Ce projet structurant pour l'avenir du transport en commun nécessitera des investissements considérables de l'ordre de 25 M$. Une étude visant à déterminer les emplacements potentiels et les mécanismes de gestion sera lancée dès 2008 en vue d'offrir progressivement de nouvelles places dès 2010.

➡ Favoriser l'utilisation des stationnements de centres commerciaux et de grands équipements institutionnels pour les usagers du transport en commun et du covoiturage

À de multiples endroits sur le territoire de Montréal, il pourrait s'avérer avantageux d'utiliser les stationnements des centres commerciaux ou des grands équipements institutionnels ou récréatifs comme le Stade olympique pour permettre aux usagers du transport en commun et aux covoitureurs d'y laisser leur véhicule. Plutôt que de minéraliser de nouvelles surfaces et d'hypothéquer les potentiels de développement de terrains situés près des lieux d'embarquement du transport en commun à des fins plus rentables, Montréal ciblera les secteurs propices à de tels stationnements et entreprendra des négociations avec les propriétaires. Le projet est inspiré du concept américain «Shop and Ride». Il consiste à facturer aux utilisateurs un tarif mensuel échangeable à la fin du mois dans les commerces participants. La formule est intéressante pour tous les acteurs (usagers, commerçants).

Par ailleurs, l'utilisation d'une partie du stationnement du Parc olympique, comptant environ 4000 places, pourrait constituer une autre avenue pour l'implantation de places de stationnement à des fins incitatives. En effet, la localisation stratégique de ce stationnement près du métro Pie-IX et du futur axe de SRB constitue un potentiel à évaluer.

➡ Éliminer les stationnements illégaux et les pratiques illégales

L'amélioration progressive et significative du transport en commun et des modes actifs à destination du centre-ville sera accompagnée d'une volonté de la Ville de réduire la capacité excédentaire de stationnement au centre-ville et de ne pas permettre d'ajout de capacité nouvelle.

Quiconque se déplace au centre-ville est en mesure de constater que de nombreux gestionnaires de stationnement remplissent à outrance les terrains qu'ils exploitent. Montréal veut mettre de l'ordre dans le domaine du stationnement hors rue et procédera à un inventaire de la situation juridique des stationnements. L'élimination des stationnements illégaux améliorera l'image du centre-ville et favorisera le développement. Une telle mesure aura inévitablement pour effet de réduire l'offre de stationnement. Sur le plan économique, l'espace utilisé par le stationnement représente une perte considérable de valeur foncière et de revenus pour la Ville.

L'arrondissement de Ville-Marie s'est lancé depuis quelques années dans un vaste programme de développement des terrains vacants. Déjà plus de 38 000 mètres carrés de terrains illégaux, exploités à des fins de stationnement, ont été fermés sur 32 sites, totalisant 2000 places de stationnement. Montréal veut poursuivre le travail entrepris et soutiendra les efforts des arrondissements.

2.3 L'information aux usagers

Afin d'améliorer l'information aux usagers, Montréal s'engage à :

➡ Simplifier la signalisation du stationnement sur rue

La question de l'affichage et de la signalisation du stationnement sur rue est problématique à Montréal. En essayant d'adapter la réglementation à chacune des situations possibles, cela a entraîné une multiplication de panneaux de signalisation rendant difficile leur interprétation pour l'usager. Montréal s'engage à uniformiser le contenu de la signalisation sur le territoire de l'île, tout en respectant les champs de compétence des villes et des arrondissements. En vertu des pouvoirs d'harmonisation qui lui sont consentis, elle établira certains standards qui faciliteront l'interprétation.

➡ Signaler les places disponibles

En implantant un système d'information indiquant les places restantes, Montréal souhaite informer les automobilistes des nombreuses places de stationnement disponibles à l'intérieur des édifices. Une telle mesure permettra d'optimiser l'offre actuelle de stationnement, ce qui pourra éviter la construction de nouvelles places.

Une meilleure signalisation des places disponibles empêchera également le maraudage et les déplacements inutiles. Elle réduira également la prolifération de panneaux artisanaux de piètre qualité nuisant à l'image du centre-ville.

➡ Aménager des stationnements pour véhicules écoénergétiques et microvoitures

Afin d'encourager ses citoyens à opter pour l'achat de véhicules écoénergétiques, Montréal offrira, dès 2008, des places de stationnement pour les véhicules électriques, hybrides et les microvoitures (moins de trois mètres), en offrant des tarifs avantageux. Elle travaillera en collaboration avec les gestionnaires de stationnements privés pour que ces derniers offrent également des avantages à ces catégories de véhicules.

Des bornes de recharge pour véhicules électriques seront graduellement implantées à des endroits stratégiques, dès que le marché offrira des véhicules électriques homologués par Transports Canada et autorisés à circuler sur la voie publique. L'installation de bornes de recharge n'est pas considérée dans l'immédiat, car l'industrie automobile n'offre pas encore de véhicules tout électriques. Cette initiative permettra à Montréal d'acquérir une notoriété à l'échelle nord-américaine dans le domaine des véhicules électriques.

3. En résumé

Dans les années 70 et 80, à Montréal comme ailleurs, les décisions en matière de stationnement allaient dans le sens d'une augmentation de l'offre afin de répondre à une demande sans cesse grandissante. Cela a eu comme répercussion une forte augmentation de l'utilisation de l'automobile, au détriment du transport en commun.

Les choses doivent changer. On le sait maintenant, le stationnement a trop longtemps été négligé dans la planification des transports bien qu'il en constitue une composante essentielle. Dans ce contexte, les actions proposées en matière de stationnement constituent un moyen important du Plan de transport pour atteindre la Vision que s'est donnée Montréal.

Tableau 9

COÛTS DES PROJETS DANS LE DOMAINE DU STATIONNEMENT

	COÛT PONCTUEL	COÛT D'IMMOBILISATION *(en milliers $)*				COÛT ANNUEL DE FONCTIONNEMENT
	(MILLIERS $)	**0-5 ANS**	**5-10 ANS**	**+10 ANS**	**TOTAL**	**(MILLIERS $)**
Adopter une politique de stationnement	500					
Modifier la réglementation d'urbanisme en matière de nombre de places de stationnement	*À déterminer*					
Évaluer la possibilité d'obliger les entreprises offrant gratuitement du stationnement à donner le choix entre le stationnement gratuit ou une prime équivalente pour le transport en commun	100					
Procéder à une révision en profondeur des avantages accordés aux employés municipaux en matière de stationnement	*À déterminer*					
Aménager dès 2007 des stationnements pour l'autopartage	50	100			**100**	
Implanter des stationnements pour le covoiturage	50					
Développer un réseau de stationnements incitatifs	200	25 000			**25 000**	
Favoriser l'utilisation des stationnements des centres commerciaux – équipements institutionnels	250					
Éliminer les stationnements illégaux et les pratiques illégales	250					
Simplifier la signalisation du stationnement sur rue	100					
Signaler les places disponibles		1 000			**1 000**	
Aménager des stationnements pour véhicules écoénergétiques et microvoitures	50		100		**100**	
TOTAL	**1 550**	**26 100**	**100**		**26 200**	

C

La sécurité des déplacements et la qualité de vie

La sécurité des déplacements et la qualité de vie – non-négociable !

1. Les orientations

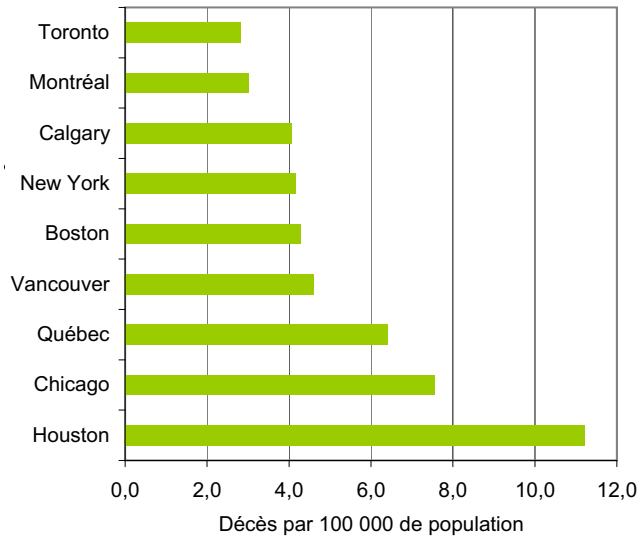
Le transport génère des nuisances qui touchent directement à la santé et à la qualité de vie des Montréalais. Montréal est bien conscient de cet enjeu, et ses plans stratégiques comme le *Plan d'urbanisme* et le *Plan de développement durable de la communauté montréalaise* ont déjà posé des balises et des moyens de mise en œuvre d'actions permettant de réduire ces nuisances. La sécurité des déplacements joue un rôle primordial sur la qualité de vie et constitue un facteur déterminant de santé publique.

Les interventions en sécurité des déplacements sur le territoire ont permis à Montréal de figurer parmi les villes les plus sécuritaires d'Amérique du Nord (Figure 18). Montréal s'est toujours préoccupé de la sécurité des usagers de la rue notamment des piétons et des cyclistes : programmes de sécurisation autour des écoles et des parcs, programmes de sécurisation des intersections, interdiction du virage à droite au feu rouge, programme d'amélioration de l'éclairage, augmentation significative de la présence policière dédiée à la sécurité des déplacements, mise aux normes des feux et installation de feux piétons à décompte numérique, etc. Mais il y a encore trop de victimes de la route. Chaque année, plus de 12 000 personnes sont blessées et de 50 et à 70 sont tuées dans un accident de la route sur le territoire de Montréal, et depuis 1997 le nombre de blessés augmente.

Pour faire de Montréal un endroit où il est possible de se déplacer en toute sécurité, où les comportements délinquants ne sont pas tolérés, Montréal interviendra davantage pour réduire de 40 % le nombre d'accidents au cours des dix prochaines années, le premier pas d'une vision « zéro accident ».

Des efforts additionnels et plus importants que ceux déjà consentis sont nécessaires pour atteindre nos objectifs. Ces efforts doivent s'inscrire dans une démarche stratégique planifiée avec les principaux acteurs dans le domaine de la sécurité des déplacements et avec la collaboration de tous les Montréalais.

Figure 18 - Taux moyens de décès reliés aux accidents de la route

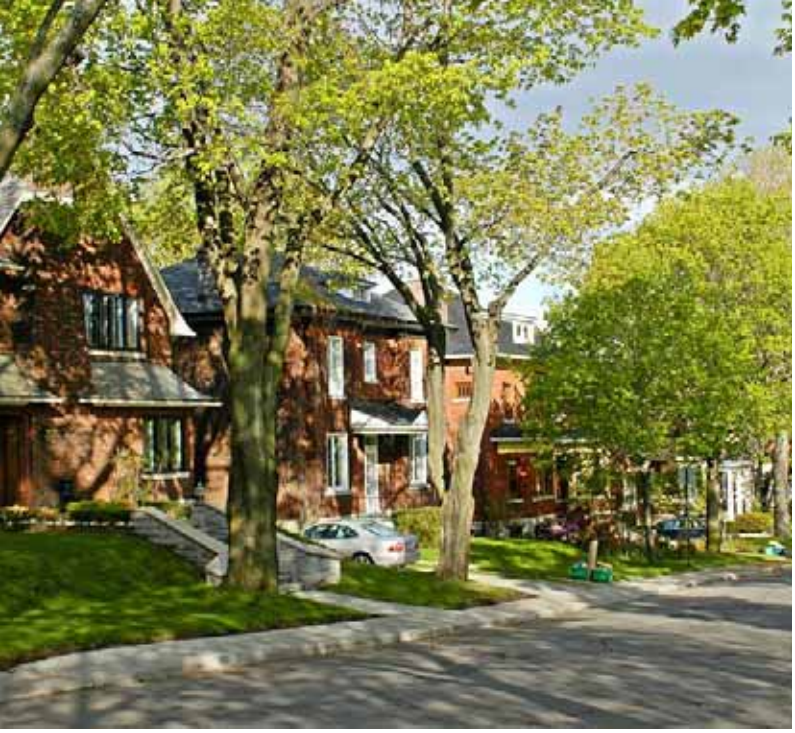


2. Les interventions proposées

Les mesures déjà en place, favorables pour la sécurité, telle que l'interdiction du virage à droite au feu rouge, seront maintenues. La stratégie du Plan de transport d'augmenter les parts modales du transport en commun et des transports actifs et de diminuer l'usage de l'automobile est en soi favorable à la sécurité de l'ensemble des déplacements et à l'amélioration de la qualité de vie des Montréalais.

En appui à cette stratégie, Montréal agira sur quatre volets :

- créer des *quartiers verts*;
- adapter l'aménagement des rues;
- changer les comportements;
- mettre en place un bureau de la sécurité des déplacements.



2.1 Créer des *quartiers verts*

En conformité avec la *Charte des milieux de vie montréalais* et avec les principes d'aménagement du domaine public énoncés dans le *Plan d'urbanisme*, Montréal mettra en place des *quartiers verts* pour augmenter la sécurité des piétons et des cyclistes et la qualité de vie dans les quartiers.

