

COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL D'AGGLOMÉRATION SUR L'ENVIRONNEMENT, LE TRANSPORT ET LES INFRASTRUCTURES

PLAN DE TRANSPORT

RECOMMANDATIONS

Les recommandations ont été adoptées à l'unanimité le 22 novembre 2007.

LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL D'AGGLOMÉRATION SUR
L'ENVIRONNEMENT, LE TRANSPORT ET LES INFRASTRUCTURES

Reconnaît la haute qualité du document *Plan de transport de Montréal : Réinventer Montréal* et l'audace des propositions qu'il contient en vue de faire de Montréal l'une des métropoles les plus avant-gardistes dans le domaine du transport urbain.

La commission remercie vivement les citoyens et les représentants d'organismes de tous les horizons : milieu universitaire, spécialistes de la santé publique, intervenants en transport, regroupements de gens d'affaires, municipalités, partis politiques, groupes environnementaux et patrimoniaux, le milieu associatif des personnes handicapées, qui lui ont fait part de leurs commentaires, suggestions et recommandations, lors de l'assemblée publique d'information du 11 juin 2007 et des cinq assemblées publiques de consultation tenues les 29, 30 et 31 août ainsi que les 6 et 7 septembre 2007.

La commission tient à saluer la participation exceptionnelle de la population à cet exercice de consultation qui révèle l'importance des enjeux que constituent le transport et la mobilité des personnes dans la ville. La commission peut témoigner de l'adhésion de la majorité des personnes, des organismes et des groupes d'intérêt qu'elle a entendus à la vision globale du plan de transport et à son parti pris pour le transport collectif et actif.

La commission remercie également les répondants de la Direction du transport du Service des infrastructures, du transport et de l'environnement de la Ville de Montréal et les représentants de la Société de transport de Montréal qui ont participé aux travaux de la commission, pour la qualité de leurs présentations et de leurs interventions, pour leur disponibilité exemplaire et pour la fidélité de leur présence lors des assemblées publiques et des nombreuses séances de travail.

La commission a abordé l'analyse du plan de transport en évaluant de manière pratique et réaliste les projets des 21 chantiers sous l'angle du coût prévu et du financement disponible, de l'environnement et du développement durable, de la santé, la sécurité et des retombées économiques tout en tenant compte des notions d'accessibilité universelle et de protection des milieux naturels. C'est en gardant en mémoire cette trame de fond que la commission a analysé les propositions soumises dans le cadre de la consultation publique.

La commission a choisi de mettre l'emphase sur des projets qui sont facilement réalisables, à court terme, à même les ressources budgétaires de l'agglomération et qui répondent à des besoins immédiats. La commission a aussi tenu compte de l'état actuel des infrastructures et du réseau routier et de leur nécessaire réhabilitation et mise à niveau pour les rendre sécuritaires et fonctionnels.

La commission souhaite également souligner qu'elle a pris en considération, dans l'exercice d'analyse des propositions, des promesses déjà faites à l'égard de certains projets inscrits dans le plan de transport, ce qui a soulevé la question du respect des engagements pris antérieurement.

La commission est consciente que la majorité des projets mis de l'avant doivent obtenir le financement nécessaire de différents paliers de gouvernement et que leur réalisation est tributaire à la fois de ces sources de financement et des pouvoirs de taxation supplémentaires demandés.

Au terme de ses travaux et après analyse des commentaires et des propositions du public, la commission fait les recommandations suivantes au conseil d'agglomération dans le but de bonifier un plan de transport déjà bien engagé :

Considérant que le plan de transport s'inscrit dans un démarche issue du Sommet de Montréal de juin 2002 ;

Considérant que le plan de transport s'est élaboré autour de la Vision définie en 2004 et qu'il a pour objectif d'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 ;

Considérant que cet objectif et cette vision interpellent tant les services corporatifs que les arrondissements, la ville centre et les villes liées en regard de leurs compétences respectives pour la réalisation du plan de transport;

Considérant le cadre budgétaire de l'agglomération de Montréal et l'état des infrastructures urbaines;

la commission recommande :

Considérations générales

R-1

D'amorcer sans délai la réalisation du Plan de transport en priorisant toutes les mesures qui relèvent des compétences de l'agglomération et pour lesquelles les ressources professionnelles, matérielles et financières sont déjà à sa disposition ;

R-2

De mettre l'accent, dès la mise en œuvre du plan de transport, sur les travaux nécessaires à l'entretien et la réhabilitation des infrastructures actuelles.

