
Extrait authentique du procès-verbal d'une assemblée du conseil d'agglomération

Assemblée ordinaire du jeudi 19 juin 2008
Séance tenue le 19 juin 2008

Résolution: CG08 0362

Adopter le Plan de transport de Montréal / Déposer la réponse du comité exécutif sur les recommandations de la Commission permanente du conseil d'agglomération sur l'environnement, le transport et les infrastructures

Vu la recommandation du comité exécutif en date du 11 juin 2008 par sa résolution CE08 1076 ;

Il est proposé par Mme Helen Fotopulos

appuyé par M. Frank Zampino

- 1- d'approuver le contenu du Plan de transport de Montréal;
- 2- d'approuver le rapport du comité exécutif sur les recommandations de la Commission permanente du conseil d'agglomération sur l'environnement, le transport et les infrastructures.

Un débat s'engage.

Il est proposé par M. Housefather

appuyé par Mme Vera Danyluk

de modifier la proposition principale présentement devant le conseil en ajoutant, à la page 137 du Plan de Transport 2008, au Tableau no 8 dans la section « Compléter le réseau routier » à la ligne « Raccorder le boulevard Cavendish » un astérisque (*) au montant de 80 M\$ apparaissant dans la colonne « +10 ans » qui se lit comme suit :

« * Nonobstant le fait que les montants afférents aux coûts d'immobilisation de la phase 2 du projet de raccordement du boulevard Cavendish soient inclus dans la colonne +10 ans, il est de l'intention de l'agglomération de Montréal de démarrer la phase 2 dudit projet, et de dépenser les argents budgetés aussitôt que les intentions du Canadien Pacifique quant à l'avenir de la cour St-Luc seront connues. »

Un débat s'engage.

(...)

Après avoir pris en délibéré la proposition d'amendement de M. Housefather et de Mme Danyluk, le président du conseil la juge recevable.

Un débat s'engage.

(...)

Il est proposé par M. Lavallée
 appuyé par M. Claude Dauphin
 Mme Vera Danyluk

de modifier comme suit la proposition d'amendement de M. Housefather et Mme Danyluk présentement devant le conseil en y remplaçant les mots suivants dans le texte, après la phase 2 dudit projet : « et de dépenser les argents budgetés aussitôt que » par les mots : « dans les meilleurs délais une fois » afin qu'elle se lise comme ci-après :

« * Nonobstant le fait que les montants afférents aux coûts d'immobilisation de la phase 2 du projet de raccordement du boulevard Cavendish soient inclus dans la colonne +10 ans, il est de l'intention de l'agglomération de Montréal de démarrer la phase 2 dudit projet, dans les meilleurs délais une fois que les intentions du Canadien Pacifique quant à l'avenir de la cour St-Luc seront connues. »

Du consentement unanime des membres présents, le président déclare la proposition de sous-amendement adoptée à l'unanimité, telle que proposée.

Du consentement unanime des membres présents, la proposition d'amendement, telle que sous-amendée, est adoptée à l'unanimité.

Le conseil reprend l'étude de la proposition principale, telle qu'amendée et du consentement unanime des membres présents, le président du conseil déclare la proposition principale, telle qu'amendée, adoptée à l'unanimité et il est

RÉSOLU

en conséquence.

30.04 1081053001
/lc

Richard BÉLANGER

Représentant du maire de la Ville de Montréal

Yves SAINDON

Greffier de la Ville

(certifié conforme)

Yves SAINDON
Greffier de la Ville

Signée électroniquement le 27 juin 2008

Rapport du comité exécutif sur les recommandations de la Commission permanente du conseil d'agglomération sur l'environnement, le transport et les infrastructures portant sur le Plan de transport de Montréal

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

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

R-1 D'amorcer sans délai la réalisation du Plan de transport en priorisant toutes les mesures qui relèvent des compétences réglementaires de l'agglomération et pour lesquelles les ressources professionnelles, matérielles et financières sont déjà à sa disposition.

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

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

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

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

R-2 De mettre l'accent, dès la mise en oeuvre du plan de transport, sur les travaux nécessaires à l'entretien et la réhabilitation des infrastructures actuelles.

Réponse du CE : Montréal entend maintenir le niveau d'effort actuel au chapitre de l'entretien et de la réhabilitation des infrastructures routières à près de 160 M\$ annuellement, ce qui correspond à un niveau d'investissement jamais égalé.