Le concept de *quartier vert* s'inspire de l'initiative du *Plan de déplacement de Paris* qui propose le développement de *quartiers verts*. Un *quartier vert* est un secteur désigné par une signalisation et un réaménagement du domaine public (chaussées, trottoirs, squares, parcs) qui favorise davantage la marche et le vélo et rend l'usage de ces modes conviviaux pour toutes les personnes. L'accès au transport en commun à partir de ces zones est facilité et, à l'intérieur de son périmètre, la circulation automobile est restreinte aux déplacements locaux et se fait à de faibles vitesses, adressant ainsi la problématique que représente la circulation dite de transit. Ce concept est applicable aux quartiers résidentiels ainsi qu'autour des établissements scolaires, des hôpitaux et autres établissements publics ou encore pour certains secteurs ou rues à vocation commerciale ou touristique.

Les actions réalisées à ce jour par la Ville s'arriment favorablement au concept de *quartier vert* :

- en 1992, Montréal réglemente à 30 km/h la vitesse maximale autour des écoles et des parcs;
- en 1999, Montréal élabore un réseau de camionnage ayant pour principal objectif la quiétude des quartiers résidentiels. Sa mise en œuvre comprend le contrôle, voire l'interdiction de la circulation des camions dans les quartiers résidentiels tout en assurant un réseau efficient de circulation des marchandises;
- depuis plusieurs années, les arrondissements et les villes reconstituées réalisent des projets de modération de la circulation.

La définition des *quartiers verts* sur le territoire sera incluse dans les plans locaux de déplacement des villes et des arrondissements. Dans un souci d'harmonisation, des critères d'implantation seront définis, entre autres, pour tenir compte de la hiérarchisation du réseau routier et pour protéger les axes structurants de transport. Montréal demandera au gouvernement du Québec de reconnaître officiellement le concept de *quartier vert* en l'intégrant dans les documents de normalisation utilisés au Québec comme le *Code de sécurité routière* et les normes de signalisation et d'aménagement du ministère des Transports du Québec.

Les *quartiers verts* se distingueront par l'implantation de mesures comme :

- une signalétique particulière aux accès signifiant aux usagers l'entrée d'un *quartier vert*;
- l'implantation de mesures de modération de la circulation pour décourager la circulation de transit et réduire les vitesses des automobiles;
- la fermeture permanente ou temporaire de rues ou de ruelles à la circulation automobile;
- l'augmentation du couvert végétal et l'embellissement des quartiers, pouvant être coordonnés à des aménagements de modération de la circulation automobile;
- l'augmentation du marquage des traverses de chaussées et le rajustement de l'éclairage de la rue;
- la baisse de la vitesse maximale autorisée de 50 km/h à 40 km/h sur l'ensemble des rues dans la zone;
- l'inclusion de zones de 30 km/h autour des écoles, des parcs et autres secteurs nécessitant une baisse importante de la vitesse de circulation;
- une modification à la réglementation du stationnement et des sens de circulation.

En plus des orientations contenues dans la *Charte du piéton*, Montréal se dotera à court terme, d'une série d'outils venant en appui aux villes et aux arrondissements, afin de soutenir l'implantation des *quartiers verts* :

➡ **un guide d'aménagement pour les piétons, incluant les critères d'accessibilité universelle;**

➡ **un plan directeur de gestion des déplacements;**

➡ **une hiérarchie révisée du réseau routier;**

➡ **un plan de camionnage pour le territoire de l'agglomération;**

➡ **un bureau d'aide technique.**

De plus, pour que l'implantation des mesures de modération de la circulation soit considérée de manière systématique dans le traitement des *quartiers verts,* Montréal se dotera d'un processus comprenant une politique et des règlements d'harmonisation fournissant ainsi un encadrement et des principes d'implantation. Conjointement, Montréal produira un guide d'aménagement des mesures de modération de la circulation pour l'agglomération.

2.2 Adapter l'aménagement des rues

La sécurité des usagers le long des rues est dépendante des aménagements qui permettent une cohabitation des déplacements (la marche, le vélo, l'automobile), notamment par une gestion des conflits entre les modes. Rappelons que 65 % des accidents ont lieu aux intersections, 63 % des piétons sont blessés aux intersections et 55 % des piétons blessés le sont le long des artères. Montréal continuera d'adapter l'aménagement des rues pour améliorer la sécurité de l'ensemble des usagers en considérant en premier lieu le piéton et le cycliste.

Tel qu'il est mentionné dans les sections précédentes du Plan, dès 2007, Montréal :

- révisera l'ensemble des passages piétonniers pour en faire des aménagements plus visibles pour les automobilistes et plus sécuritaires pour les piétons (4 M$ en 2007);
- réalisera la phase III de la sécurisation de la rue Notre-Dame (9 M$ en 2007);
- déploiera des mesures favorables aux piétons aux abords des stations de métro.

En plus des rues situées dans les *quartiers verts*, Montréal interviendra sur l'ensemble du réseau routier, en particulier le long des axes structurants de transport. Pour cela, les projets suivants seront réalisés :

➡ Sécuriser 50 intersections par année

Ce programme de sécurisation permettra de façon systématique de cibler annuellement 50 intersections qui présentent un problème, notamment pour les piétons, et d'intervenir par la mise en place de mesures physiques simples et efficaces telles que le dégagement des champs de visibilité pouvant conduire à l'interdiction du stationnement, l'installation de feux piétons, la modification du phasage et du minutage des feux, la bonification de l'éclairage, le renforcement et la modification du marquage des passages piétonniers et la réduction des largeurs de traversée des chaussées. Ce programme annuel nécessitera un budget annuel de 6 M$.

La sécurisation des intersections fera l'objet d'un processus systématique d'évaluation. Des mesures de sécurisation seront déployées sur l'ensemble de l'île de Montréal.

La figure 19 présente les intersections prioritaires et les abords des stations de métro à sécuriser. Les travaux de sécurisation débuteront dès 2007.

Sur 10 ans, ce programme permettra de revoir 500 intersections. Le programme d'amélioration de la sécurité à 12 carrefours, réalisé en 1994, a donné comme résultat un ratio moyen bénéfices/coûts (coûts sociaux des accidents sur les coûts d'ingénierie et d'exécution) de 14 pour 1.

➡ Réduire la limite de vitesse de 50 km/h à 40 km/h

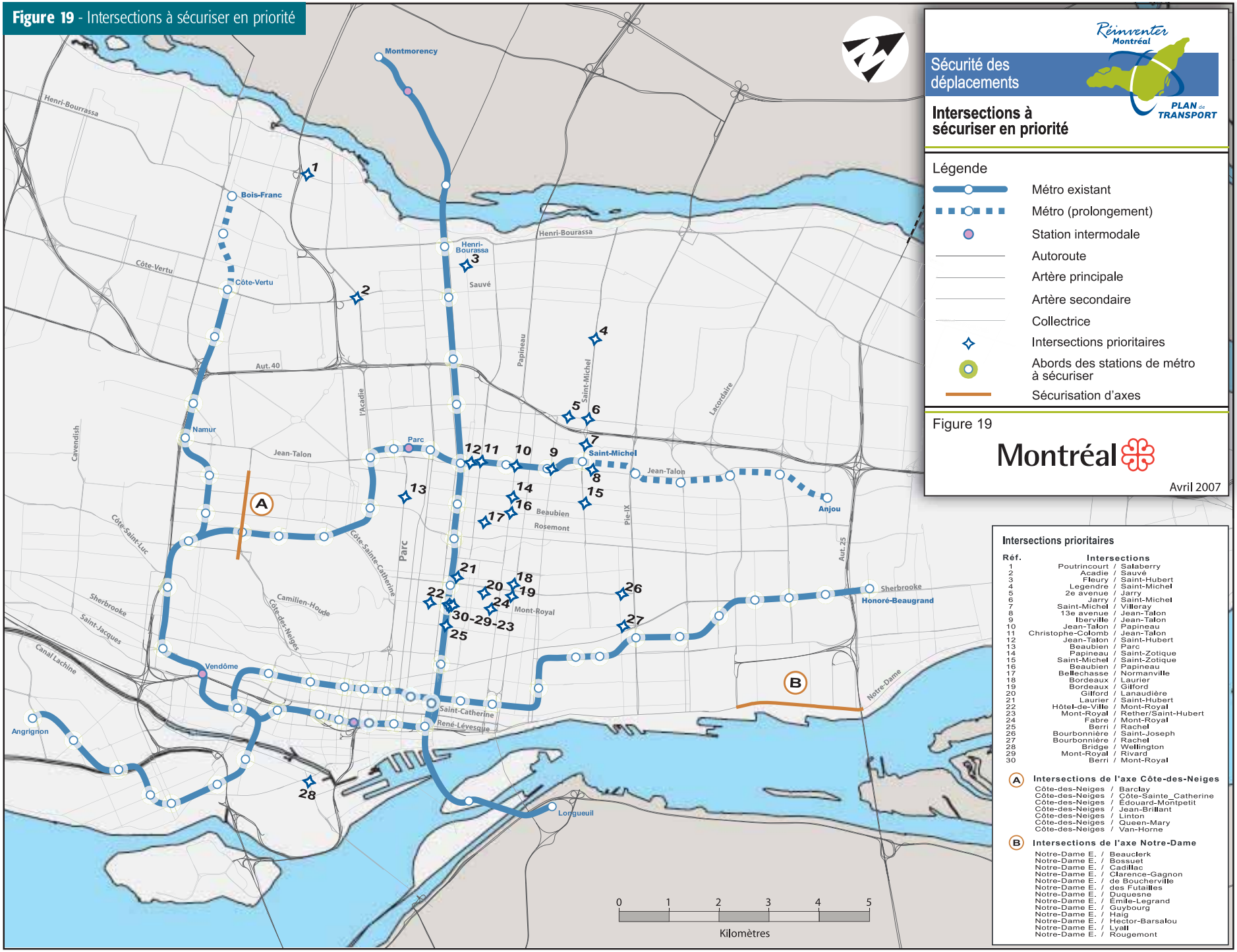
Il s'agit de réduire la vitesse à 40 km/h sur l'ensemble des rues locales et dans les *quartiers verts*. La vitesse sur les artères restera de façon générale inchangée, à l'exception de certains tronçons, par exemple le long de la rue Sainte-Catherine au centre-ville, qui, selon la période, la nature des activités ou la concentration de piétons, pourraient aussi bénéficier d'une réduction de la vitesse de circulation.

Cette initiative aura peu d'impact sur les temps de parcours des automobilistes comparativement à ses effets bénéfiques sur l'environnement et sur la sécurité des Montréalais. Cette mesure permettra de réduire le risque d'accident et la gravité des blessures. La probabilité de décès d'un piéton qui se fait heurter par une automobile à 50 km/h est de 70 % comparativement à 25 % s'il est frappé à 40 km/h.

Certains arrondissements appliquent déjà cette vitesse et d'autres sont en processus d'adoption de nouveaux règlements sur les vitesses affichées. Pour harmoniser cette nouvelle réglementation et avoir une réglementation d'ensemble plutôt qu'un morcellement à travers le territoire, Montréal demande au gouvernement du Québec de modifier le *Code de sécurité routière* en conséquence.

Ce projet sera accompagné par un programme d'implantation de mesures de modération de la circulation pour s'assurer d'une réduction effective des vitesses dans les *quartiers verts*, mais aussi pour décourager l'usage des rues locales pour des déplacements qui devraient être canalisés sur les artères.

