

# Plan de transport de Montréal

Synthèse des Mémoires soumis  
dans le cadre des séances de consultation publique  
portant sur le document *Portrait et diagnostic*  
qui se sont tenues les 18 août, 25 août et 1<sup>er</sup> septembre 2005

Octobre 2005

# Plan de transport de Montréal

## Mémoires soumis dans le cadre des séances de consultation publique portant sur le *Portrait et diagnostic*

Synthèse par organisme  
18 août, 25 août et 1<sup>er</sup> septembre 2005

Organisme	Représentant	# Mémoire
Conseil régional de l'environnement	M. André Porlier	1
<p>Le CRE-Montréal appuie à la démarche de la Ville visant l'élaboration et la mise en œuvre d'un Plan de transport de même que la volonté de la Ville, exprimée à travers la vision du Plan de transport, de « réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et des transports actifs ».</p> <p>Sur le <i>Portrait et diagnostic</i> du Plan de transport, le CRE-Montréal considère que, dans l'ensemble, le document reflète bien la situation du transport à Montréal. Toutefois, certaines modifications à la version préliminaire du portrait et diagnostic du plan de transport sont souhaitables. Le CRE-Montréal et ses partenaires présentent cinq grandes préoccupations, soit :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. L'absence de bilan des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports</li> <li>2. L'absence d'enquête origine-destination sur le transport des marchandises</li> <li>3. L'absence d'un inventaire sur le stationnement</li> <li>4. L'absence d'analyse concernant l'évolution des tarifs de transport en commun</li> <li>5. L'absence d'analyse des expériences de modération de la circulation</li> </ol> <p>Le CRE-Montréal a élaboré son mémoire sur la base d'une prémisse essentielle : le Plan de transport que la Ville adoptera devra conduire à la mise en œuvre d'actions concrètes en faveur de l'amélioration de l'environnement.</p> <p>On se dit surpris de constater l'absence complète d'information concernant les engagements de la Ville à l'égard du Protocole de Kyoto, mais également l'absence de données concernant le bilan des émissions de GES provenant du secteur des transports.</p> <p>Au niveau du transport des marchandises, le CRE-Montréal est particulièrement inquiet de constater l'absence d'information ou la désuétude de l'information (1993) concernant les déplacements de marchandises sur le territoire de l'île de Montréal et de la grande région de Montréal. Cette absence d'information est d'autant plus inquiétante que plusieurs projets routiers et autoroutiers sont justifiés, aux dires de leurs promoteurs, par les besoins en transport des marchandises, alors que très peu d'information n'est disponible sur les déplacements des camions dans ces secteurs.</p> <p>Le CRE-Montréal s'interroge également sur la volonté de faire de l'île de Montréal la plaque tournante du transport des marchandises de l'Amérique du Nord. En l'absence de données concernant les déplacements des marchandises, on mentionne qu'il est hasardeux de vouloir favoriser le déplacement des marchandises sur l'île de Montréal sans savoir si des mesures, tels que des centres de transbordement de marchandises à l'extérieur de l'île, ne pourrait pas réduire la quantité et la dimension des véhicules lourds circulant sur le réseau montréalais.</p> <p>En ce qui a trait au TC, on rappelle que les usagers ont subi en janvier 2005 une quatrième hausse de tarifs en 18 mois. Ces hausses représentent une augmentation cumulative de 22 %, bien au-delà de l'augmentation du coût de la vie.</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
Conseil régional de l'environnement	M. André Porlier	1