Le Programme triennal d'immobilisations 2008-2010 prévoit des investissements majeurs au chapitre de la réfection routière. Ainsi, dans le PTI 2008-2010, l'Administration investit 282,3 M\$ dans la voirie artérielle et 132,9 M\$ dans la voirie locale, soit un investissement total de 415,2 M\$ pour la réfection routière. La mise en place, au cours des dernières années, du Fonds de la voirie permet maintenant d'accélérer le rythme de croissance des investissements destinés à la réhabilitation des infrastructures routières. D'autres dépenses, près de 50 M \$ durant la période 2008-2010, sont programmées pour la réfection des structures routières tels les ponts et viaducs.

En ce qui a trait au transport en commun, la STM prévoit pour sa part investir durant la période 2008-2010 plus de 1,531 milliard de dollars, principalement dans le maintien et le remplacement de ses actifs ainsi que dans l'augmentation et l'amélioration des services offerts à la clientèle.

Dans le cas du réseau de métro, les investissements totalisent 942 millions de dollars et visent essentiellement à préserver la fiabilité et à améliorer la satisfaction de la clientèle. Ils permettront la réalisation des phases II des programmes Réno-Systèmes et Réno-Stations ainsi que le remplacement des voitures MR-63, qui ont plus de 40 ans. Ces projets à eux seuls représentent 91 % des investissements totaux dédiés au métro.

Près d'un demi-milliard de dollars seront investis dans le réseau des autobus afin d'augmenter les fréquences, d'assurer la livraison d'un service de qualité et d'améliorer la satisfaction de la clientèle. Plus précisément, ces sommes serviront à financer l'achat d'autobus standards et articulés, l'agrandissement et le réaménagement du Centre de transport Legendre, la construction d'un nouveau centre de carrosserie ainsi que l'implantation de nouveaux systèmes d'aide à l'exploitation.

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.

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

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

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 Sainte-Anne-de-Bellevue.

Réponse du CE : *Le projet de navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Montréal-Trudeau constitue une grande priorité du Plan de transport de Montréal. Ce projet, d'intérêt et d'envergure à l'échelle régionale, constitue l'un des principaux chantiers du Plan.*

Un comité directeur dans lequel Montréal est partie prenante dirige actuellement les études visant à déterminer la faisabilité technique du projet. Les études en cours viendront préciser le nombre d'arrêts requis, le cas échéant. L'étude de pré-faisabilité des tracés ferroviaires sera complétée à l'automne 2008.

L'identification de la solution ferroviaire optimale et les études d'impact environnemental seront complétées en 2009. Selon les plus récentes informations disponibles, ADM prévoit le début des travaux en 2012 et une mise en opération en 2014. Le coût du projet est estimé entre 475 M\$ et 575 M\$ selon le tracé retenu.

Le projet vise d'abord et avant tout la desserte de l'aéroport Montréal-Trudeau, mais les études en cours détermineront également la meilleure façon d'améliorer, à plus long terme, les services ferroviaires passagers dans l'Ouest de l'île.

Par ailleurs, dans la foulée du Plan d'urbanisme, le Plan de transport propose de traiter les projets de transport comme des projets urbains. Ainsi, les projets de transport devront dorénavant inclure de façon explicite les notions de la qualité du design et de l'intégration harmonieuse au paysage et au milieu urbain.

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

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.

Réponse du CE : *Le chantier 3 ne portait que sur le remplacement des voitures de métro et est maintenant élargi pour inclure la mise à niveau des stations et l'accessibilité universelle dans le métro.*

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

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

retrouve dans les nouvelles stations de la ligne 2 à Laval. Pour l'implantation de l'accessibilité dans les stations, la priorité est donnée aux stations les plus achalandées.

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

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.

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

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

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

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

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

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 ;

Réponse du CE : *Le Plan d'amélioration des services de la STM prévoit des modifications importantes aux services d'autobus en termes de couverture, de fréquence et de plage horaire de desserte.*

Déjà en janvier 2008, la STM a augmenté la fréquence de service des rames de métro durant les heures de pointe et diverses autres périodes critiques de la journée. Des améliorations sensibles ont déjà été apportées, ou le seront en 2008 à plusieurs lignes d'autobus, notamment au chapitre de la desserte de secteurs spécifiques tels l'Île-des-Soeurs, Rivière-des-Prairies, Pointe-aux-Trembles, Montréal-Nord, Saint-Laurent, l'Ouest de l'île ainsi que le Vieux-Port et le pôle d'emplois Dorval. De plus, la STM prévoit adapter davantage ses services aux besoins des usagers, notamment en offrant des services spécifiques aux personnes âgées.