Figure 19 - Intersections à sécuriser en priorité



Intersections prioritaires

Réf.	Intersections
1	Poutrincourt / Salaberry
2	Acadie / Sauvé
3	Fleury / Saint-Hubert
4	Legendre / Saint-Michel
5	2e avenue / Jarry
6	Jarry / Saint-Michel
7	Saint-Michel / Villeray
8	13e avenue / Jean-Talon
9	Iberville / Jean-Talon
10	Jean-Talon / Papineau
11	Christophe-Colomb / Jean-Talon
12	Jean-Talon / Saint-Hubert
13	Beaubien / Parc
14	Papineau / Saint-Zotique
15	Saint-Michel / Saint-Zotique
16	Beaubien / Papineau
17	Bellechasse / Normanville
18	Bordeaux / Laurier
19	Bordeaux / Gilford
20	Gilford / Lanaudière
21	Laurier / Saint-Hubert
22	Hôtel-de-Ville / Mont-Royal
23	Mont-Royal / Rether/Saint-Hubert
24	Fabre / Mont-Royal
25	Berri / Rachel
26	Bourbonnière / Saint-Joseph
27	Bourbonnière / Rachel
28	Bridge / Wellington
29	Mont-Royal / Rivard
30	Berri / Mont-Royal

A Intersections de l'axe Côte-des-Neiges

Côte-des-Neiges / Barclay
Côte-des-Neiges / Côte-Sainte_Catherine
Côte-des-Neiges / Édouard-Montpetit
Côte-des-Neiges / Jean-Brillant
Côte-des-Neiges / Linton
Côte-des-Neiges / Queen-Mary
Côte-des-Neiges / Van-Horne

B Intersections de l'axe Notre-Dame

Notre-Dame E. / Beauclerk
Notre-Dame E. / Bossuet
Notre-Dame E. / Cadillac
Notre-Dame E. / Clarence-Gagnon
Notre-Dame E. / de Boucherville
Notre-Dame E. / des Futaillles
Notre-Dame E. / Duquesne
Notre-Dame E. / Émile-Legrand
Notre-Dame E. / Guybourg
Notre-Dame E. / Haig
Notre-Dame E. / Hector-Barsalou
Notre-Dame E. / Lyall
Notre-Dame E. / Rougemont

➡ Sécuriser les zones de chantiers de construction

Montréal développera un ensemble de mesures et d'outils pour rendre les zones de chantiers (hors rue ou sur rue) sécuritaires en tout temps aux piétons et aux cyclistes et pour assurer un cheminement continu des parcours. Ce projet permettra aussi de réduire le risque d'accident des automobilistes. Les actions à court terme sont :

- inclure des devis types incluant des normes de signalisation et d'aménagement aux appels d'offres pour les travaux de voirie;
- doter les arrondissements et les villes reconstituées d'un processus leur permettant de délivrer des permis d'entraves;
- évaluer s'il y a lieu de modifier le niveau des amendes;
- ajouter ou modifier les normes pour tenir davantage compte du maintien des cheminements piétonniers et cyclables dans le contexte urbain;
- embaucher et former des inspecteurs au sein des arrondissements et des villes reconstituées pour garantir le respect des permis d'entraves;
- réviser, en collaboration avec la Régie du bâtiment du Québec, le code de construction pour renforcer les exigences relatives à la protection du public aux abords des chantiers et de moduler en conséquence l'information et la formation des inspecteurs et des partenaires;
- élaborer un code de déontologie, de type « chantier propre » pouvant conduire à des protocoles d'entente entre Montréal et ses partenaires dans le monde de la construction.

Les résultats attendus de ces actions sont :

- une circulation des piétons et des cyclistes prise en charge dans les zones de chantier;
- un déplacement des personnes à mobilité réduite pris en charge dans les zones de chantier;
- le maintien des services de transport en commun;
- la réduction du débordement de la circulation automobile dans les quartiers résidentiels et les *quartiers verts*;
- une réduction du nombre de victimes aux abords des chantiers de construction;
- une plus grande adhésion du public aux interventions de Montréal sur la voirie.

Dès 2007, dans le cadre des travaux majeurs, comme la réfection du boulevard Saint-Laurent, Montréal imposera aux entrepreneurs des dispositions particulières pour la protection des piétons aux abords des chantiers.

2.3 Changer les comportements

On constate encore trop souvent des infractions au *Code de sécurité routière* sur le réseau routier montréalais. Selon des enquêtes de la SAAQ, on constate que :

- plus d'un conducteur sur deux ne respecte pas les limites de vitesse en milieu urbain;
- un automobiliste sur quatre mentionne qu'il lui arrive très ou assez souvent d'accélérer pour passer sur un feu jaune;
- 28 % des piétons ne respectent pas toujours les feux;
- 45 % des piétons interrogés disent traverser ailleurs qu'aux intersections.

L'inattention, la distraction et le non-respect du *Code de sécurité routière* sont souvent ciblés comme des facteurs contributifs :

- en 2005, à Montréal, 4 542 personnes ont été victimes d'une collision causée par l'inattention ou la distraction des conducteurs;
- brûler un feu rouge ou conduire à des vitesses imprudentes sont reconnus comme étant les principaux facteurs contributifs dans 20 % à 25 % des accidents.

Ces infractions augmentent les risques d'accident. Montréal interviendra davantage pour changer ces comportements.

➡ Augmenter la présence policière pour faire respecter le *Code de sécurité routière*

En 2006, Montréal a procédé à l'embauche de 133 nouveaux policiers dédiés à la sécurité des déplacements. Le contrôle exercé par ces nouveaux agents augmente le risque et la perception du risque d'être pris en infraction et contribue à faire respecter le *Code de sécurité routière*. Actuellement, le SPVM procède à une réorganisation des postes de quartier pour améliorer leur capacité d'intervention et pour avoir une présence plus importante sur le terrain.

➡ Interdire l'usage du téléphone cellulaire au volant

La conduite automobile nécessite une grande attention, notamment dans un environnement urbain où les vitesses, les mouvements et les

conflits sont nombreux et variés. L'inattention et la distraction sont reconnues comme des facteurs contributifs des accidents. Montréal est favorable à l'introduction d'une nouvelle législation visant à interdire l'usage du téléphone cellulaire. Montréal demandera au gouvernement des modifications législatives lui permettant d'interdire sur son territoire l'usage du téléphone cellulaire au volant. À court terme, Montréal réglementera son usage dans les véhicules municipaux.

➡ Réaliser des campagnes de sensibilisation au respect du *Code de sécurité routière*

Afin de favoriser le respect du *Code de sécurité routière* et des comportements plus courtois entre les piétons, les cyclistes et les automobilistes, Montréal intensifiera les campagnes de sensibilisation et de surveillance policière. Pour plus d'efficacité, ces deux activités seront réalisées simultanément en fonction de stratégies globales en impliquant l'ensemble des partenaires (ville, arrondissements, SAAQ, MTQ, Direction de santé publique de Montréal, commissions scolaires, CAA Québec, etc.), l'objectif étant de modifier les comportements qui constituent un risque pour la population et d'établir à long terme un consensus social sur le respect du *Code de sécurité routière* et le partage de la voirie.

En plus de faire du contrôle et de la prévention de façon continue, Montréal réalisera plusieurs campagnes pour sensibiliser la population et faire de la sécurité des déplacements un enjeu de société. En 2007, Montréal réalisera deux campagnes pour la sécurité des piétons et une campagne vélo. Le bureau de la sécurité des déplacements aura la responsabilité de programmer les campagnes avec le gouvernement du Québec.

➡ Implanter des cinémomètres photographiques

Plusieurs provinces canadiennes et pays européens connaissent des résultats intéressants avec l'usage du cinémomètre photographique communément appelé photos radars. Montréal considère ce système comme une solution pour modifier le comportement des conducteurs vers le respect des limites de vitesse. Un projet pilote d'installation de cinémomètres photographiques du gouvernement du Québec permettrait à l'intérieur du projet de modernisation de la rue Notre-Dame d'imposer un contrôle constant qui rendrait les possibilités de délinquance presque nulles.

Montréal étudiera aussi l'ensemble des possibilités que représentent les nouvelles technologies de contrôle automatisé telles les caméras feu rouge aux intersections.

Ces équipements automatisés permettent non seulement d'exercer un contrôle continu aux sites problématiques, mais, comme pour la présence policière, ils permettent d'augmenter chez les automobilistes le risque et la perception du risque d'être pris en infraction. Ces équipements ne remplacent pas la présence policière sur le terrain, mais ils complètent leurs opérations.

À court terme, Montréal estimera l'impact de ces outils sur la sécurité des déplacements à Montréal et, conjointement avec le gouvernement du Québec, établira le processus d'installation des systèmes automatisés. Au besoin, Montréal demandera au gouvernement des modifications législatives pour permettre ces systèmes de contrôle automatisé.

2.4 Mettre en place un bureau de la sécurité des déplacements

La mise en place d'un bureau de la sécurité des déplacements constitue une priorité pour la Ville de Montréal. Ce bureau sera l'instance municipale traitant l'ensemble des enjeux relatifs à la sécurité des déplacements sur le territoire de l'agglomération. Relevant de la Ville, le bureau doit constituer une table d'échange permanente pour, conjointement avec ses partenaires, élaborer, implanter et suivre les stratégies pour réduire le nombre de blessés et de tués.

Le bureau aura les responsabilités de développer et exploiter les outils de gestion des données d'accidents, produire des diagnostics, proposer des programmes et des projets ciblés ou généraux, concevoir des outils d'analyse et d'évaluation, réaliser des audits de sécurité des déplacements, procéder à des inspections, préparer un plan d'actions triennal, évaluer l'efficacité des mesures, effectuer des analyses économiques et communiquer périodiquement les actions et les résultats.

Montréal demandera au gouvernement du Québec de contribuer financièrement au coût de fonctionnement du bureau. Le bureau développera des ententes particulières avec les agences gouvernementales telles que le ministère des Transports et la Société d'assurance automobile du Québec, ainsi qu'avec d'autres organismes comme le Bureau des assureurs du Canada (BAC), pour le financement de ses stratégies.

En tenant compte des coûts des accidents (432 600 $ – victime décédée; 114 425 $ – victime blessée grièvement; 12 900 $ – victime blessée légèrement; 7 355 $ – accident avec dommages matériels seulement) et d'une annualisation sur 10 ans de l'objectif de réduction de 40 %, les accidents évités à Montréal permettraient des économies d'environ un milliard de dollars à la société québécoise, ou 100 M$ par année sur 10 ans.

La Table de concertation provinciale sur les piétons, mise sur pied et coordonnée depuis 2005 par le Service de police de la Ville de Montréal, est un bon exemple de projet pouvant être sous la responsabilité du bureau. À ce jour, 17 organismes se sont joints à la Table pour documenter la problématique et soumettre des recommandations pour réduire le nombre d'accidents impliquant un piéton. Le bureau de la sécurité des déplacements favorisera une gestion coordonnée des actions entre les intervenants, assurant ainsi une plus grande efficacité des investissements en sécurité à Montréal.

Ce bureau maintiendra des liens étroits avec les institutions de recherche et les universités pour déterminer et évaluer de manière systématique les techniques et les technologies émergentes qui répondront aux enjeux de sécurité des déplacements d'aujourd'hui et de demain.

Par l'entremise de ce bureau, Montréal collaborera avec le gouvernement et appuiera toutes ses démarches visant à protéger les usagers de la route, que ce soit à l'intérieur de la refonte du *Code de sécurité routière*, par l'interdiction du cellulaire au volant, par les systèmes de contrôle automatisé, par l'instauration de nouvelles politiques sur les systèmes embarqués, par l'action sur la vitesse ou la conduite avec facultés affaiblies, ou encore sur des sujets plus larges tels que les conditions hivernales.

Aux fins de la création de ce bureau, une équipe technique a été mise en place à la Ville de Montréal en 2007.

3. En résumé

Montréal s'engage dans une nouvelle démarche pour accroître la sécurité des déplacements sur son territoire. Les projets s'inscrivent dans une vision «zéro accident» afin qu'il n'y ait plus à long terme de victimes de la route à Montréal. Dans cette vision, la première cible est de réduire de 40 % les accidents d'ici 10 ans, notamment en améliorant la sécurité des réseaux, en sécurisant avant tout le déplacement des piétons et des cyclistes et en s'assurant du respect du *Code de sécurité routière* par l'ensemble des usagers.

Tableau 10

COÛTS DES PROJETS EN SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET QUALITÉ DE VIE

	COÛT PONCTUEL	**COÛT D'IMMOBILISATION *(en milliers $)***				**COÛT ANNUEL DE FONCTIONNEMENT**
	(MILLIERS $)	**0-5 ANS**	**5-10 ANS**	**+10 ANS**	**TOTAL**	**(MILLIERS $)**
Créer des *quartiers verts*		*À déterminer*				
Adapter l'aménagement des rues	5 200	30 000	30 000		**60 000**	450
Changer les comportements	700					200
Mettre en place le bureau de la sécurité des déplacements						1 450
TOTAL	**5 900**	**30 000**	**30 000**		**60 000**	**2 100**

D

Les déplacements à vocation économique et le transport des marchandises

Le transport en appui à l'économie de Montréal

1. Les orientations

La région de Montréal est de loin le principal foyer d'activités économiques du Québec, comptant pour plus de la moitié du produit intérieur brut. La polyvalence économique de la région métropolitaine se manifeste à travers ses fonctions manufacturière, commerciale, financière, universitaire et culturelle. De telles fonctions entraînent de multiples échanges avec l'extérieur, et ce, à l'échelle québécoise comme internationale.

Montréal est également une plaque tournante pour le transport des marchandises à l'échelle continentale. L'agglomération souhaite améliorer la performance des infrastructures stratégiques de transport que sont le port, les aéroports, le système ferroviaire ainsi que le réseau autoroutier. De meilleures conditions d'accès aux installations et d'intégration modale faciliteront les échanges commerciaux entre la région montréalaise et le reste du monde. Ces orientations rejoignent celles du *Plan d'urbanisme* de Montréal.

Les propositions contenues dans le Plan de transport visent à soutenir la compétitivité et la force d'attraction de Montréal en offrant des conditions favorables aux entreprises existantes ainsi qu'aux nouveaux investissements. Ces propositions tiennent compte du contexte actuel de globalisation du commerce, des nouveaux modes de production ainsi que de la croissance soutenue des échanges économiques qui est prévue[15]. Montréal continue de collaborer avec les acteurs de cette industrie à travers sa participation aux travaux du Comité interrégional pour le transport des marchandises (CITM), dont la mission consiste à consolider la position du Grand Montréal comme plaque tournante du transport des marchandises.