<p>Pour ce qui est du stationnement, on salue la volonté de la Ville de réduire l'offre. On indique que la plupart des intervenants s'entendent pour dire que le stationnement influence de façon significative le choix des modes de transport. Or, le portrait du stationnement dans le plan de transport repose sur une enquête de 1998 du MTQ sur les stationnements hors-rue de 25 places et plus uniquement.</p> <p>Une attitude de laisser-faire a entraîné la prolifération des nouveaux stationnements, la surexploitation des sites de stationnement et la multiplication des stationnements illégaux à Montréal. De plus, selon le CRE-MTL, le nombre de stationnements continue d'augmenter puisque des milliers de nouvelles places de stationnement sont prévues dans les nombreux projets en cours dans la région de Montréal (Palais des congrès, Bibliothèque Nationale, Caisse de dépôt, Pavillon UQAM, École de technologie supérieure...).</p> <p>Plusieurs études ont démontré que la configuration des rues a une incidence sur le comportement du conducteur. À titre d'exemple, les routes larges et rectilignes permettant une vision éloignée incitent le conducteur à accélérer. À l'inverse, les routes sinueuses et étroites qui ne permettent pas une vision éloignée favorisent plutôt des vitesses modérées. Dans ce contexte, il est essentiel de contrôler la vitesse et le comportement des automobilistes afin d'améliorer la qualité de vie dans les quartiers par l'application de techniques de modération de la circulation, le "traffic calming". Selon le CRE-Montréal, la Ville devrait analyser les expériences d'aménagement qui ont donné les meilleurs résultats sur son territoire en matière de modération de la circulation.</p> <p>En terminant, le CRE-Montréal souligne certaines contradictions entre les engagements de la Ville à l'égard du développement durable, du Protocole de Kyoto, du transport en commun, des transports actifs, de la densification et de la consolidation des quartiers centraux que l'on retrouve dans le Plan de transport, et les positions que la Ville de Montréal a adoptées face au prolongement de l'autoroute 25 et à la modernisation de la rue Notre-Dame. On réitère que la véritable efficacité d'un plan de transport repose sur la volonté de la Ville de Montréal de se donner les moyens d'atteindre ses objectifs et de le mettre en œuvre sans quoi l'objectif de la Ville de réduire l'utilisation de l'automobile ne demeurera qu'un vœu pieux sans réel changement.</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
Transport 2000		2
<p>Transport 2000 se réjouit de la vision globale du Plan de transport qui vient rejoindre dans une très large mesure les positions de l'Association. On mentionne cependant que, malgré les difficultés d'exploitation des dernières années, le système de transport en commun doit poursuivre et même accélérer son développement. Des investissements considérables sont nécessaires, d'abord pour combler les lacunes des dix dernières années, ensuite pour augmenter la capacité du système et la qualité du service. Si Montréal doit prendre le virage du transport en commun, prendre le métro, le train, le tram ou l'autobus doit devenir une évidence.</p> <p>Pour atteindre les objectifs du Plan de transport, on estime qu'il sera nécessaire de réduire la place de l'automobile dans la ville. Un virage transport en commun permettrait à plus de personnes de satisfaire leurs besoins de déplacements, tout en entraînant à terme une diminution du nombre de véhicules qui circulent en ville, et donc une diminution de l'espace nécessaire à l'usage de l'automobile individuelle.</p> <p>Le <i>Portrait et diagnostic</i> fait état de la complexité des différents champs de compétence des acteurs dans le secteur des transports et de la difficulté d'obtenir le financement nécessaire au développement et à l'exploitation des services de transport. La difficulté de la tâche à accomplir ne doit pas servir de prétexte pour abdiquer. C'est la Ville de Montréal qui a la responsabilité de prendre le leadership pour</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
Transport 2000		2