L'implantation d'un réseau de tramways au centre de l'agglomération (chantier 1)

R-3

De procéder à des analyses et des études d'impact sur l'implantation d'un réseau au centre de l'agglomération, qui permettront de déterminer sur quel axe le premier tramway pourrait se déployer pour le bénéfice d'une majorité d'utilisateurs, et d'envisager la réalisation de ce projet à long terme compte tenu des coûts de réalisation prévus et du financement disponible.

La navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Montréal-Trudeau (chantier 2)

La commission est d'avis que le projet de navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Montréal-Trudeau constitue un projet d'importance et qu'il répond à des besoins identifiés en terme d'achalandage, en plus de servir de levier au développement économique de ce secteur.

R-4

De réaliser le projet de navette ferroviaire à court terme, selon le tracé du corridor ferroviaire jugé le plus efficient pour l'agglomération, et de prévoir une liaison comportant un ou deux arrêts le long du parcours de manière à desservir la population locale;

R-5

De tenir compte des impacts sur l'environnement et les milieux naturels qu'aura cet « ouvrage d'infrastructure urbaine » et de favoriser l'intégration du design urbain pour sa conception ;

R-6

D'envisager à plus long terme, le prolongement éventuel de la navette ferroviaire à l'ouest, jusqu'à Ste-Anne-de-Bellevue.

La modernisation du matériel roulant et des équipements du métro de Montréal
(chantier 3)

La commission considère ce projet primordial au chapitre de la sécurité et pour lequel l'application du principe d'accessibilité universelle est particulièrement pertinente, et elle recommande :

R-7

De poursuivre avec diligence les projets en cours visant le remplacement des voitures de métro ; d'établir un programme de mise à niveau des stations et des voitures de métro et de s'assurer que le principe d'accessibilité universelle soit intégré à l'ensemble du réseau.

Le prolongement du métro vers l'Est (chantier 4)

Attendu l'insuffisance de l'offre de service en transport en commun pour desservir les nouveaux pôles économiques de l'Est,

Attendu les coûts élevés liés aux travaux d'implantation et de prolongement du métro,

R-8

D'évaluer, dans le cadre du projet de prolongement du métro vers l'Est, la possibilité de faire intervenir d'autres types d'équipements et de procéder à des études de faisabilité sur l'implantation d'un métro de surface dans le prolongement de la ligne Snowdon/Saint-Michel (ligne bleue) afin d'en réduire les coûts de réalisation.

L'amélioration des services de la STM pour accroître l'achalandage de 8% en cinq ans
(chantier 5)

La commission appuie sans réserve la réalisation de ce chantier qu'elle considère comme une priorité notamment au chapitre de la santé, la sécurité et la qualité de vie, et elle recommande :

R-9

D'améliorer la desserte des secteurs mal desservis par le transport en commun et de réviser les circuits et les horaires d'autobus pour les adapter aux besoins des usagers en fonction de leurs habitudes de déplacement pour le travail, les études, les loisirs, la culture et le commerce ;

R-10

De promouvoir et d'encourager le développement de partenariats de tous ordres, entre autres avec des institutions culturelles ou sportives, qui permettraient d'offrir

des titres de transport en commun lors de l'achat de billets ou d'abonnements ;

R-11

De s'assurer que des représentations soient faites auprès des instances concernées afin de pourvoir à une offre de places de stationnement suffisante en amont de l'Île ;

R-12

D'introduire, parallèlement à l'amélioration de l'offre de service en transport en commun, des mesures dissuasives pour réduire le volume de circulation en s'appuyant sur celles qui relèvent de la propre juridiction de l'agglomération ;

R-13

De s'assurer de la pérennité du financement du transport adapté de manière à répondre adéquatement aux besoins de cette clientèle, compte tenu du vieillissement de la population et du fait qu'une partie des personnes ayant des limitations fonctionnelles ne peuvent se déplacer qu'en transport adapté.

Le covoiturage (chantier 6)

R-14

D'instaurer progressivement, dès 2008, des corridors réservés au covoiturage sur l'ensemble des grands axes routiers de l'agglomération;

R-15

D'accentuer les efforts de mobilisation et de sensibilisation au covoiturage auprès des entreprises et des usagers avec l'aide des Centres de gestion des déplacements existants;

R-16

De prévoir la réalisation d'ententes avec les entreprises pour favoriser le développement de programmes de covoiturage, plus particulièrement de hausser le nombre d'espaces de stationnement dédiés au covoiturage.

Installation d'une plus grande capacité en transport en commun dans le corridor Pont Champlain-Bonaventure (chantier 7)

R-17

D'appuyer les démarches entreprises avec l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et la Société de transport de Montréal (STM) pour augmenter la capacité d'accueil des autobus dans le centre-ville et faciliter leur déplacement dans ce corridor.