Par ailleurs, Montréal jouit d'une desserte interurbaine diversifiée en matière de transport des personnes, dont la qualité et la capacité des liaisons disponibles assurent adéquatement les besoins en déplacements des différentes clientèles. Cette desserte constitue un élément fondamental du rayonnement de Montréal et de sa fonction touristique.

2. Les interventions proposées

Pour soutenir les activités économiques, Montréal choisit d'intervenir principalement dans les mesures qui bonifient l'accessibilité terrestre des infrastructures stratégiques (Figure 20). Au premier chef, des améliorations du réseau routier sont prévues. Ces interventions, qui rejoignent aussi les autres objectifs du Plan de transport, combleront les besoins de l'industrie des transports et de toutes les autres activités économiques qui en dépendent.

Même si les réseaux portuaire et ferroviaire ne relèvent pas des compétences municipales, Montréal veut s'assurer de la pérennité de leurs infrastructures. Montréal, à travers ses actions en matière d'aménagement du territoire, recherche une meilleure cohabitation entre les réseaux portuaire et ferroviaire et les autres fonctions urbaines.

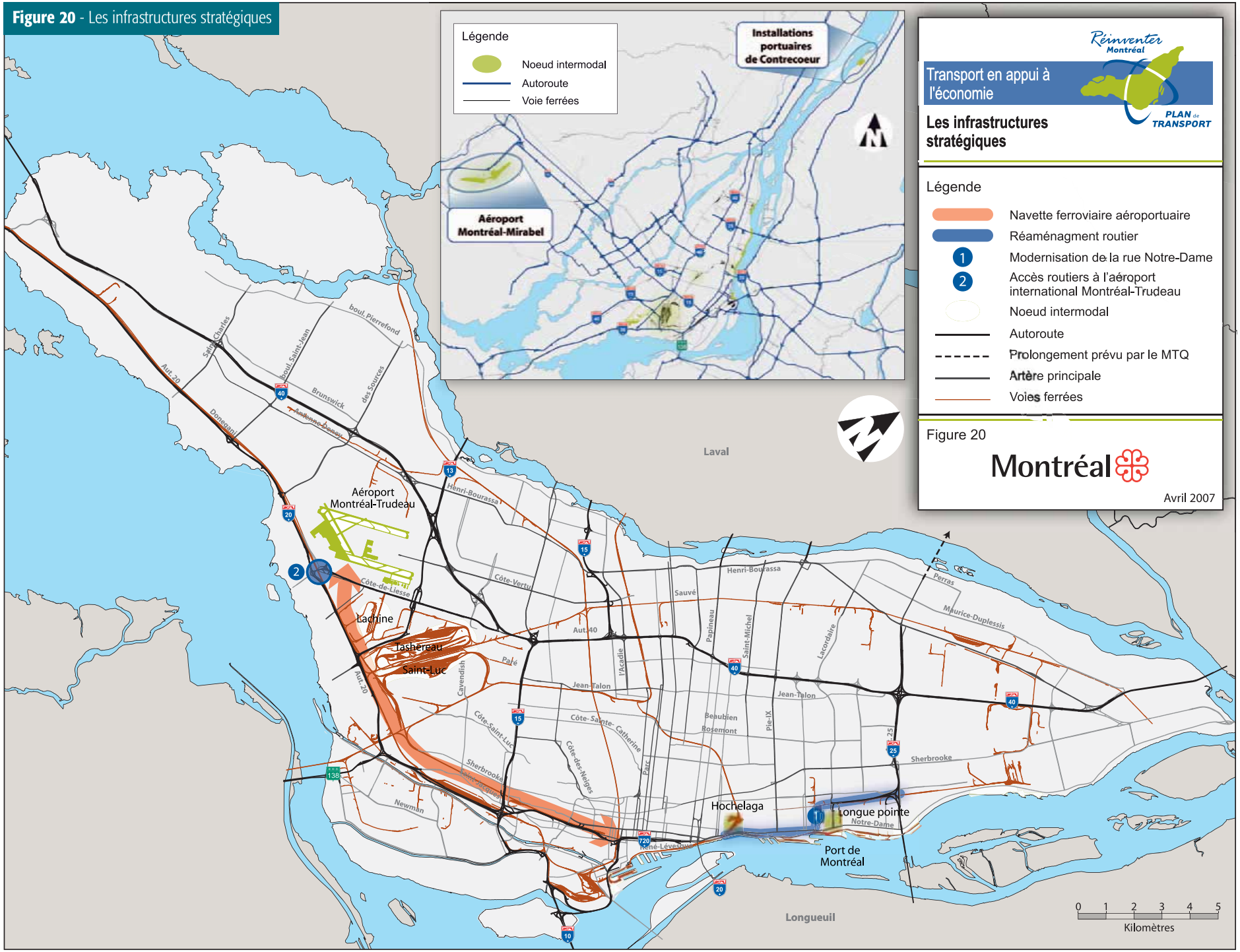
2.1 Accroître l'accessibilité terrestre du port de Montréal

L'histoire de Montréal est étroitement liée à celle de son port, qui est devenu au fil des ans l'un des ports intérieurs les plus fréquentés du monde et l'une des principales portes d'entrée maritimes de l'Amérique du Nord. En 2006, le port de Montréal a manutentionné au-delà de 25 millions de tonnes de marchandises. Les quelque 22 kilomètres d'installations portuaires se démarquent par leur polyvalence et une intégration modale élevée, notamment en matière de transports ferroviaires et routiers. Ces installations sont très compétitives au point que Montréal est aujourd'hui un leader du marché de l'Atlantique Nord, rivalisant avec les principaux ports de la côte est américaine.

Reconnaissant le port comme un élément structurant du transport des marchandises sur le territoire et son impact économique, Montréal vise à faciliter l'accessibilité terrestre sur laquelle repose une bonne part de la compétitivité. À cet égard, Montréal procède actuellement à la sécurisation du tronçon est de la rue Notre-Dame. Ce réaménagement, qui concerne le segment entre la rue Dickson et l'autoroute 25, touche les principales entrées du port, lesquelles seront corrigées afin de permettre des mouvements de camions plus aisés et sécuritaires.

L'activité portuaire génère quotidiennement environ 2 000 déplacements de camions. Pour des raisons de sécurité, d'accessibilité et de cohabitation avec le milieu urbain, Montréal améliorera substantiellement l'accessibilité routière tout en protégeant les milieux de vie environnants, à travers les actions suivantes :

Figure 20 - Les infrastructures stratégiques



➡ **Moderniser la rue Notre-Dame**[16]

La réfection complète du tronçon, allant de l'autoroute Ville-Marie à la rue Dickson, accroîtra sa performance, s'accommodera mieux du trafic lourd et donnera l'occasion de réaménager les accès routiers au port. Elle permettra également de rejoindre plus directement le réseau autoroutier.

➡ **Préserver l'intégrité physique et fonctionnelle des installations portuaires et de ses accès ferroviaires**

Étant donné que 55% du trafic conteneurisé est transbordé sur les chemins de fer et que cela limite l'usage du camion en milieu urbain, Montréal favorise la desserte ferroviaire du port et s'engage à collaborer avec l'Administration portuaire de Montréal et les compagnies de chemins de fer pour préserver les emprises et les accès ferroviaires du port. Cette proposition permettra au port de maintenir sa compétitivité dans la desserte des marchés continentaux éloignés. Par ailleurs, Montréal souhaite discuter avec les organismes concernés de la possibilité de la disparition de l'antenne ferroviaire du Vieux-Port dans un contexte de mise en valeur du territoire.

2.2 Soutenir la croissance du système aéroportuaire

Les deux aéroports – Pierre-Elliott-Trudeau et Mirabel – de la région constituent les points d'ancrage de Montréal avec le reste du monde. Avec onze millions de passagers et 275 000 tonnes de fret manutentionnées en 2006, sans compter plus d'un milliard de dollars d'investissement depuis 2000, le système aéroportuaire montréalais est en progression constante. Montréal soutient la croissance de l'aéroport Montréal-Trudeau et participe avec d'autres partenaires à :

➡ **Implanter une navette ferroviaire entre l'aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville de Montréal**[17]

Il s'agit d'offrir aux voyageurs une solution de remplacement rapide et confortable, qu'ils soient étrangers ou montréalais. Cette liaison ferroviaire constitue pour Montréal un projet prioritaire par rapport au volet routier d'accès à l'aéroport. Le service sera adapté aux besoins particuliers des touristes et voyageurs d'affaires et leur offrira une expérience agréable dans leur découverte de Montréal. À l'heure actuelle, l'offre en transport en commun à destination de l'aéroport reste très limitée et compte essentiellement sur des axes routiers fortement encombrés. Le projet de navette ferroviaire permettra de garantir un temps de parcours de 20 minutes entre le centre-ville et l'aéroport. Les travaux de modernisation de l'aéroport ont déjà prévu l'aménagement d'une gare ferroviaire.

Montréal s'est engagé en 2007 avec Aéroports de Montréal (ADM), l'AMT, le MTQ et Transports Canada à réaliser les études conduisant à la réalisation du projet. Ces études examineront entre autres l'opportunité du lien ferroviaire se connectant à la gare Lucien-L'Allier afin de le comparer à celui qui se raccorde à la gare Centrale tel que le *Plan d'urbanisme* l'indique. Les travaux de ce chantier d'envergure métropolitaine seront terminés en 2012 et l'estimation de leur coût se situe entre 475 M$ et 575 M$ selon les scénarios.

➡ **Réaménager l'échangeur Dorval**[18]

Bien que le projet de navette ferroviaire soit jugé prioritaire, le réaménagement de l'échangeur Dorval permettra d'assurer la continuité des liens autoroutiers et leur intégration avec le réseau local, en plus de rehausser l'image de l'une des entrées de ville les plus stratégiques de Montréal et de doter l'aéroport d'un accès amélioré et plus convivial pour les voyageurs. Il permettra aussi de requalifier d'importants secteurs d'emplois ayant un potentiel de développement. Le réaménagement donne l'occasion de refaire la grille routière locale, d'intégrer les services d'autobus, de train de banlieue et de prendre en compte les besoins piétonniers et cyclistes. Le projet vise une bonification globale des accès terrestres à l'aéroport tout en créant un véritable nœud intermodal.

2.3 Préserver la position stratégique du système ferroviaire de Montréal

Grand centre industriel et commercial, la région de Montréal bénéficie de la présence de deux grands chemins de fer continentaux, qui assurent un

accès stratégique à presque tous les grands marchés nord-américains. Le réseau ferroviaire est également à la source de la compétitivité intermodale du port. Montréal souhaite conserver sa position avantageuse dans le système ferroviaire. À cet égard, Montréal s'engage à :

➡ **Préserver l'intégrité physique et fonctionnelle des liens ferroviaires de son territoire**

Les corridors de chemin de fer en milieu urbain constituent des «actifs non renouvelables» précieux à la fois pour le transport des biens, le train de passagers ainsi que les trains de banlieue. Une cohabitation harmonieuse entre le réseau ferroviaire et les activités urbaines adjacentes s'avère une garantie essentielle au maintien du système ferroviaire.

➡ **Améliorer le service de trains de voyageurs sur la ligne Montréal-Toronto**

Siège de Via Rail, la principale compagnie canadienne de trains de passagers, Montréal se situe au cœur du corridor Québec-Windsor, le marché ferroviaire le plus important du pays, et à la rencontre des lignes desservant les Maritimes et le Nord-Est américain. On estime à deux millions les déplacements annuels, principalement en liaison avec Toronto, Québec, Ottawa et Halifax. Montréal considère important d'améliorer les liaisons interurbaines, entre autres, la liaison avec la capitale ontarienne, la ligne la plus importante du Canada dont la performance est souvent affectée par les convois prioritaires de marchandises. Elle demande au gouvernement du Canada, à Via Rail ainsi qu'aux deux grands réseaux ferroviaires de faire en sorte que les trains de passagers bénéficient de meilleurs de temps de parcours et d'un traitement prioritaire. Étant donné que le corridor bénéficie de deux grandes lignes, Montréal préconise une ligne réservée aux trains de voyageurs.

À titre d'exemple, le niveau de service a été considérablement accru sur la ligne Montréal-Ottawa après que Via Rail ait acquis une portion de la voie ferrée séparant les deux villes. Des améliorations à l'infrastructure et aux passages à niveau ont permis d'offrir des vitesses supérieures et une plus grande fiabilité des temps de parcours.

2.4 Poursuivre l'implantation de mesures favorables au transport par autocar

Le transport interurbain par autocar bénéficie des réseaux autoroutier et artériel relativement développés. Les autocars subissent toutefois les mêmes contraintes que la circulation générale, particulièrement aux approches de Montréal. Ils ont habituellement accès aux voies réservées au transport en commun de la région de Montréal à l'exception des voies à contresens.

Le terminus du transport par autocar est la station Centrale située au centre-ville, laquelle est reliée à la station Berri-UQAM, point de correspondance principal du réseau de métro (lignes 1, 2 et 4 du métro). Ce mode assure quelque 1,9 million de déplacements annuellement entre Montréal et les destinations principales du Québec, de l'Ontario et du Nord-Est américain.