<p data-bbox="185 275 993 302">réunir les divers acteurs métropolitains derrière des buts communs.</p> <p data-bbox="185 338 1430 579">Tous les documents pertinents - le Plan d'urbanisme et le Plan de transport de la Ville, le Schéma d'aménagement de la CMM, le Plan stratégique de l'AMT, et le Plan de gestion des déplacements du MTQ - devraient idéalement se renforcer mutuellement, et c'est la Ville qui a un rôle déterminant à jouer pour obtenir cette harmonisation. C'est la Ville qui doit militer auprès des gouvernements québécois et canadien pour assurer un soutien adéquat à l'exploitation et au développement du réseau. C'est la Ville et la Société de transport de Montréal (STM) qui doivent se préparer à transporter de nouveaux voyageurs venus de partout dans la région. C'est aux élus municipaux à tracer les plans du réseau futur qui fera du TC le véritable moyen de transport privilégié de la ville et de sa région.</p> <p data-bbox="185 615 1430 732">Afin que le réseau de TC assure les besoins d'accessibilité des Montréalais, il est nécessaire que le Plan de transport s'arrime étroitement au Plan d'urbanisme. Si les gens se déplacent, c'est avant tout parce que leur présence est requise ailleurs : au travail, à l'université, au supermarché, à la salle de spectacles, etc.</p> <p data-bbox="185 768 1430 917">Dans le document du Plan de transport, la Ville dit être « consciente de l'effet structurant des réseaux de transport sur l'aménagement du territoire » (p. 5); or, de tels « effets structurants » sont souvent surestimés et au mieux on peut observer une amplification et une accélération de tendances préexistantes<sup>1</sup>; il ne faudrait donc pas que la Ville mise exclusivement sur des investissements au niveau du TC ou du réseau routier afin de mettre en valeur certains zones du territoire.</p> <p data-bbox="185 953 1430 1071">Transport 2000 considère que la Ville met trop d'espoirs sur le prolongement de la ligne bleue vers Anjou. Il n'est pas clair que la densité de population et la demande de transport puissent justifier un métro souterrain, même en prévoyant une intensification des activités aux abords des éventuelles stations de métro.</p> <p data-bbox="185 1106 1430 1194">La vision du Plan de transport veut que « le système de transport s'intègre harmonieusement à l'espace urbain et contribue à sa structuration ». Afin de réussir cette intégration, Transport 2000 considère qu'il sera nécessaire de placer le transport en commun au cœur de l'activité urbaine.</p> <p data-bbox="185 1230 1430 1348">Les quartiers moins denses de l'ouest et de la pointe est de la ville de Montréal sont aussi ceux qui présentent le plus faible taux d'utilisation de transport en commun. Ceci étant, il ne faut pas non plus abandonner ces secteurs à l'automobile, ni s'opposer à une desserte régionale adéquate vers le nord et la Rive-Sud.</p> <p data-bbox="185 1383 1430 1533">Trop longtemps a-t-on accepté de céder la place dans les rues de la ville aux besoins toujours croissants de l'automobile. Le métro est effectivement le fleuron du système de transport montréalais et un objet de juste fierté; mais l'un de ses principes sous-jacents n'est plus valable. Il n'est ni souhaitable ni nécessaire de retirer le TC de la voie publique. Au contraire, on doit redonner au TC son droit de circuler sans entrave sur la voie publique.</p> <p data-bbox="185 1568 1430 1810">Sur certains axes importants, les mesures de priorité aux autobus ne sont pas suffisantes à long terme. On parle d'axes qui ont une fonction stratégique dans la structure de la ville, qui relie d'importantes destinations commerciales et institutionnelles. S'il y a trop d'autobus, ils deviennent une nuisance pour les riverains à cause de leur impact sur l'environnement sonore et la qualité de l'air. Si de plus il s'agit d'une voie réservée en rive d'un trottoir passant, comme sur l'avenue du Parc, les piétons peuvent ressentir de l'inconfort et de l'insécurité. Paradoxalement, le TC dans ces conditions se met à diminuer la qualité de l'environnement urbain. C'est dans ces cas qu'on a traditionnellement pensé à construire un métro, parfois sans arriver à justifier l'investissement requis. À la lumière des</p>		