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

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

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

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

R-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.

Réponse du CE : *Montréal favorise le développement d'un réseau de stationnements incitatifs puisqu'ils représentent un atout efficace pour favoriser le duo "auto-transport en commun". Ainsi, Montréal encourage le gouvernement du Québec à poursuivre l'implantation de stationnements incitatifs dans la région de Montréal, en périphérie et sur l'île.*

Sur l'île de Montréal, le développement de stationnements incitatifs est envisagé en amont de la congestion et à des endroits stratégiques, tels les stations terminales de métro, les gares de trains de banlieue et en tête de ligne des services rapides par bus (SRB).

Par ailleurs, Montréal favorise également le développement d'un réseau de voies réservées et de stationnements incitatifs pour le covoiturage et le transport collectif.

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.

Réponse du CE : *Plusieurs mesures majeures comme les 240 km du réseau prioritaire pour autobus, le réseau de voies réservées au covoiturage, le doublement du réseau de voies cyclables sont prévues au Plan de transport et ont pour but de revoir le partage de la chaussée, notamment en laissant plus de places aux piétons, cyclistes et au transport en commun. Par ailleurs, les villes et les arrondissements définiront dans les plans locaux de déplacements les quartiers verts dans lesquels des mesures de modération de la circulation pourront être implantées.*

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.

Réponse du CE : *. Afin de mieux répondre à la demande croissante, la STM augmentera l'offre de transport et utilisera des outils plus performants pour le traitement plus rapide des demandes. De plus, la STM déploiera tous les efforts pour favoriser le transfert du mode de transport adapté au mode de transport régulier afin d'augmenter les possibilités de déplacement.*

Pour compléter l'offre de transport adapté, le marché du taxi accessible sera davantage développé en accroissant le nombre de permis délivrés. Ce mode de transport performant et flexible est entièrement dédié aux personnes à mobilité réduite.

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.

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

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

R-15 et R-16 – Voir réponses conjointes avec R-24, R25 et R-26.

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.

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

Plusieurs options peuvent être envisagées ou l'ont été dans le cadre des discussions et des études portant sur l'amélioration de l'offre de service de transport en commun entre la Rive-Sud et le centre-ville

de Montréal. L'implantation d'un SRB dans le corridor Bonaventure - Champlain est compatible avec le projet de développement du Havre de Montréal et ne compromet pas celle d'un système léger sur rail (SLR) ou de toute autre solution à plus long terme.

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

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

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

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

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.

Réponse du CE : *Le projet d'implantation de services rapides par bus (SRB) sur le boulevard Pie-IX constitue une très grande priorité. Les études pour son implantation sont menées actuellement par l'AMT, avec la collaboration de la STM et la Ville.*

Le SRB Pie-IX accueillera de nouveaux circuits d'autobus offrant un lien direct entre l'est de l'île et le centre-ville. L'achalandage du corridor est estimé à environ 70 000 déplacements quotidiens, ce qui se compare avantageusement à l'achalandage total des trains de banlieue ou encore à celui des trois stations de métro de Laval.

À moyen et à long terme, un deuxième axe SRB est prévu sur le boulevard Henri-Bourassa, entre le boulevard Pie-IX et la station de métro Henri-Bourassa. Cet important corridor de transport en commun, le plus important de Montréal avec un achalandage quotidien de 70 000 usagers, bénéficie actuellement de voies réservées en périodes de pointe. La mise en place d'un SRB permettra d'assurer en tout temps des temps de parcours rapides, fiables et réguliers.

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.

Réponse du CE : *Le Plan de transport a prévu quatre grands axes, Pie-IX, Henri-Bourassa, Notre-Dame et Bonaventure, en plus de deux autres emprises ferroviaires.*

L'implantation de mesures préférentielles pour le transport en commun, qu'il s'agisse d'aménagement en site propre, de voies réservées ou d'autres types de mesures, favorise non seulement l'usage du transport collectif, en tenant aussi compte des usagers des modes actifs (piétons et cyclistes), mais doit également intégrer les principes d'accessibilité universelle ainsi que les règles en matière de sécurité. De plus, l'implantation de services rapides par bus (SRB) en site propre sur certains axes permet de réserver une emprise pour le transport en commun pouvant éventuellement être utilisée pour y implanter des systèmes de plus grande capacité tels des tramways.