Certaines interventions favorables au transport collectif, en l'occurrence l'implantation de mesures préférentielles dont les voies réservées, profiteront aux autocars aux approches de la région métropolitaine.

2.5 Assurer une circulation efficace des marchandises par camion

L'industrie et le commerce comptent beaucoup sur le transport par camion tant pour l'approvisionnement que pour la distribution. Le camion joue un rôle primordial dans toutes les chaînes intermodales de transport, assurant habituellement la desserte locale.

Toutefois, quelle que soit la nature des déplacements, locaux ou interrégionaux, les camions sont régulièrement retardés par l'encombrement chronique du réseau autoroutier de la région montréalaise. Plusieurs problématiques, dont les discontinuités autoroutières, la localisation en milieu urbain de certains terminaux portuaires ainsi que le réseau de camionnage, qui est encore incomplet, empêchent une canalisation efficace des véhicules.

L'île de Montréal représente un point focal du camionnage pour tout le Québec. La concentration industrielle et commerciale ainsi que la convergence du réseau autoroutier québécois entraînent une forte circulation des véhicules lourds sur le territoire montréalais. Une enquête révèle que 63 % des véhicules lourds du Québec franchissent les limites de la région métropolitaine de Montréal, dont la plupart – cinq sur six – empruntent le réseau routier de l'île de Montréal[19].

Le réseau de camionnage reste l'outil privilégié de Montréal pour s'assurer d'une circulation efficace et harmonieuse du trafic dans les quartiers. Montréal s'engage donc à :

➡ Étendre le réseau de camionnage au territoire de l'agglomération[20]

Ce projet consiste à élaborer un réseau de camionnage intégré à l'échelle de l'agglomération à l'intérieur d'une planification centralisée. Montréal reconnaît ainsi l'importance et la nécessité que le réseau de camionnage soit géré globalement, de façon coordonnée et à l'échelle de l'agglomération. Il propose donc que le réseau de camionnage soit de compétence de niveau d'agglomération. Le réseau de camionnage englobera et harmonisera tous les règlements sur la circulation des camions et des véhicules outils des villes et des arrondissements. Une nouvelle carte de camionnage sera produite pour l'ensemble du territoire de l'agglomération. Le nouveau réseau comprendra une politique de gestion du stationnement sur rue des camions à l'échelle de l'agglomération et harmonisera la délivrance des permis de circulation des véhicules hors normes sur tout le territoire.

L'extension et l'harmonisation du réseau de camionnage à l'échelle de l'agglomération permettront de faciliter la continuité des parcours de camions, de lier stratégiquement certains secteurs du territoire, de faciliter la desserte des zones industrielles et commerciales en plus de s'assurer de l'homogénéité de la signalisation. De plus, tel qu'il est prescrit également dans le *Plan d'urbanisme*, le réseau de camionnage protégera la quiétude des quartiers résidentiels et empêchera les conflits entre les milieux industriels et les milieux résidentiels en réduisant l'utilisation du réseau municipal non prévu à cette fin.

Enfin, Montréal contrôlera le poids et les dimensions des véhicules ainsi que les horaires et les aires de livraison à l'intérieur de certains périmètres définis dont le centre-ville. Ces interventions supposent des modifications aux lois et aux règlements du Québec.

➡ Augmenter les mesures de contrôle et de surveillance par les contrôleurs routiers de la SAAQ et par les policiers du SPVM

Sur le territoire de l'agglomération de Montréal, le respect de l'ensemble des règles de conduite relatives au transport routier des marchandises est assuré par le Service de police de la Ville de Montréal ainsi que par la section du contrôle routier de la Société de l'assurance automobile du Québec. En plus de la carence de postes de pesée dans la région, le nombre réduit des effectifs des agents du Contrôle routier rend difficile le contrôle de certains aspects du transport par camion. Parallèlement, les agents de la paix éprouvent de la difficulté à bien interpréter les différences entre les divers règlements et, conséquemment, à les faire respecter adéquatement.

C'est dans ce contexte que Montréal s'engage à augmenter les mesures de contrôle et de surveillance sur son territoire en ce qui a trait au transport routier de marchandises. Montréal demandera au gouvernement du Québec d'améliorer également ses mesures de contrôle. Ces mesures permettront, en plus d'assurer et de protéger la quiétude et la qualité de vie de la population par le respect de la réglementation, de cibler certaines problématiques éventuelles sur le réseau de camionnage et d'intervenir rapidement pour les enrayer.

➡ Étudier la possibilité d'implanter des centres intermodaux des marchandises à l'extérieur de l'île de Montréal

Dans un objectif de réduire la pression sur le réseau routier, de protéger les infrastructures routières, d'éviter plusieurs contraintes et nuisances à la population et d'assurer la quiétude des résidants, cette mesure, inscrite au *Plan d'urbanisme*, consiste à évaluer et à analyser l'impact de l'implantation de centres intermodaux de marchandises à l'extérieur du territoire.

Ce redéploiement du système de distribution fait partie d'une planification métropolitaine à laquelle la CMM et le CITM sont conviés à participer. Il vise, d'une part, à revoir la logistique de distribution métropolitaine afin de réduire les impacts de la circulation des camions en milieu urbain. En somme, l'implantation de centres intermodaux de marchandises s'appuie d'abord sur la localisation de points de transit, à partir desquels sont acheminées et consolidées les marchandises à livrer sur le territoire de la région métropolitaine. D'autre part, un tel exercice doit tenir compte des enjeux des entreprises dont les chaînes d'approvisionnement sont exploitées à l'échelle continentale et, par le fait même, du positionnement stratégique de Montréal en tant que plaque tournante.

2.6 Réduire les risques reliés au transport routier de matières dangereuses

Le territoire de l'agglomération de Montréal représente un centre névralgique dans le domaine du transport routier de matières dangereuses. D'importantes quantités de produits dangereux, auxquels sont associés des risques pour la population, l'environnement et les infrastructures, transitent sur le territoire, en proviennent et s'y destinent quotidiennement.

Dans la région métropolitaine, 6 % des déplacements de camions seraient reliés au transport de matières dangereuses[21]. Selon les données du MTQ, entre 1999 et 2002, peu d'accidents routiers impliquant un camion transportant des matières dangereuses sont survenus sur le territoire. Durant cette période, 43 % d'entre eux sont survenus sur le réseau autoroutier tandis que 57 % de ces accidents sont survenus sur le réseau municipal[22]. De plus, les données démontrent que sur le réseau municipal, les accidents de camion impliquant des matières dangereuses surviennent majoritairement aux heures de pointe du matin.

Une évaluation quantitative des conséquences de scénarios d'accidents routiers impliquant des matières dangereuses[23] a démontré que, quoiqu'assez peu probables, de tels accidents peuvent avoir d'importantes conséquences sur la population, sur les infrastructures et sur l'environnement ainsi que sur la capacité d'intervention des intervenants d'urgence.

Soumis au *Règlement sur le transport des matières dangereuses* du ministère des Transports du Québec, le transport routier de matières dangereuses est permis, au même titre que tout autre type de transport de marchandises, dans l'ensemble du réseau routier du territoire, à l'exception des tunnels L. H.- Lafontaine et Ville-Marie. Parallèlement, pour la sécurité des citoyens, Montréal dispose déjà d'une équipe spécialisée dans les interventions en présence de matières dangereuses[24] et de plans d'interventions en cas d'accident. L'administration municipale mise présentement sur une approche plus préventive et compte revoir certaines pratiques qui réduiront les risques à la source et favoriseront la quiétude des milieux de vie.

À cet égard, Montréal entend :

➡ Intégrer un volet « transport des matières dangereuses » dans le réseau de camionnage de l'agglomération

Le projet vise à inclure systématiquement un volet « Transport des matières dangereuses » (TMD) dans le réseau de camionnage de façon à offrir une vision globale du transport routier des marchandises aux utilisateurs. Ce projet comporte la production d'une carte TMD illustrant les interdictions ainsi que les itinéraires prescrits pour transporter des matières dangereuses.

Afin d'assurer une cohérence en ce qui a trait, notamment, aux divers itinéraires prescrits pour le TMD, il importe que ce projet s'inscrive dans une vision plus globale. Ce projet devra donc être réalisé en étroite collaboration avec les partenaires de l'industrie, et ce, dans le contexte du plan régional global sur le transport des marchandises sur le territoire de la CMM.

➡ Imposer des restrictions horaires quant au transport routier de certaines matières dangereuses

Montréal s'engage, d'ici septembre 2008, à consulter l'industrie du transport et des matières dangereuses en sites fixes ainsi que les intervenants du milieu, pour restreindre dans certaines plages horaires le transport routier de certaines matières dangereuses sur le territoire de l'agglomération, en l'occurrence les matières toxiques et les matières infectieuses de la classe 6.

Une telle restriction permettrait d'assurer une meilleure sécurité de la population, de l'environnement et des infrastructures du territoire en réduisant les risques d'accident routiers impliquant des matières dangereuses ainsi que leurs conséquences.

Afin d'assurer la cohérence d'ensemble, il importe que ce projet s'inscrive dans une vision globale et dans un contexte multidisciplinaire. Montréal souhaite donc que ce projet soit réalisé en étroite collaboration avec les différents partenaires de l'industrie, notamment à l'intérieur des activités du CITM.

3. En résumé

Les interventions proposées visent à soutenir les activités économiques de Montréal. Certaines interventions relèvent directement de l'agglomération, par exemple des modifications au réseau routier municipal, principal accès aux grandes infrastructures stratégiques de transport nationales et internationales, tant pour les voyageurs que pour les marchandises.

E

L'innovation

L'innovation : vers de meilleurs services aux Montréalais

Le secteur des transports regorge de possibilités en matière d'innovations technologiques. L'usage de ces nombreuses innovations permet d'améliorer la mobilité des Montréalais, notamment par :

- une gestion optimale du réseau routier;
- un service de transport en commun amélioré;
- une information accrue aux usagers;
- des choix d'itinéraires ou de modes, basés sur des informations transmises en temps réel aux usagers.

Consciente des enjeux importants qui y sont rattachés, la Ville de Montréal et ses partenaires se tiennent à l'avant-garde des différentes technologies disponibles dans plusieurs domaines (voir encadré).

Plusieurs projets faisant appel aux STI sont en cours, par exemple la mise aux normes des feux (Ville), les bornes de stationnement, le système de vente et perception (STM) et le réseau prioritaire montréalais (STM).

Bien qu'elle soit déjà dotée de multiples applications en matière de systèmes de transport intelligents (STI), Montréal veut poursuivre ses efforts dans ce domaine. Ainsi, elle s'engage à :

➡ Assurer une veille technologique en transport

La Ville de Montréal continuera à assurer une veille technologique et concentrera son attention dans les champs d'application suivants :

Véhicules

- autobus (technologie propre);
- véhicules de parc (technologie propre);
- taxis (navigation, technologie propre).

Entretien

- optimisation des opérations de déneigement et de déglaçage;
- collecte des ordures (technologie propre);
- marquage (développement de produits permanents).

Gestion des réseaux et sécurité des utilisateurs

- systèmes de surveillance assurant le respect des horaires dans les transports en commun;
- caméras aux feux rouges;
- photo radar;
- bornes de stationnement (horodateurs);
- gestion dynamique des feux de circulation;
- voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé;
- information aux usagers de la route et du transport en commun en temps réel;
- centres de gestion de la circulation;
- systèmes de détection;
- système de vente et perception;
- gestion des passagers du transport en commun;
- localisation des véhicules du transport en commun;
- sécurité dans le transport en commun;
- surveillance de la circulation routière.

Un montant de 50 000$ par année est prévu pour assurer une veille technologique sur ces différents aspects.

➡ Adopter un plan sur les systèmes de transport intelligent (STI)

L'expression «systèmes de transport intelligents» (STI) désigne une vaste gamme de techniques appliquées aux transports pour rendre les réseaux plus sûrs, plus efficaces, plus fiables et plus écologiques sans avoir nécessairement à modifier matériellement l'infrastructure existante[25].

Les STI permettent d'améliorer la gestion et l'exploitation, aussi bien que les services aux utilisateurs.

La gamme des technologies considérées comprend toutes les applications de la télématique au domaine du transport, utilisant

notamment l'électronique embarquée ou fixe, les télécommunications, les bases de données et d'information, les systèmes de régulation, les paiements électroniques[26].

Un plan de STI permettra d'optimiser les investissements de la Ville et d'assurer le maximum de retombées résultant de l'utilisation des nouvelles technologies appliquées au transport.

Montréal souhaite ainsi assurer un leadership dans ce domaine, notamment en matière de recherche et développement, et affirmer sa présence dans le développement des technologies de STI intégrées à l'échelle québécoise, nord-américaine et internationale.

Le domaine des transports est en mutation constante. Montréal n'a d'autre choix que de se donner un plan sur les systèmes de transport intelligents (STI) s'il veut demeurer concurrentiel par rapport aux autres grandes villes, tant en Amérique du Nord qu'ailleurs dans le monde. Pour développer ce plan, un montant de 100 000 $ est prévu. La Ville se donne deux ans pour déposer son premier plan.