Le réseau de transport rapide par autobus en site propre (chantier 8)

Attendu que le réseau de transport rapide par autobus en site propre convient bien aux secteurs moins centraux ;

Attendu que l'ensemble de l'Île de Montréal bénéficiera des avantages découlant de la mise en place de cette mesure ;

Attendu que des installations nécessaires à ce type de transport sont déjà en place à certains endroits ;

Attendu que cette mesure offre le meilleur rapport coût-bénéfice pour améliorer le transport en commun ;

R-18

De réaliser dans les meilleurs délais les projets de voies réservées pour autobus en site propre (SRB) au niveau des boulevards Pie-IX et Henri-Bourassa ;

R-19

De développer le réseau de voies réservées en site propre par autobus en multipliant le nombre de voies sur le territoire de l'agglomération ;

R-20

De réaliser ces projets de manière à ce qu'ils s'insèrent harmonieusement dans le paysage, qu'ils tiennent compte de la place des piétons et des cyclistes, qu'ils intègrent les principes d'accessibilité universelle et respectent les règles les plus strictes en matière de sécurité ;

R-21

D'évaluer la possibilité de faire intervenir le tramway sur ces nouvelles voies en site propre.

Implantation des mesures prioritaires pour autobus sur 240 km d'artères (chantier 9)

Attendu que ce chantier favorisera une utilisation accrue du transport en commun ;

Attendu l'insuffisance de l'offre de service en transport en commun pour desservir les nouveaux pôles économiques de l'Est, la commission recommande

R-22

D'implanter sans délai des mesures prioritaires pour donner un accès par transport en commun aux travailleurs des parcs industriels de l'Est de Montréal ;

R-23

D'envisager, lors de la planification et la conception des aménagements à venir, l'utilisation partagée et sécuritaire de certaines des futures voies réservées par les autobus et les vélos.

Instauration de plans de gestion des déplacements (chantier 10)

R-24

De faire appel à l'expertise des Centres de gestion des déplacements (CGD) pour aider les arrondissements à développer leurs plans de déplacement urbain ;

R-25

D'élargir le territoire d'intervention des Centres de gestion des déplacements (CGD) existants ;

R-26

De proposer les services d'un Centre de gestion des déplacements (CGD) à toute entreprise, institution ou promoteur de qui la ville entend exiger un plan de gestion de déplacement.

R-27

De mettre en place, en collaboration avec l'industrie du taxi, un groupe de travail chargé d'évaluer la possibilité de convertir les taxis à la technologie hybride et d'offrir à bord de ces véhicules, l'accès au paiement par carte de crédit et de débit.

La modernisation de la rue Notre-Dame (chantier 11)

Attendu que la modernisation de la rue Notre-Dame se traduira par une amélioration marquée de la qualité de vie des quartiers riverains et le déploiement d'un système de transport en commun plus efficace dans ce secteur ;

Attendu que le réaménagement de la rue Notre-Dame devrait soulager le problème de la circulation lourde dans ce secteur, la commission recommande :

R-28

D'appuyer prioritairement la réalisation de tous les projets liés à ce chantier ;

R-29

De s'assurer que soit confirmé le rôle stratégique du transport en commun sur cet axe ;

R-30

De tenir compte des patrimoines naturel et culturel dans le réaménagement de l'artère et de prévoir une revégétalisation de l'artère sur tout son parcours, y compris dans les secteurs industriels.

La réalisation du train de l'Est (chantier12)

Attendu que la réalisation du train de l'Est est déjà autorisée par le gouvernement du Québec et que ce projet répond à des besoins majeurs et identifiés, la commission recommande :

R-31

D'appuyer sans réserve la réalisation à court terme du train de l'Est ;

R-32

De prévoir un plan d'arrimage des gares à un service d'autobus rapide pour améliorer la desserte de la zone industrielle de l'Est de Montréal.

R-33

D'assurer un aménagement harmonieux des différentes stations montréalaises le long du parcours de manière à éviter toute perturbation de l'équilibre écosystémique.

Doubler le réseau cyclable de Montréal en sept ans (chantier 13)

La commission considère que la réalisation de ce chantier relativement peu coûteux se traduira en bénéfices considérables au niveau de la santé, de la sécurité et de l'environnement, et elle recommande :

R-34

De favoriser l'intégration des voies cyclables existantes au grand réseau de l'Île en réalisant les liens nécessaires entre les arrondissements et les villes reconstituées ;

R-35

De s'assurer que l'ajout des voies cyclables s'étende aux institutions d'enseignement ainsi qu'aux secteurs non desservis et aux quartiers périphériques ;

R-36

De s'assurer que les aménagements urbains actuels et à venir pour cyclistes respectent les règles de l'art en matière de sécurité ;

R-37

D'instaurer des places réservées à des endroits stratégiques tels que les stations de

métro, pour l'installation de supports à vélos sécuritaires ;

R-38

D'envisager, lors de la planification et la conception des aménagements à venir, l'utilisation partagée et sécuritaire de certaines des futures voies réservées par les autobus et les vélos.