<sup>1</sup> À ce sujet, rappelons que « si le mythe des effets structurants perdure, c'est en fait par l'usage politique qui en est fait dans les processus de décision et les procédures d'évaluation *ex ante* des grands projets » (Jean-Marc Offner, (1993) Les effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique, dans *L'espace géographique*, no. 3, pp. 233-242).

Organisme	Représentant	# Mémoire
Transport 2000		2
<p>connaissances acquises depuis les années 1960, il faudrait plutôt étudier l'implantation d'un système léger sur rail ou un autre système rapide de surface et à propulsion électrique. Puisqu'on renonce à enterrer les voyageurs du TC dans le tunnel du métro, ils participent à la vie et à l'animation qui règne en surface. Dans ce contexte, il est surprenant que la Ville ne montre pas plus d'enthousiasme à l'égard de ce mode prometteur.</p> <p>Au sujet du stationnement, Transport 2000 partage le constat selon lequel le stationnement, en ayant une influence cruciale sur le choix modal, s'avère un élément stratégique de la planification du transport urbain. Transport 2000 appuie entièrement l'orientation du Plan qui préconise une gestion de l'offre de stationnement favorable aux transports collectifs et actifs. On remarque cependant que le discours répandu depuis quelques années à l'effet de modifier l'offre semble avoir donné peu de résultats à ce jour. Il faut accentuer les efforts afin de fournir du stationnement incitatif en périphérie de la ville et dans les couronnes. En revanche, il est grand temps de modifier la réglementation dans les zones centrales, pour enlever les limites minimales sur le nombre de places requises dans les nouveaux projets immobiliers.</p> <p>Transport 2000 recommande d'adopter la stratégie suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Augmenter les tarifs des stationnements sous le contrôle de la Ville</li> <li>· Appuyer l'introduction d'une taxe sur le stationnement</li> <li>· Appuyer l'introduction des mesures fiscales pour imposer les privilèges de stationnement</li> <li>· Dédier les revenus à l'amélioration du transport en commun</li> <li>· Inciter les employeurs à gérer le nombre de places de stationnement et à offrir des privilèges équivalents aux employés optant pour le transport en commun.</li> </ul> <p>Même si la part modale du TC et des transports actifs augmente significativement, une partie importante des déplacements se feront toujours en auto. Il devient donc essentiel de l'apprivoiser, pour que ses impacts sur la qualité de vie urbaine diminuent. Il ne faut pas adapter la ville pour mieux accommoder l'auto, mais le contraire.</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
Direction de santé publique, Agence de développement des réseaux locaux de santé et des services sociaux de Montréal	M. Louis Drouin	3
<p>La Direction de santé publique souligne que le <i>Portrait et diagnostic</i> a le mérite d'éclairer un peu plus la Vision et les objectifs. En ce sens, elle appuie totalement la vision proposée. Le mémoire indique que tous les experts en santé publique sont d'avis que la santé et la qualité de vie des citoyens seraient améliorées si les orientations proposées par l'énoncé de la Vision du Plan de transport étaient réalisées.</p> <p>Pour être plus complet, d'autres éléments devraient être traités, notamment ceux du développement économique et du développement social. Il faudrait développer une vision intégrée d'un "Montréal vert" qui inspirerait l'ensemble des directions et des services.</p> <p>On souligne une certaine contradiction dans le sens où le Portrait semble vouloir répondre à toutes les demandes alors que la Vision stipule que Montréal veut réduire la dépendance à l'auto.</p> <p>Cinq (5) enjeux prioritaires sont avancés :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. le financement du transport en commun</li> <li>2. le transport actif</li> </ol>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
Direction de santé publique, Agence de développement des réseaux locaux de santé et des services sociaux de Montréal	M. Louis Drouin	3
3. la réduction des blessures 4. le stationnement 5. la gouvernance		
<p>Selon la DSP, les stratégies qui seront développées au cours de la prochaine étape devront s'inspirer du &lt;&lt; Smart Growth &gt;&gt; et du &lt;&lt; Transit oriented Development &gt;&gt;. En conclusion, on suggère que la Ville fasse véritablement le choix du transport actif et du TC. On suggère de prioriser les stratégies et qu'on détermine des objectifs mesurables, par exemple une part modale de 50% du TC d'ici 2020. On souligne au passage que le sondage réalisé par la Ville laisse croire que la population est prête à appuyer de tels choix.</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
Green Coalition verte	Mm. David Shtern, David Fletcher et Andrew Dawson	4
<p>Le transport n'est pas la raison d'être initiale de la Coalition verte. Mais avec le temps, cela est devenu une préoccupation importante compte tenu des enjeux de protection de l'environnement qui sont soulevés dans le cadre des projets en transport.</p> <p>La Coalition demande à la Ville de ne pas autoriser de projets d'infrastructure de transport qui empiètent dans les espaces naturels. Elle recommande que l'emphase soit mise sur le TC. Elle souhaite aussi que la Ville fasse sa part en ce qui a trait aux objectifs du Protocole de Kyoto et au développement durable. Pour y arriver, elle propose une série de mesures, dont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Développement du réseau cyclable</li> <li>· Trajets plus directs en TC et une meilleure fréquence</li> <li>· Voies de covoiturage</li> <li>· Reconnaissance de l'importance du réseau ferroviaire comme service essentiel</li> <li>· Amélioration de l'intermodalité</li> <li>· Disparition des stationnements extérieurs au centre-ville.</li> </ul> <p>Le projet de l'antenne Doney est présenté de façon plus détaillée. Selon la coalition, il présente plusieurs avantages, notamment sur le plan de l'attrait par rapport à un réseau de bus traditionnel.</p> <p>On recommande également de ne pas prolonger le boulevard Pierrefonds vers le boulevard Morgan, mais d'utiliser plutôt le corridor (emprise) de la future A-440.</p> <p>Le mémoire présente en annexe les raisons motivant l'opposition de la Coalition verte au développement du réseau routier.</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
Conseil de développement du West Island	Mme Anne Myles, Mm Bill Tierney, John Meaney et Georges Nydam	5