➡ Implanter une grappe industrielle en transport terrestre avancé[27]

La stratégie de développement économique de Montréal valorise le développement du secteur du transport des personnes et des marchandises et vise à faire la promotion des différents marchés en développement. Ainsi, Montréal évaluera la faisabilité de la mise sur pied d'une grappe industrielle dédiée au secteur des transports, particulièrement en ce qui a trait aux transports terrestres avancés. Les secteurs envisagés par cette grappe industrielle sont :

- nouveaux modes de propulsion et nouveaux carburants
- télécommunications et technologies de l'information
- conception des véhicules
- production d'équipements de transport

Au sens de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), il s'agit d'une grappe de technologique émergente ayant un potentiel de croissance élevé. Une grappe industrielle dans ce secteur signifierait :

- assurer une plus grande concertation avec tous les acteurs
- positionner la région de Montréal
- assurer le développement de projets par des sources de financement
- soutenir les initiatives en vue de l'atteinte des objectifs du Protocole de Kyoto

L'implantation de la grappe industrielle en transports avancés requiert des investissements initiaux de l'ordre de 100 000 $. Il s'agit d'abord et avant tout d'une première phase d'un projet qui se veut beaucoup plus ambitieux. Cette première phase consistera à réunir les acteurs concernés en vue d'établir un plan d'action afin de maximiser les retombées dans ce domaine dans la région de Montréal.

Un montant annuel de 500 000 $ est prévu pour assurer le fonctionnement de la grappe industrielle en transport terrestre avancé. Les gouvernements supérieurs seront sollicités pour participer financièrement à ce projet et faire en sorte que Montréal devienne un leader mondial dans ce domaine d'avenir dont le marché futur est évalué à plusieurs milliards de dollars.

Réinventer Montréal

PARTIE IV

Coûts et financement

Les coûts et le financement

Introduction

La complexité du financement des systèmes de transport demeure un fait incontestable. Le Plan de transport ne traite pas de cette complexité. Il propose un développement des transports et identifie des besoins additionnels. Cet exercice vise une juste appréciation de l'effort financier à faire collectivement pour atteindre les objectifs du Plan.

Chacun des projets et chacune des opérations émanant du Plan a fait l'objet d'une évaluation en utilisant les informations existantes ou des paramètres généralement reconnus dans le milieu du transport.

La mise en œuvre de ces projets nécessitera des ressources financières importantes provenant des gouvernements provincial et fédéral, de l'agglomération de Montréal, de la Communauté métropolitaine de Montréal, des entreprises et du public utilisateur du système de transport. Une partie des projets proposés pourra être financée par l'intermédiaire des programmes actuels.

Toutefois, d'une manière générale, les ressources allouées au système de déplacements sont aujourd'hui insuffisantes au regard des besoins, en particulier de l'objectif d'augmenter fortement l'achalandage du transport en commun. La réalisation des infrastructures nécessaires pour les transports collectifs et les transports actifs nécessite en effet des moyens financiers importants de même que des investissements additionnels.

Notons que les effets des projets permettront de réduire les dépenses dans le domaine de la sécurité, de la santé, de l'environnement et du fonctionnement même du système de transport. Les exploitants de transport en commun pourront ainsi reconvertir les gains de productivité dans d'autres services. Un mécanisme devra de plus être créé pour transformer ces économies en revenus pour financer les projets.

Le financement actuel du système de transport

Les modalités actuelles en matière de financement des transports (avant l'*Entente Canada-Québec 2005* sur le transfert d'une partie de la taxe d'accise fédérale sur l'essence) s'établissent généralement de la façon suivante :

- le financement des immobilisations et de l'exploitation du réseau routier supérieur (autoroutes et ponts) est assuré entièrement par le gouvernement du Québec (ministère des Transports du Québec) et par le gouvernement fédéral (Société des ponts Jacques-Cartier et Champlain) à même les fonds consolidés; plusieurs sources de revenus sont tirées du domaine du transport et contribuent largement à alimenter les fonds consolidés;
- le financement des immobilisations et de l'exploitation du réseau routier local (artères, collectrices, rues locales, voies cyclables, trottoirs et sentiers) est assumé entièrement par Montréal à même le fonds consolidé financé par la taxe foncière; la Ville a créé un fonds visant le réseau routier financé par une surtaxe foncière; par ailleurs, la Ville perçoit une subvention mineure du gouvernement du Québec pour l'exploitation du réseau routier local; l'agglomération perçoit différents revenus associés au stationnement et aux amendes, qui sont toutefois largement insuffisants pour compenser les dépenses en transport de l'agglomération;
- le financement des immobilisations du transport en commun est assuré en grande partie par des programmes de subventions du MTQ (2007), selon les taux généraux suivants :
  - 50 % pour l'achat d'autobus urbains;
  - 75 % pour la construction de bâtiments et pour l'aménagement de stationnements incitatifs et de voies réservées;
  - 75 % pour le remplacement ou la réfection des réseaux guidés (métro, train, tramway);
  - 100 % pour la construction de réseaux guidés (métro, train, tramway);
  - le solde est absorbé par l'autorité organisatrice;
- le financement de l'exploitation du transport en commun local est assuré par les usagers et les municipalités, auquel s'ajoute la répartition des recettes métropolitaines (qui sont un déboursé des usagers) et des montants d'aide pour les tarifs réduits (laissez-passer, étudiants);
- quant au financement de l'exploitation du transport en commun régional, l'AMT finance les services de train de banlieue et d'autobus métropolitains à l'aide d'un fonds alimenté par les sources régionales (taxe sur l'essence et immatriculation), par des contributions des municipalités et par les recettes-voyageurs; dans le cadre d'une démarche de la CMM, les municipalités ont accepté de financer le déficit « métropolisable» du métro.

L'entente Canada-Québec (2005) prévoit le transfert d'une partie de la taxe d'accise fédérale pour des travaux d'infrastructures municipales incluant l'eau potable, les eaux usées, la voirie et le transport collectif.

L'entente prévoit un versement de la part du gouvernement fédéral de 1,3 G$ pour l'ensemble du Québec pour la période 2005-2010, soit cinq ans. Plus du quart de ces fonds est consacré au transport en commun selon l'achalandage. La moyenne de financement annuelle

incluant la contribution du gouvernement du Québec est de 330 M$. Les projets d'eau potable et d'eaux usées ont priorité sur les projets de voirie locale (MAMR, 2006). Les revenus de taxe d'accise et la contribution du gouvernement du Québec sont versés à la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL). Le montant affecté à la STM est équivalent à 73,1 M$ par année pendant cinq ans.

Par ailleurs, le gouvernement du Québec a ajouté un volet important à sa politique de transport en commun dans le cadre du Fonds vert. Cette politique comprend un programme de subvention du développement des services de transport collectif, à raison de 50% du coût. Le budget annuel pour les cinq prochaines années s'élève à 120 M$ pour l'ensemble du Québec pour le transport en commun et à 10 M$ pour les transports actifs et la gestion de la demande.

Les coûts des projets proposés

Coûts de l'ensemble du Plan

L'ensemble des projets d'infrastructures proposés par le Plan de transport implique des investissements de l'ordre de près de 8,1 G$ sur un horizon de 20 ans. L'annexe A présente le détail des coûts des projets de l'ensemble du Plan de transport.

Le tableau 11 présente ces coûts par période en groupant le transport collectif et actif ainsi que la sécurité d'une part et le réseau routier et le stationnement d'autre part.

Coûts des 21 chantiers de Montréal

Les 21 chantiers représentent un coût total d'immobilisation de 5,1 G$ sur dix ans (Tableau 12). Ces coûts servent principalement à assurer la mise en place des projets de transport en commun et des transports actifs.

La répartition des coûts entre les différentes instances a été faite en maintenant le partage actuel des responsabilités financières, en posant l'hypothèse que les sources de financement en place sont maintenues et que Montréal pourra disposer de nouvelles sources de financement.

Dans la réalisation des 21 chantiers sur dix ans, l'agglomération de Montréal sera responsable d'investissements de l'ordre de 1,6 G$, auquels s'ajouteront des dépenses cumulées d'exploitation évaluées à environ 0,8 M$ pour une somme totale de 2,4 G$.

Les apports financiers requis

Les différents projets qui seront réalisés dans le cadre des 21 chantiers nécessiteront un effort financier important sur une période de dix ans pour mettre en œuvre les projets et permettre leur exploitation.

Le tableau 13 présente l'effort financier annuel moyen de l'agglomération de Montréal et des partenaires par période de cinq ans.

Les besoins financiers des 21 chantiers représentent une dépense moyenne (immobilisation et exploitation) de l'ordre de 240 M$ par année, qui s'ajoute aux budgets actuels de l'agglomération et de la Ville de Montréal au chapitre du transport.

Dans les premiers cinq ans, les besoins financiers seront moindres que dans les cinq années suivantes parce que plusieurs projets devront faire l'objet d'études de préparation selon une séquence normale de réalisation. Ainsi les coûts de mise en place et de fonctionnement seront plus importants dans la période 5-10 ans.

Pour l'année 2007, les dépenses actuelles de l'agglomération et des villes pour le poste transport sont de 1,8 G$ (Tableau 14). Ces dépenses comprennent les coûts de fonctionnement et d'immobilisation. Les dépenses additionnelles de l'ordre de 240 M$ représentent ainsi environ 13% de plus par année par rapport aux dépenses actuelles.

Avenues possibles de financement complémentaires au cadre actuel

Plusieurs approches sont suggérées pour mettre en place ce financement additionnel au cours des trois prochaines années.

L'établissement de nouveaux modes de financement des transports à Montréal devrait s'appuyer sur les principes suivants :

- les transports devraient être considérés comme un tout et les sources de financement global devraient permettre de répondre aux besoins pour l'ensemble des modes;

Tableau 11

COÛT TOTAL DES PROJETS DU PLAN PAR GRANDE CATÉGORIE
(en millions de dollars)

	Période 0-5 ans	Période 5-10 ans	Période 10-20 ans	Total
Transport en commun et actif	1 760	2 240	2 720	6 720
Réseau routier	600	650	160	1 410
TOTAL	**2 360**	**2 890**	**2 890**	**8 130**

Tableau 12

COÛTS D'IMMOBILISATION DES 21 CHANTIERS

	COÛTS DES IMMOBILISATIONS			PARTAGE DES COÛTS	
CHANTIERS	**0-5 ANS**	**5-10 ANS**	**TOTAL 0-10 ANS**	**AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL**	**PARTENAIRES**
Chantier 1 - Implanter un réseau de tramway au Centre de l'agglomération	260 000	725 000	985 000	344 750	640 250
Chantier 2 - Réaliser la navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Montréal-Trudeau	550 000	0	550 000	0	550 000
Chantier 3 - Moderniser le matériel roulant et les équipements du métro de Montréal	0	1 140 000	1 140 000	285 000	855 000
Chantier 4 - Prolonger le métro vers l'est	170 000	0	170 000	0	170 000
Chantier 5 - Améliorer les services de la STM pour accroître l'achalandage de 8 % en 5 ans	220 000	160 000	380 000	140 000	240 000
Chantier 6 - Collaborer au développement d'un réseau de voies réservées et de mesures préférentielles pour favoriser le covoiturage	–	–	–	–	–
Chantier 7 - Installer une plus grande capacité en transport en commun dans le corridor pont Champlain - Bonaventure	90 000	30 000	120 000	90 000	30 000
Chantier 8 - Implanter un nouveau réseau de transport rapide par autobus en site propre	55 000	70 000	125 000	0	125 000
Chantier 9 - Implanter un réseau complet de mesures prioritaires pour autobus sur environ 240 kilomètres d'artères	30 000	30 000	60 000	60 000	
Chantier 10 - Instaurer des plans de gestion des déplacements	–	–	–	–	–
Chantier 11 - Moderniser la rue Notre-Dame	300 000	450 000	750 000	250 000	500 000
Chantier 12 - Réaliser le train de l'Est	300 000	0	300 000	0	300 000
Chantier 13 - Doubler le réseau cyclable de Montréal en sept ans	66 000	42 500	108 500	65 500	43 000(1)
Chantier 14 - Mettre en œuvre la *Charte du piéton*	33 550	0	33 550	33 550	0
Chantier 15 - Consolider le caractère piétonnier du centre-ville et des quartiers centraux	2 650	10 000	12 650	12 650	0
Chantier 16 - Redonner aux résidants des quartiers montréalais la qualité de vie qui leur revient	–	–	–	–	–
Chantier 17 - Accroître la sécurité des déplacements	30 000	30 000	60 000	60 000	0
Chantier 18 - Entretenir et compléter le réseau routier de l'île	127 000	173 000	300 000	230 000	70 000
Chantier 19 - Faciliter le déplacement des marchandises	–	–	–	–	–
Chantier 20 - Revoir la gouvernance	–	–	–	–	–
Chantier 21 - Se donner les moyens de nos ambitions	–	–	–	–	–
TOTAL 21 CHANTIERS	**2 234 200**	**2 860 500**	**5 094 700**	**1 571 450**	**3 523 250**

Note : un tiret indique que le coût n'est pas évalué

(1) Partenariats selon un plan d'affaires

Tableau 13

BESOINS FINANCIERS ANNUELS
(en millions de dollars)

	AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL	AUTRES PARTENAIRES	TOTAL
21 chantiers *(moyenne 0-5 ans)*	155	330	485
21 chantiers *(moyenne 5-10 ans)*	315	375	690
21 chantiers *(moyenne 0-10 ans)*	240	355	595
Autres mesures du Plan 10-20 ans	185	240	425
TOTAL (moyenne 0-20 ans)	**215**	**300**	**515**

Tableau 14

DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT ET D'IMMOBILISATION EN TRANSPORT
VILLE DE MONTRÉAL ET AGGLOMÉRATION
ANNÉE 2007 *(en millions de dollars)*

Agglomération	1 464
Ville de Montréal	332
TOTAL	**1 796**

- tous les agents économiques et acteurs sociaux sont appelés à participer au financement des transports;
- le principe d'utilisateur-payeur devrait être appliqué le plus possible;
- les contributions des gouvernements, tant fédéral que provincial, doivent privilégier les modes les plus écologiques afin de corriger l'imperfection des marchés sur ce plan; par ailleurs, après avoir tenu compte des effets polluants, la subvention par déplacement, y compris immobilisation et exploitation, devrait être identique peu importe le mode ou le réseau;
- les mécanismes permettant de gérer la demande vers des modes davantage écologiques devraient être mis en place.