R-39

De déposer un plan d'action cyclable pour l'ensemble de l'Île de Montréal, élaboré en concertation avec la population et les intervenants des arrondissements et des villes liées ;

La mise en œuvre de la Charte du piéton (chantier 14)

Attendu que la Charte du piéton a déjà fait l'objet d'une consultation en 2006 ;

Attendu que plusieurs des actions contenues dans la proposition de la Charte du piéton sont déjà mises en œuvre, la commission recommande :

R-40

De faire de la Charte du piéton une partie intégrante du Plan de transport.

La consolidation du caractère piétonnier du centre-ville et des quartiers centraux (chantier 15)

R-41

D'identifier des artères qui pourraient éventuellement être piétonnisées, de manière partielle ou complète, et d'y intégrer, à certaines périodes de l'année, des aménagements favorisant l'animation ;

R-42

D'envisager l'application de ce chantier à d'autres arrondissements et villes liées de l'agglomération et d'y exporter en conséquence l'expertise liée à cette pratique.

Redonner aux résidents des quartiers montréalais la qualité de vie qui leur revient (chantier 16)

R-43

De soutenir l'implantation de quartiers verts et des mesures d'apaisement de la circulation dans les arrondissements et les villes liées par un partage de l'expertise ;

R-44

De s'assurer que les aménagements actuels et à venir pour piétons et cyclistes respectent les règles de l'art en matière de sécurité ;

R-45

De prioriser la mise en place de mesures d'apaisement de la circulation (rond-point, avancées de trottoirs, etc.) lors de tout nouvel aménagement routier de l'agglomération de Montréal et lors des travaux de réfection ;

R-46

De sécuriser les intersections par des traverses de piétons plus visibles et protégées par des feux à décompte numérique suffisamment longs pour permettre une traversée sécuritaire.

L'accroissement de la sécurité des déplacements (chantier 17)

R-47

D'imposer une limite de vitesse à 40 km sur les rues résidentielles et demander au gouvernement du Québec de réglementer et d'abaisser la limite de vitesse sur les rues artérielles, à proximité des zones sensibles.

R-48

De s'assurer que les pratiques actuelles de la Ville en matière de stationnement soient conformes au Code de la sécurité routière et d'appliquer les correctifs nécessaires de manière à dégager les intersections pour la sécurité des piétons ;

R-49

De porter une attention particulière à l'emplacement et à la configuration du mobilier urbain, à la largeur des trottoirs, à la dimension des terrasses et à l'harmonisation de tous ces aménagements à l'intérieur d'un même espace urbain de manière à sécuriser le déplacement des personnes à mobilité réduite, et d'accélérer l'installation de feux sonores à des intersections identifiées prioritaires pour les personnes ayant une incapacité visuelle.

L'entretien et le parachèvement du réseau routier (chantier 18)

La commission est d'avis que l'état actuel des infrastructures exige que l'on priorise l'entretien et la réhabilitation du réseau routier actuel pour le rendre sécuritaire et fonctionnel.

La commission considère également essentielle la réalisation des travaux qui permettront d'améliorer et de compléter le réseau routier actuel, et elle recommande :

R-50

De réaliser dans les délais inscrits au plan de transport, tous les projets priorités du réseau routier et de s'assurer de la gestion et la réalisation en continu des projets prévus en deux phases.

R-51

De réaliser le projet de prolongement du boulevard Forget dans l'axe de la rue Lakeview, plus à l'est, en raison du développement du site Contrecoeur ;

Attendu que les arrondissements et les villes liées concernés par l'extension Cavendish/Cavendish ont à l'unanimité demandé que le projet soit réalisé selon le calendrier initialement prévu ;

Attendu que la réalisation du projet Cavendish/Cavendish repose en partie sur un financement à négocier avec le gouvernement provincial ;

Attendu que ce projet a déjà fait l'objet dans le passé de promesses fermes de la part d'élus de plusieurs paliers de gouvernement ;

R-52

De réaliser, dans les meilleurs délais, la première phase du projet de prolongement Cavendish/Royalmount tel que prévu au plan de transport, et de continuer à travailler parallèlement en collaboration avec les représentants du Canadien National, du Canadien Pacifique et le gouvernement provincial sur le projet d'extension Cavendish/Cavendish à l'intérieur d'un calendrier réaliste, conforme aux engagements faits et dans les limites du financement disponible.