Tout aussi important, ces mesures doivent s'intégrer harmonieusement au paysage urbain. Dans la foulée du Plan d'urbanisme, le Plan de transport propose donc de traiter les projets de transport comme des projets urbains. Ainsi, les projets de transport devront dorénavant inclure de façon explicite les notions de la qualité du design et de l'intégration harmonieuse au paysage et au milieu urbain.

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

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

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.

Réponse du CE : *Le plan d'amélioration des services de la STM prévoit des mesures pour l'amélioration de la desserte des parcs industriels, notamment par le biais d'améliorations des services réguliers. Il prévoit également l'implantation de mesures préférentielles qui augmenteront la performance des bus sur plusieurs axes. Pour 2008, plusieurs axes ont été ciblés dans l'Est. Il s'agit des artères suivantes : St-Michel, Notre-Dame, Rosemont, Beaubien, A-25. Enfin, lorsque le train de l'Est sera en exploitation, le réseau d'autobus sera ajusté pour faciliter les correspondances.*

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.

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

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

LE COVOITURAGE (CHANTIER 6) INSTAURATION DE PLANS DE GESTION DES DÉPLACEMENTS (CHANTIER 10)

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.

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.

Réponse du CE : *L'expertise des centres de gestion des déplacements (CGD) est de plus en plus reconnue. Associer les CGD aux différents projets sur leur territoire peut les aider à diversifier leurs sources de revenus. En ce qui a trait au territoire imparti à chacun des CGD, le Plan de transport prévoit deux avenues, soit l'expansion des centres existants et la création de nouveaux CGD, au besoin, le tout en concertation avec le milieu. Le but premier visé par Montréal est d'assurer la plus grande couverture possible du territoire par des CGD.*

Par ailleurs, les exigences de la Ville de Montréal en matière d'études d'impact sur les déplacements ont été modifiées de façon à refléter la Vision du plan de transport. L'expertise des CGD en termes de mesures de gestion de la demande est mise à contribution dans le cadre de ces études. Les consultants responsables de la préparation de ces études font appel à leur expertise régulièrement et leur implication est encouragée.

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.

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

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

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

Par ailleurs, en ce qui a trait à l'accès au paiement par carte de crédit et débit à bord de ces véhicules, cette mesure sera également envisagée dans le cadre des discussions de la table de concertation de l'industrie du taxi à Montréal.

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

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.

Réponse du CE : *La Ville de Montréal et le MTQ travaillent conjointement à la réalisation du projet selon un échéancier accéléré. Le concept actuel du projet de modernisation de la rue Notre-Dame est le fruit d'un travail de recherche de solutions optimales permettant de répondre à la fois aux besoins exprimés par l'ensemble des parties et aux contraintes techniques. Un processus de consultations publiques sur le volet de l'intégration urbaine a été mis sur pied au cours des derniers mois et a donné lieu au dépôt de 55 mémoires et permis de connaître les préoccupations des citoyens et groupes concernés.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

LA RÉALISATION DU TRAIN DE L'EST (CHANTIER 12)

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.

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.

Réponse du CE : *L'agglomération, en particulier la Ville de Montréal, collabore activement aux travaux de conception et d'aménagement avec l'AMT. Plus spécifiquement, le SITE coordonne un comité de suivi Ville-AMT où des représentants des services centraux concernés, des représentants des arrondissements touchés, des intervenants de la STM, de la CMM et du MTQ sont présents.*

Le rabattement des autobus aux gares du train de l'Est sera réorganisé pour assurer une meilleure desserte des zones industrielles, laquelle sera surtout effectuée par ces circuits réguliers. Précisons que des représentants de la STM participent au comité de suivi Ville-AMT de façon à arrimer adéquatement les services de transport en commun avec l'arrivée du train.

La mise en opération de la ligne de train de l'Est entre Mascouche et le centre-ville de Montréal est prévue en 2010. Une mise en opération plus hâtive est toutefois envisageable dans le tronçon Montréal/Repentigny.

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.

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.