Gouvernement du Québec

La contribution actuelle du gouvernement du Québec s'adresse surtout aux immobilisations. Les taux sont différents selon la nature de l'équipement (autobus versus trains) et la nature des travaux (remplacement versus développement). Ces taux distincts introduisent une distorsion économique entre les usagers dans différents corridors. Cette pratique favorise les modes à utilisation intensive de capital (train) par rapport à ceux utilisant davantage la main-d'œuvre (autobus), avantageant les modes dont les coûts moyens par déplacement sont plus élevés. Une harmonisation des taux de subvention aux immobilisations serait souhaitable.

Dans la structure actuelle, le gouvernement du Québec contribue peu à l'exploitation des grands réseaux de transport en commun, contrairement à plusieurs provinces dont l'Ontario, la Colombie-Britannique et le Manitoba. Le gouvernement du Québec contribue par ailleurs à l'exploitation des CIT et OMIT, suivant un montant forfaitaire depuis 1996. Avant la réforme Ryan de 1992, Québec subventionnait les organismes de transport en commun en fonction du déficit d'exploitation, ce qui n'encourageait pas l'efficience. L'aide à l'exploitation du transport collectif pourrait se faire sur la base du nombre de déplacements, ce qui revêt l'avantage de privilégier les solutions les plus efficaces du point de vue économique. Les citoyens et municipalités tireraient avantage de choisir des façons de faire qui réduisent le coût moyen par déplacement, soit par leur choix modal, soit par leur choix de localisation et d'aménagement du territoire. Dans les conditions actuelles, l'aide à l'exploitation par déplacement varie grandement suivant le mode et le réseau, par exemple 0,47 $ pour un déplacement à la STM, 2,35 $ pour un déplacement en train de banlieue.

De plus, cette contribution du gouvernement du Québec pourrait s'appliquer non seulement au transport en commun, mais également aux modes actifs. S'inscrivant ici dans une logique de résultats plutôt que de moyens, les collectivités misant sur ces modes seraient ainsi rétribuées pour leur contribution à la réduction des coûts du réseau routier et des effets non désirés de l'automobile.

Le système actuel de financement crée une iniquité entre le réseau routier et le transport en commun. Ainsi, le coût annuel d'exploitation du réseau autoroutier de la région de Montréal, incluant les ponts, excluant tout coût d'immobilisation, est actuellement entièrement à la charge des gouvernements. Le coût annuel est estimé à 248 M $. Le gouvernement du Québec pourrait fixer comme balise une aide à l'exploitation des transports collectifs et actifs sur la base d'une équivalence avec le réseau routier.

Rappelons enfin que Montréal a entrepris des discussions avec le gouvernement du Québec pour déterminer de nouveaux champs fiscaux qui lui permettraient d'avoir accès à des sources de revenus en lien avec le déploiement de l'activité économique et pour se voir reconnaître des pouvoirs habilitant pour lui permettre d'assumer son rôle de métropole.

Gouvernement du Canada

Selon Fulton (1999), le Canada était le seul pays de l'OCDE dont le gouvernement central n'offre pas de soutien au transport en commun. La CMM proposait en 2005 de porter la contribution du gouvernement fédéral pour le transport en commun à 9,5 %, principalement en affectant une portion de 25 % de la taxe d'accise sur l'essence. Avec l'entente de 2005, le gouvernement fédéral contribue à hauteur de 46,9 M$, soit 5,1 % du coût du transport en commun sur l'île de Montréal.

Au cours des derniers mois, les villes se sont adressées à plusieurs reprises au gouvernement canadien pour réclamer la pérennité de tous les fonds fédéraux dédiés au transport en commun (pourcentage de la taxe sur l'essence et C-66) et la mise en place d'un plan national de transport en commun. Selon les estimations de l'Association canadienne du transport urbain, les réseaux de transport en commun ont besoin d'une injection annuelle de 4,2 G$, dont 44 % est nécessaire pour maintenir les équipements existants et 56 % pour les besoins de développement. La Fiducie pour l'infrastructure des transports en commun représente actuellement 300 M$ par année. Le caucus des grandes villes propose comme première étape un financement annuel de 2 G$, en sus du maintien des fonds existants. Ces nouveaux fonds seraient répartis en tenant compte du taux d'usage et de la population. Les montants seraient mis à la disposition des villes dotées de plans intégrés de transport privilégiant les transports en commun en tant que moyen principal pour répondre à la croissance future de la demande en matière de déplacements. Rappelons que le caucus des maires des grandes villes canadiennes a également demandé que le gouvernement fédéral verse aux villes l'équivalent de un cent de la TPS, afin que celles-ci disposent d'une base financière solide pour répondre à la croissance urbaine. Cela représenterait des revenus supplémentaires de 275 M$ par année pour la métropole.

Communauté métropolitaine de Montréal

Les municipalités extérieures à l'île de Montréal ont déjà convenu de contribuer au déficit « métropolisable » du métro.

Utilisateurs du système de transport

Si la participation globale des usagers ne doit pas augmenter en termes réels (c'est-à-dire plus que l'inflation), il est possible que des ajustements entre usagers puissent être exercés. Par exemple, il est possible de moduler les tarifs pour les usagers du centre de l'île par rapport aux quartiers plus excentriques, où les déplacements sont beaucoup plus longs, notamment dans l'Ouest de l'île. Ainsi, la STM pourrait appliquer un tarif plus élevé à la zone 2 (ce qui existe déjà avec le train de banlieue exploité par l'AMT).

Une taxe sur le stationnement hors rue de longue durée pourrait être prélevée. Cette taxe pourrait prendre la forme d'une taxe foncière spécifique par place de stationnement ou selon la superficie de stationnement, ce qui permet d'éviter de devoir distinguer entre stationnement tarifé et gratuit. Selon Lemelin et Hamel (2000), à peine 10 % des stationnements de la région de Montréal sont tarifés. À un montant de 1 $ par place de stationnement par jour, Lemelin et Hamel (2000) estime le revenu annuel à 120 M$ pour la région. Les revenus annuels de l'industrie du stationnement hors rue payant sont estimés à 193 M$ par année sur l'île de Montréal selon Tecsult (2006). Montréal a déjà demandé de taxer le stationnement tarifé à hauteur de 40 M$.

Un péage sur les ponts ceinturant l'île de Montréal pourrait générer des revenus nets estimés à 300 M$ par année sur la base des débits journaliers moyens annuels. Le péage pour les déplacements en voiture sur le réseau autoroutier de l'île de Montréal serait également envisageable. Les montants pourraient être versés à un fonds de transport. La technologie existante permet d'instaurer ces péages sans effet notable sur la congestion.

Une partie des taxes sur l'essence et des droits d'immatriculation est versée au transport en commun. La taxe spéciale de 1,5 ¢ le litre d'essence génère actuellement des revenus annuels de 51 M$ remis à l'AMT (2005). Le gouvernement remet également 49 M$ à l'AMT à partir des droits sur l'immatriculation. Ces revenus n'ont pas été indexés au coût de la vie depuis leur introduction en 1996. La seule indexation des contributions de la taxe spéciale sur l'essence et l'immatriculation représenterait des revenus supplémentaires.

Une partie du financement des transports pourrait provenir d'un rehaussement du taux de la taxe spéciale sur l'essence, actuellement à 1,5 ¢ le litre. À Vancouver, le taux est de 15 ¢ le litre. Sur la base d'une taxe de 10 ¢ le litre, les revenus générés pour la région de Montréal s'élèveraient à 270 M$ de plus par année. Bien que ce niveau de taxe puisse sembler élevé, il convient de noter que le prix de l'essence fluctue dans des proportions beaucoup plus grandes; ainsi, en 2005, le prix a varié de 30 ¢ par rapport au prix moyen, suivant les données de la Régie de l'énergie du Québec (2005).

Le monde économique

Le versement transport est une pratique servant à financer le transport en commun en France. Il s'agit d'une taxe prélevée sur la masse salariale des entreprises de neuf employés et plus. Les taux varient de 1,4 % à 2,6 % de la masse salariale en Île-de-France, selon le Syndicat des transports en île de France (2007). Pour la région parisienne, les revenus en sont de 2,6 G euros (3,9 G$). Ce montant finance le coût du transport en commun à hauteur de 71 % du coût du transport en commun. Les résultats varient beaucoup selon l'agglomération; par exemple, à Lyon, le versement transport couvre 31 % du coût du transport en commun; 68 % à Rennes. La situation de Paris transposée à la région de Montréal, suivant un montant *per capita* identique, génèrerait des fonds de 1,2 G$ par année.

Les camions ou les demandeurs de services de camionnage pourraient contribuer à un juste prix au financement de l'usure prématurée du réseau routier

Conclusion

Les décisions finales à propos du financement du Plan de transport et du recours à l'une ou l'autre ou à une combinaison de ces nouvelles sources de revenus seront prises en décembre 2007, au terme de la consultation sur le Plan et en tenant compte des résultats des démarches de Montréal auprès des gouvernements.

Annexe

Coûts détaillés des projets du Plan de transport

La présente annexe regroupe tous les tableaux qui ont été présentés à la fin de chacun des chapitres de la partie III. Les projets d'infrastructures proposés coûteront au total environ 8,1 G$ sur un horizon de 20 ans.

La plupart des projets identifiés pour la période 0 à 10 ans font partie des 21 chantiers. Il y a quelques exceptions dont ceux qui font déjà partie d'une programmation déjà amorcée, comme par exemple la rénovation des voitures de métro MR-73 et les projets de mise aux normes et de gestion dynamique des feux de circulation.

Tableau A.1

COÛTS DES PROJETS DE TRANSPORT EN COMMUN PROPOSÉS PAR MONTRÉAL

	COÛT D'IMMOBILISATION *(en millions $)*				COÛT ANNUEL DE FONCTIONNEMENT
	0-5 ANS	**5-10 ANS**	**+10 ANS**	**TOTAL**	**(EN MILLIONS $)**
Métro	***207,0***	***1 140,0***	***2 525,0***	***3 872,0***	***33,1***
Remplacement des voitures du métro MR-63		1 140,0		**1 140,0**	
Remplacement des voitures du métro MR-73			1 410,0	**1 410,0**	
Prolongements du réseau de métro					
ligne 5 (bleue) de Saint-Michel à Pie-IX	170,0			**170,0**	2,9
ligne 5 (bleue) de Pie-IX à Anjou			775,0	**775,0**	13,0
ligne 2 (orange) de Côte-Vertu à Bois-Franc			340,0	**340,0**	5,7
Autres interventions	37,0				11,5
Tramway	***260,0***	***725,0***		***985,0***	***38,0***
Ligne de tramways desservant le Centre des affaires et le Vieux-Montréal	260,0			**260,0**	13,0
Ligne de tramways sur l'axe de l'avenue du Parc et du boulevard René-Lévesque		475,0		**475,0**	13,4
Ligne de tramways sur l'axe du chemin de la Côte-des-Neiges		250,0		**250,0**	11,6
Lignes de tramways sur d'autres axes stratégiques (phases ultérieures)			*À déterminer*		
Services rapides par autobus (SRB)	***55,0***	***70,0***		***125,0***	***20,0***
Ligne SRB dans l'axe du boulevard Pie-IX–centre-ville	55,0	45,0		**100,0**	15,0
Ligne SRB sur le boulevard Henri-Bourassa		25,0		**25,0**	5,0
Lignes SRB dans des emprises ferroviaires inutilisées			*À déterminer*		
Réseau d'autobus	***214,0***	***166,0***	***94,0***	***464,0***	***50,0***
Augmentation du parc d'autobus (500 autobus)	132,0	84,0	84,0	**300,0**	
Mesures préférentielles pour autobus sur plusieurs artères de l'île de Montréal	30,0	30,0		**60,0**	
Dessertes express					25,0
Modes d'exploitation	47,0	47,0		**94,0**	
Qualité de service et accessibilité	5,0	5,0	10,0	**20,0**	25,0
Mesures environnementales			*Coûts internes à la STM*		
Projets métropolitains priorisés par Montréal	***850,0***	***33,0***	***15,0***	***898,0***	
Train de l'Est	300,0			**300,0**	
Navette ferroviaire entre l'aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville de Montréal	550,0			**550,0**	
Liaisons métropolitaines par autobus		33,0	15,0	**48,0**	
TOTAL	***1586,0***	***2134,0***	***2634,0***	***6 344,0***	***141,1***