Le transport des marchandises et les déplacements à vocation économique (chantier 19)

Attendu que le parachèvement de l'autoroute 30 devrait permettre d'améliorer sensiblement le transport des marchandises et de diminuer la congestion routière à Montréal, la commission recommande :

R-53

De s'assurer auprès du Ministère des transports du Québec, du parachèvement en priorité de l'autoroute 30 qui constitue une voie de contournement importante pour l'industrie du camionnage ;

R-54

De mettre en place des mesures qui permettront de réduire les nuisances liées aux

véhicules lourds sur l'Île de Montréal ;

Attendu que les enjeux du transport des marchandises en milieu urbain sont complexes et touchent une variété d'intervenants, la commission recommande :

R-55

De continuer d'appuyer les plates-formes de consultation telles que le Comité interrégional pour le transport des marchandises (CITM) du Conseil régional des élus de Montréal pour favoriser le regroupement de tous les acteurs concernés par le transport des marchandises en milieu urbain, soit les réseaux portuaire, aéroportuaire, ferroviaire et routier, et soutenir l'application des mesures les plus appropriées à cette activité économique.

La gouvernance (chantier 20)

La commission est d'avis que la réalisation de la vision globale du plan de transport interpelle de nombreux acteurs, aussi bien les individus, les entreprises publiques et privées que 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 les gouvernements supérieurs.

La commission considère important d'harmoniser les compétences des entreprises publiques, de réviser et clarifier les rôles de planification et d'exploitation de certains intervenants afin que s'établisse un véritable consensus concernant la gouvernance métropolitaine en matière de transport en commun ;

La commission questionne la dualité de l'Agence métropolitaine de Transport en tant qu'organisme de partage des recettes métropolitaines provenant de l'utilisation de «services de transport métropolitains» et le rôle de cette même agence en tant qu'exploitant de «services de transport métropolitains et elle déplore la sous-représentation de la métropole au sein de cet organisme.

La commission recommande :

R-56

De réviser les cadres législatifs de la gouvernance métropolitaine en matière de transport en commun afin de favoriser le développement d'une coalition montréalaise pour soutenir les autorités municipales dans leurs démarches auprès des gouvernements supérieurs et des autres acteurs municipaux de la grande région métropolitaine.

R-57

De rallier tous les partenaires métropolitains dont l'expertise est reconnue notamment dans les domaines de l'environnement, de la santé publique et du vélo

pour soutenir les efforts de développement des transports collectif et actif de l'agglomération;

R-58

D'envisager l'application d'un cadre uniforme à l'ensemble de l'agglomération pour harmoniser les règles de circulation des véhicules lourds sur l'ensemble de l'Île, en accord avec la Politique de circulation des véhicules lourds sur le réseau routier municipal du ministère des Transports du Québec ;

Le financement (chantier 21)

La commission est consciente que la réalisation des chantiers du Plan de transport nécessite des investissements majeurs de la part de Montréal, des gouvernements et de ses principaux partenaires.

La commission appuie sans réserve toutes les démarches déjà entreprises par Montréal auprès de différents paliers de gouvernement pour obtenir notamment de nouveaux champs fiscaux et réclamer l'augmentation et la priorisation des fonds dédiés au transport en commun.

La commission recommande :

R-59

De poursuivre le processus de concertation avec les paliers de gouvernement concernés afin que soient précisées les mesures fiscales qui permettraient de produire les revenus nécessaires au financement des projets de transport en commun, telles que l'augmentation du prix de l'essence à un montant dédié, et la récupération d'un point de pourcentage de la prochaine baisse de la TPS ;

R-60

De faire des représentations auprès des gouvernements supérieurs pour qu'ils priorisent les investissements en transport en commun et qu'ils établissent des droits d'immatriculation proportionnels à la consommation d'essence, des taxes sur le stationnement et des hausses de taxes sur l'essence ;

R-61

De prioriser les mesures de financement du plan de transport qui peuvent être appliquées rapidement telles que l'augmentation de la taxe sur l'essence dont les revenus seront dédiés au transport en commun;

R-62

De poursuivre les démarches visant l'instauration d'un système de péage ceinturant l'île compte tenu des délais exigés pour la mise en place de telles infrastructures ;

R-63

De faire des représentations pour s'assurer de la pérennité de la redistribution de la portion de la taxe sur l'essence aux municipalités et d'envisager une augmentation de cette remise ;

R-64

De s'assurer de la pérennité du cadre financier pour le transport collectif.