Réponse du CE : *La planification de 400 kilomètres de voies cyclables supplémentaires telle qu'indiquée dans le Plan de transport tient compte des liens à établir entre les arrondissements et les villes. L'exercice de planification a permis de tenir compte du réseau cyclable existant et d'évaluer son prolongement possible en direction de secteurs ou de zones représentant un potentiel élevé ou un intérêt assuré pour la clientèle cycliste tels les établissements d'enseignement, les pôles d'emplois, commerciaux, touristiques et autres.*

La programmation 2008 pour l'aménagement de voies cyclables additionnelles vise notamment les liens requis pour compléter le tour de l'île ainsi que la desserte de toutes les universités montréalaises.

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.

Réponse du CE : *Tous les nouveaux aménagements cyclables que l'agglomération réalise doivent respecter les paramètres techniques éprouvés généralement reconnus au Québec. Par ailleurs, les normes édictées par le ministère des Transports du Québec constituent une référence pour la réalisation d'aménagements cyclables de qualité et sécuritaires.*

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.

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

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

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

R-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.

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

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

R-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.

Réponse du CE : *La programmation détaillée des interventions sur le réseau cyclable est actuellement en cours d'élaboration. Plusieurs arrondissements ont été rencontrés jusqu'à maintenant et ont pu*

s'exprimer sur les priorités à établir à l'égard des nouveaux aménagements cyclables à réaliser sur leur territoire.

LA MISE EN OEUVRE 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

R-40 De faire de la Charte du piéton une partie intégrante du Plan de transport.

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

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.

Réponse du CE : *L'accentuation de la place de la marche partout sur l'île est un élément central du Plan de transport. La piétonisation de rues est une des mesures visant à favoriser cette pratique. L'expertise devra être partagée entre les intervenants afin que l'ensemble de l'agglomération puisse en tirer profit.*

L'exemple récent du marché Jean-Talon montre jusqu'à quel point le milieu commerçant, d'abord peu réceptif à l'idée d'une piétonisation, a accepté maintenant avec enthousiasme le projet et ne reviendrait pas en arrière sur ce sujet.

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

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

REDONNER AUX RÉSIDANTS DES QUARTIERS MONTRÉLAIS 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.

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

- *14e chantier : mettre en œuvre la Charte du piéton;*

- 15e chantier : consolider le caractère piétonnier du centre-ville et des quartiers centraux;
- 16e chantier : redonner aux résidents des quartiers montréalais la qualité de vie qui leur revient;
- 17e chantier : accroître la sécurité des déplacements.

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

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

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

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

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

R-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.

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

Une série de mesures en ce sens est proposée. À titre d'exemple, mentionnons l'opération "Réaménagement des intersections, votre sécurité réinventée" ainsi que la mise en oeuvre de la Charte du piéton. Certains projets ont déjà été réalisés. Ainsi, la piste cyclable du boulevard de Maisonneuve est un bel exemple d'intégration des besoins des piétons et des cyclistes qui respecte les règles de l'art en termes de sécurité. En effet, pas moins de 36 intersections ont fait l'objet de mesures de sécurisation dans le cadre de ce projet seulement.

Soulignons qu'un guide d'aménagement piétonnier pour un domaine public accessible universellement sera élaboré dans les meilleurs délais de façon à appuyer les villes et les arrondissements dans la réalisation de leurs projets respectifs.

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

R-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.

Réponse du CE : *Tous les travaux routiers feront l'objet systématiquement d'une analyse en ce sens. De plus, pour appuyer les villes et les arrondissements dans l'élaboration de leur plan local de déplacements, un guide d'aménagement des mesures d'apaisement de la circulation sera mis à leur disposition dans les meilleurs délais. Cet outil leur permettra d'uniformiser et d'harmoniser les pratiques.*

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.

Réponse du CE : *Montréal a lancé l'opération «Réaménagement des intersections, votre sécurité réinventée» en février 2008 dans le but de réduire sensiblement le nombre d'accidentés de la route, en particulier chez les piétons. Quelque 65% des accidents se produisent aux intersections. Le travail de sélection des intersections les plus à risques se poursuit sous la direction du Bureau de la sécurité des déplacements en concertation avec le Service de police de Montréal et la Direction de la santé publique. La sécurisation des intersections fait et fera l'objet d'un processus systématique d'évaluation et de priorisation. Les interventions possibles aux intersections sont multiples et touchent notamment à l'amélioration de la visibilité des feux de circulation, de la traversée des piétons, de la fluidité des virages à gauche.*

De plus, pour certains secteurs sensibles du territoire, notamment à proximité d'établissements scolaires et de résidences pour personnes âgées, diverses mesures particulières seront prises en considération et feront l'objet d'une analyse dans le cadre de la réalisation des plans locaux de déplacements par les villes et les arrondissements. Plusieurs intersections ciblées feront également l'objet de modifications au niveau des temps de traversée, dans le cadre de la détermination et de l'implantation de quartiers verts.