Tableau A.2
COÛTS DES PROJETS DANS LE DOMAINE DE LA MARCHE

	COÛT PONCTUEL	COÛT D'IMMOBILISATION *(en milliers $)*				COÛT ANNUEL DE FONCTIONNEMENT
	(MILLIERS $)	0-5 ANS	5-10 ANS	+10 ANS	TOTAL	(MILLIERS $)
Réaliser les plans d'action prévus dans la *Charte du piéton*	1 000					
Définir et promouvoir les meilleures pratiques	100					50
Élaborer un guide d'aménagement pour les piétons, incluant les critères d'accessibilité universelle	100					
Adapter les feux de circulation aux besoins des piétons		600			**600**	
Implanter des feux à décompte numérique aux intersections		1 800			**1 800**	
Assurer le respect des passages piétonniers et des piétons aux intersections	100	4 300			**4 300**	100
Dégager les intersections	50	250			**250**	
Sécuriser les abords des établissements d'enseignement	500	3 000			**3 000**	
Mettre en place un programme systématique de réfection des trottoirs	500	25 000			**25 000**	
Déneiger et déglacer en priorité les trottoirs	100					
Déployer des mesures favorables aux piétons aux abords des points d'embarquement majeurs du réseau de transport en commun	250	1 000			**1 000**	
Piétonniser certaines rues			10 000			
Poursuivre le développement du réseau piétonnier intérieur (RÉSO) et améliorer la signalisation	50	250			**250**	
Élaborer annuellement un plan d'action en matière d'accessibilité universelle						50
TOTAL	**3 750**	**36 200**	**10 000**		**46 200**	**200**

Tableau A.3

COÛTS DES PROJETS DANS LE DOMAINE DU VÉLO

	COÛT PONCTUEL	COÛT D'IMMOBILISATION *(en milliers $)*				COÛT ANNUEL DE FONCTIONNEMENT
	(MILLIERS $)	**0-5 ANS**	**5-10 ANS**	**+10 ANS**	**TOTAL**	**(MILLIERS $)**
Doubler le réseau cyclable	6 000	30 000	20 000		**50 000**	
Procéder à une mise aux normes du réseau cyclable actuel		8 000	7 500	7 500	**23 000**	
Développer le réseau blanc de Montréal			*À déterminer*			
Implanter un système de vélos en libre-service (1)		15 000			**15 000**	
Quintupler le nombre de places de stationnements pour vélos (1)		13 000	15 000	15 000	**43 000**	
Équiper les autobus de la STM et les taxis de supports pour vélos		2 500	250	250	**3 000**	
Revoir la réglementation concernant l'accès des vélos au métro et au train de banlieue			*À déterminer*			
TOTAL	**6 000**	**68 500**	**42 750**	**22 750**	**134 000**	**–**

(1) Partenariats selon un plan d'affaires

Tableau A.4

COÛTS DES PROJETS PROPOSÉS PAR LE GOUVERNEMENT DU QUÉBEC SUR LE RÉSEAU ROUTIER

	COÛT PONCTUEL	**COÛT D'IMMOBILISATION *(en millions $)***				**COÛT ANNUEL DE FONCTIONNEMENT**
	(MILLIONS $)	**0-5 ANS**	**5-10 ANS**	**+10 ANS**	**TOTAL**	**(MILLIONS $)**
Améliorer les accès routiers à l'aéroport international Montréal-Trudeau (1)		75,0	75,0		**150,0**	
Réaménager le complexe Turcot			200,0	800,0	**1 000,0**	
Optimiser l'autoroute Métropolitaine (A-40)	*À déterminer*					
TOTAL		**75,0**	**275,0**	**800,0**	**1 150,0**	

(1) Contribution de la Ville : 30 M$

Tableau A.5

COÛTS DES PROJETS PROPOSÉS PAR MONTRÉAL SUR LE RÉSEAU ROUTIER

	COÛT D'IMMOBILISATION *(en millions $)*				COÛT ANNUEL DE FONCTIONNEMENT
	0-5 ANS	**5-10 ANS**	**+10 ANS**	**TOTAL**	**(MILLIONS $)**
Partage des emprises routières					***4,0***
Gestion de la circulation	***42,0***			***41,0***	***7,0***
Effectuer la mise aux normes des feux de circulation	30,0			**30,0**	
Implanter la gestion dynamique des feux de circulation	10,0			**10,0**	
Autres mesures de gestion de la circulation	2,0			**1,0**	7,0
Réaménagement du réseau routier	***439,0***	***470,0***	***13,0***	***922,0***	
Moderniser la rue Notre-Dame	300,0	450,0		**750,0**	
Transformer l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain	90,0			**90,0**	
Réaliser des travaux de sécurisation de la rue Notre-Dame	9,0			**9,0**	
Réaménager la rue Sherbrooke Est	40,0	20,0		**60,0**	
Réaménager l'intersection Côte-des-Neiges–Remembrance			8,0	**8,0**	
Aménager une voie de desserte dans l'axe de la rue Jean-Pratt			1,0	**1,0**	
Compléter l'échangeur Salaberry – A-15			4,0	**4,0**	
Aménager des voies de desserte sur l'A-40 dans l'ouest	*À déterminer*				
Compléter le réseau routier	***94,0***	***179,0***	***150,0***	***423,0***	
Raccorder le boulevard Cavendish		60,0	80,0	**140,0**	
Prolonger le boulevard Rodolphe-Forget (Bourget)	20,0	30,0		**50,0**	
Prolonger le boulevard l'Assomption	*Inclus dans le projet de modernisation de Notre-Dame*				
Parachever le boulevard Maurice-Duplessis	6,0	6,0		**12,0**	
Raccorder le boulevard Langelier	10,0	18,0		**28,0**	
Raccorder les boulevards Cavendish et Toupin	10,0			**10,0**	
Prolonger le boulevard Pierrefonds		20,0	20,0	**40,0**	
Prolonger le boulevard Jacques-Bizard jusqu'à l'autoroute 40	10,0	15,0		**25,0**	
Aménager un boulevard dans l'emprise de l'A-440	10,0	30,0		**40,0**	
Raccorder le boulevard Morgan à la rue Morgan			40,0	**40,0**	
Construire une nouvelle structure pour accéder à l'île Bizard	28,0			**28,0**	
Créer un lien interrives entre l'île Bizard et Laval pour piétons, cyclistes et véhicules d'urgence			10,0	**10,0**	
TOTAL	**575,0**	**649,0**	**163,0**	**1 387,0**	**11,0**

Tableau A.6

COÛTS DES PROJETS DANS LE DOMAINE DU STATIONNEMENT

	COÛT PONCTUEL	COÛT D'IMMOBILISATION *(en milliers $)*				COÛT ANNUEL DE FONCTIONNEMENT
	(MILLIERS $)	**0-5 ANS**	**5-10 ANS**	**+10 ANS**	**TOTAL**	**(MILLIERS $)**
Adopter une politique de stationnement	500					
Modifier la réglementation d'urbanisme en matière de nombre de places de stationnement	*À déterminer*					
Évaluer la possibilité d'obliger les entreprises offrant gratuitement du stationnement à donner le choix entre le stationnement gratuit ou une prime équivalente pour le transport en commun	100					
Procéder à une révision en profondeur des avantages accordés aux employés municipaux en matière de stationnement	*À déterminer*					
Aménager dès 2007 des stationnements pour l'autopartage	50	100			**100**	
Implanter des stationnements pour le covoiturage	50					
Développer un réseau de stationnements incitatifs	200	25 000			**25 000**	
Favoriser l'utilisation des stationnements des centres commerciaux – équipements institutionnels	250					
Éliminer les stationnements illégaux et les pratiques illégales	250					
Simplifier la signalisation du stationnement sur rue	100					
Signaler les places disponibles		1 000			**1 000**	
Aménager des stationnements pour véhicules écoénergétiques et microvoitures	50		100		**100**	
TOTAL	**1 550**	**26 100**	**100**		**26 200**	

Tableau A.7

COÛTS DES PROJETS EN SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS ET QUALITÉ DE VIE

	COÛT PONCTUEL	**COÛT D'IMMOBILISATION *(en milliers $)***				**COÛT ANNUEL DE FONCTIONNEMENT**
	(MILLIERS $)	**0-5 ANS**	**5-10 ANS**	**+10 ANS**	**TOTAL**	**(MILLIERS $)**
Créer des *quartiers verts*		*À déterminer*				
Adapter l'aménagement des rues	5 200	30 000	30 000		**60 000**	450
Changer les comportements	700					200
Mettre en place le bureau de la sécurité des déplacements						1 450
TOTAL	**5 900**	**30 000**	**30 000**		**60 000**	**2 100**

Notes de fin de document

1 L'année 2021 correspond à un horizon ultime en matière de création de logements sur l'île de Montréal, basé sur un objectif de croissance et une capacité d'accueil établis dans le *Plan d'urbanisme*.

2 Ces chiffres proviennent de l'enquête régionale origine-destination réalisée par l'Agence métropolitaine de transport et ses partenaires, colligeant les informations sur les déplacements des personnes effectués quotidiennement par les résidants de la région de Montréal. Ils excluent les déplacements interrégionaux des personnes et les déplacements commerciaux (camionnage, livraison, véhicules de service, etc.), qui représentent environ 30 % des déplacements quotidiens effectués dans la région de Montréal.

3 Les prévisions d'accroissement de la demande de déplacements s'appuient sur une hypothèse de statu quo de la mobilité par personne.

4 Chambre de commerce du Montréal métropolitain, *Le transport en commun : un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal*, décembre 2004.

5 En terme absolu, il s'agit d'une augmentation de 84 000 déplacements, représentant un accroissement de l'ordre de 1,55 % par année entre 2006 et 2021, équivalent à la hausse annuelle visée dans la *Politique québécoise du transport collectif*.

6 Évaluation basée sur les coûts réels de réalisation 2007 du prolongement du métro à Laval.

7 Évaluation préliminaire.

8 L'analyse des projets de tramway realisés dans le monde permet de définir un coût budgétaire de réalisation de 40 M$ par kilomètre. Ces coûts ne tiennent pas compte des coûts de réaménagement urbain.

9 Coût unitaire de 5 M$ par kilomètre.

10 Une huitième station a été ajoutée sur le territoire de Montréal par rapport au projet initial.

11 *Enquête origine-destination 2003*

12 *Québec en Forme* a pour mission de soutenir des communautés qui s'engagent dans le développement d'une vision commune et dans la mise en oeuvre d'actions durables ayant pour but de favoriser une vie saine et active chez les enfants de quatre à douze ans provenant surtout de milieu défavorisé, principalement par l'activité physique et sportive.

13 Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal (1999-2003)

14 Yves Bussière, Paul Lewis, Marie-Hélène Vandersmissen et Paul-Y. Villeneuve, *Transport collectif et gestion de la demande : examen de l'impact sur la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud*, 2002, 122 pages.

15 Depuis 1990, partout dans le monde, le commerce des biens connaît un rythme de croissance 2,5 fois plus élevé que celui de la production.

16 Projet présenté dans la section sur le réseau routier.

17 Projet présenté dans la section sur le transport en commun.

18 Projet présenté dans la section sur le réseau routier.

19 Ministère des transports du Québec, *Les déplacements interurbains de véhicules lourds au Québec, Enquête sur le camionnage de 1999*, avril 2003.

20 Projet présenté dans la section sur le réseau routier.

21 Ministère des transports du Québec, *Les déplacements interurbains de véhicules lourds au Québec, Enquête sur le camionnage de 1999*, avril 2003.

22 Ministère des transports du Québec, *Accidents impliquant un camion transportant des matières dangereuses – Document de travail présenté au Comité sur le transport des matières dangereuses de la Ville de Montréal*, juin 2004.

23 Étude réalisée en 2006 par le Centre de sécurité civile de la Ville de Montréal dans le cadre des travaux de son comité sur le transport des matières dangereuses.

24 Équipe HAZMAT du Service de sécurité incendie de Montréal

25 Tiré du site internet de Transports Canada, http://www.its-sti.gc.ca/fr/qu'est-ce_que_ces_sti.htm

26 Tiré du site internet du ministère des Transports du Québec, http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/modes/sti.asp

27 La notion de transport avancé porte sur les systèmes alternatifs de propulsion et de déplacements contribuant à une réduction de la pollution (GES, nuisance sonore) et de la congestion, à une meilleure qualité de vie, à des économies d'énergie (Source : Centre d'expérimentation des véhicules électriques du Québec - CEVEQ).