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

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.

Réponse du CE : *Montréal et le gouvernement du Québec se sont entendus sur le principe de limiter par défaut la vitesse de la circulation à 40 km/h sur le réseau routier local de l'île de Montréal. Des discussions sont actuellement en cours pour définir les modalités d'application de cette nouvelle limite de vitesse, notamment les dispositions de nature réglementaire et celles liées à la signalisation supportant cette réglementation. Parallèlement, dans les secteurs sensibles, notamment ceux situés à proximité d'établissements scolaires et de parcs, la vitesse de circulation sera maintenue à 30 km/h. Le Bureau de la sécurité des déplacements, en étroite collaboration avec les villes et les arrondissements, est responsable de la détermination de ces secteurs particulièrement 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.

Réponse du CE : *Le Plan de transport propose effectivement de dégager les intersections, non seulement pour des motifs de sécurité mais aussi de convivialité. Le projet consiste d'abord à éliminer des places de stationnement aux intersections dans les secteurs à haute densité de piétons. Le dégagement des intersections sera notamment considéré dans les projets de réaménagement routier.*

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.

Réponse du CE : *Un guide d'aménagement piétonnier pour un domaine public accessible universellement sera élaboré dans les meilleurs délais de façon à appuyer les villes et les arrondissements dans la réalisation de leurs projets respectifs. Cet outil leur permettra d'uniformiser et d'harmoniser les pratiques.*

De plus, soulignons que Montréal s'est engagée à élaborer et à réaliser à chaque année un Plan d'action en matières d'accessibilité universelle. Plusieurs mesures sont prévues par ce Plan d'action dont, entre autres, l'installation de feux piétons à décompte numérique et l'installation de feux sonores.

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.

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.

Réponse du CE : *Montréal s'assurera dans la mesure de ses disponibilités financières de la réalisation des projets selon les échéanciers prévus.*

R-51 De réaliser le projet de prolongement du boulevard Forget dans l'axe de la rue Lakefield, plus à l'est, en raison du développement du site Contrecoeur.

Réponse du CE : *Le tronçon situé entre Sherbrooke et l'autoroute 40 est déplacé plus à l'est du tracé initialement proposé afin de permettre la réalisation du projet résidentiel Contrecoeur. Au sud de la rue Sherbrooke, le boulevard se prolongera jusqu'à la rue Notre-Dame sans emprunter la rue Georges V.*

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

Commentaire du CE : *La seule entente signée par le ministère des transports au sujet de Cavendish par le passé était une participation à 50% dans le financement d'une étude antérieure. À la suite de présentations du bureau de projet Cavendish, des représentants du MTQ ont réitéré la possibilité d'une participation financière, mais que celle-ci fera l'objet d'une négociation. La Ville souhaiterait une participation de l'ordre de 50% de Québec.*

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 CN 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.

Réponse du CE : *Il est prévu de raccorder en priorité le lien Royalmount / Cavendish dans une première phase. La seconde phase, qui comprend le lien Cavendish / Cavendish, sera réalisée ultérieurement.*

Considérant que l'échéancier initial du Bureau de projet ne peut être suivi selon l'état d'avancement actuel du dossier, la première phase sera réalisée telle que prévue au Plan et les étapes de la 2^{ème} phase seront réalisées dès 2008 (étude d'impact, avant-projet définitif, etc.) afin de compléter l'ensemble du projet dans un échéancier le plus près possible de l'échéancier initial du Bureau de projet.

La réalisation finale du projet est cependant liée aux intentions du Canadien Pacifique quant à l'avenir de la cour Côte-Saint-Luc. Une rationalisation de la cour ferroviaire ne compromet pas le raccordement routier.

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.

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.

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

Bien que l'autoroute 30 complétée puisse avoir un effet positif pour l'industrie du camionnage, l'impact sur la congestion routière à Montréal sera limité, compte tenu de l'importance économique de l'Île de Montréal en tant qu'origine et destination des transporteurs routiers. En effet, l'île de Montréal attire et produit 35% de l'ensemble des déplacements interurbains de camions lourds observés au Québec.

R-54 De mettre en place des mesures qui permettront de réduire les nuisances liées aux véhicules lourds sur l'Île de Montréal.

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

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

Attendu que les enjeux du transport des marchandises en milieu urbain sont complexes et touchent une variété d'intervenants.

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.

Réponse du CE : *Le CITM, présidé par le responsable politique du transport à la Ville de Montréal, demeure un forum essentiel rassemblant divers agents économiques du secteur des transports des marchandises pour tous les modes (port, aéroport, camion, chemin de fer). L'agglomération voit déjà à réviser le réseau de camionnage ainsi qu'à la réalisation du projet Notre-Dame, qui aidera notamment aux*

opérations du port de Montréal. L'agglomération collabore également aux projets reliés à la cour de triage Outremont.

Puisque le transport des marchandises constitue un enjeu qui transcende les frontières administratives, il importe qu'il soit abordé également à l'échelle métropolitaine. C'est ainsi que Montréal invite la Communauté métropolitaine de Montréal à prendre part à la planification du transport des marchandises.

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.

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.

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

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

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

Par ailleurs, dans le domaine des marchandises, Montréal considère que le réseau de camionnage est l'outil pour encadrer les déplacements de camions sur le territoire de l'agglomération de Montréal. Il

s'avère essentiel que ce réseau fasse l'objet d'une extension à l'échelle de l'agglomération. Rappelons qu'actuellement, l'évaluation et l'adoption de règlements sont effectuées par les villes et les arrondissements, tandis que la coordination et l'harmonisation du réseau de camionnage sont réalisées par l'agglomération.

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

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.

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.

Réponse du CE : *Au cours dernières années, les gouvernements supérieurs ont mis en place un certain nombre de programmes de financement pour aider les municipalités à financer des projets de transport en commun. Ainsi le transfert de la taxe fédérale d'accise sur l'essence à la Société de financement des infrastructures locales (SOFIL) du Québec permet de dégager pour la période 2006-2010 quelque 365,7 M\$ pour les infrastructures de la STM. L'entente sur ce transfert de la taxe fédérale sur l'essence a fait l'objet en 2007 d'une reconduction pour la période 2011-2014.*

La récente politique québécoise pour le transport en commun représente pour la STM une aide de 140 M\$ sur cinq ans pour l'amélioration des services. Cette aide représente 50% des dépenses d'amélioration, l'autre 50% devant provenir des recettes des nouveaux voyageurs attirés dans le système de transport en commun et d'une contribution de l'agglomération de Montréal.

Montréal poursuit ses démarches auprès des gouvernements, en particulier dans le cadre de la mise en place d'une stratégie et d'un financement fédéral plus important et prévisible pour favoriser le transport en commun à l'échelle canadienne. Cette stratégie se traduit entre autres par un investissement de 2 milliards de dollars par année que le gouvernement fédéral devrait injecter dans l'entretien et l'expansion des réseaux de transport en commun au Canada.

D'autres sources de financement sont envisagées et font l'objet de demandes aux paliers supérieurs de gouvernement. Par exemple, le partage de l'équivalent de un point de la taxe sur les produits et services (TPS) représenterait 5 G\$ par année pour l'ensemble des municipalités au Canada, et en particulier une somme de 250 M\$ par année pour Montréal. Montréal réitère dans son Plan sa demande au gouvernement du Québec de récupérer la baisse de un point de la TPS et de l'affecter à la réalisation du Plan de transport.

Par ailleurs, l'affectation d'une taxe spécifique sur les carburants à un fonds municipal dédié aux transports collectifs et actifs serait une mesure très forte pour aider les municipalités (une taxe de 13¢ le litre sur l'île de Montréal générerait quelque 240 M\$ par année, ce qui est l'ordre de grandeur des besoins du Plan de transport). Une telle mesure peut être mise en application dans des délais relativement brefs.

Enfin, Montréal demande au gouvernement du Québec de déterminer de nouveaux champs fiscaux lui permettant d'avoir accès à des sources de revenus liées à l'activité économique.

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

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