Organisme	Représentant	# Mémoire
Conseil de développement du West Island	Mme Anne Myles, Mm Bill Tierney, John Meaney et Georges Nydam	5
<p>L'analyse présentée dans le document <i>Portrait et diagnostic</i> est jugée complète et les objectifs énoncés méritent l'adhésion de la communauté montréalaise. Le Conseil de développement du West Island appuie la Vision de la Ville de réduire la circulation automobile. Cependant, on souligne que la piètre qualité du service dans l'ouest de l'île pousse les résidents à utiliser leur voiture.</p> <p>Le document de référence reconnaît l'importance du transport comme soutien à l'économie mais ne fait pas de lien de causalité entre le TC et le développement économique. Or, on souligne que cela a des répercussions sur la location d'espaces à bureaux. On souligne que la croissance de l'emploi dans l'ouest de l'île a été de 46% au cours des dix (10) dernières années. On dénonce au passage les prévisions de croissance de 9,9% sur l'île d'ici 2021. On demande si la Ville doit se satisfaire de cette croissance. La part de cette croissance dépendra de son positionnement par rapport aux autres banlieues. Montréal a des coûts d'opération fixes supérieurs mais dispose d'une plus grande base de main-d'œuvre, ce qui est lié en grande partie à ses infrastructures. Pour l'ouest de l'île, l'insuffisance de TC est un frein à la croissance. Deux choix s'offrent; soit un développement extensif minimisant la création d'emplois, soit un développement plus intensif, accompagné d'une création d'emplois importante et soutenue par des infrastructures de transport significatives.</p> <p>Le plan stratégique du West Island reconnaît trois pôles de croissance : la zone entourant l'aéroport, l'axe de la Transcanadienne et Sainte-Anne-de-Bellevue. Ces trois milieux se partagent une même problématique, soit l'absence de liens hors-route efficaces et rapides. On souligne le contexte réglementaire qui empêche les entreprises de collaborer par une mise en commun de leur service de navette (sic). Ces trois milieux sont dorénavant des zones de destination.</p> <p>Pour maintenir son positionnement concurrentiel face aux couronnes, on mentionne que le West Island doit se doter de liens directs avec le cœur de la Ville. Deux options sont présentées, soit l'antenne Downey et la ligne de trains de banlieue Montréal-Dorion-Rigaud.</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
	M. Tony Mandl	6
<p>M. Mandl ne fait aucun commentaire sur le Portrait et diagnostic. Le mémoire porte sur la prochaine étape. Il suggère d'améliorer la sécurité en :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· installant des caméras de surveillance ;</li> <li>· engageant des agents de police et du personnel de sécurité pour le transport en commun ;</li> <li>· augmentant les peines et les amendes pour dissuader le vandalisme ;</li> <li>· augmentant la signalisation ;</li> <li>· signifiant au public ce que coûte le vandalisme.</li> </ul> <p>Il suggère d'améliorer le service d'autobus par différentes mesures, dont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· lecteurs automatiques de monnaie ;</li> <li>· des services gratuits lors des épisodes de smog ;</li> <li>· des services directs dans l'ouest de l'île ;</li> <li>· la conception des abribus ;</li> <li>· installation de l'air climatisé ;</li> </ul> <p>Il suggère d'améliorer le service du métro par différentes mesures, dont :</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
	M. Tony Mandl	6
<ul style="list-style-type: none"> <li>· escalier roulant au métro Lionel-Groulx;</li> <li>· deuxième entrée à Georges-Vanier;</li> <li>· heures d'opération prolongées;</li> <li>· augmentation de la fréquence;</li> <li>· nouvelle gare du train de Blainville à Namur;</li> <li>· nouvelle station au Vieux-Port;</li> <li>· nouvelle station entre Villa-Maria et Vendôme;</li> <li>· prolongement vers Anjou, Cavendish, Bois-Franc, Édouard-Montpetit et ligne jaune jusqu'à McGill.</li> </ul> <p>Il suggère d'implanter des tramways :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· sur l'avenue du Parc et sur les boulevards Pie-IX, Saint-Charles et Saint-Jean.</li> </ul> <p>Au niveau des trains de banlieue, il suggère :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· revoir l'horaire du train de Rigaud;</li> <li>· nouveau train vers l'est;</li> <li>· nouvelle gare à Chabanel</li> </ul>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
	M. Francis Lapierre	7
<p>Ce mémoire ne contient aucun commentaire sur le Portrait et diagnostic. M. Lapierre appuie la Vision du Plan de transport. Il dénonce le projet de la rue Notre-Dame. Il signale que le Plan de transport étant à peine produit (sic), on annonce un projet qui, selon lui, va à l'encontre de l'esprit du Plan. Les usagers du TC sont traités comme du bétail. Il reproche aux chauffeurs leur façon de conduire. Il dénonce l'abus de publicité dans le métro, notamment la publicité automobile. Il déplore le manque d'entretien du réseau cyclable et l'absence d'un réseau destiné à des fins utilitaires. Il souhaite que la Ville ne se laisse pas influencer par le lobby du camionnage.</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
Université McGill		8
<p>L'Université McGill souscrit inconditionnellement à l'engagement très ferme que la Ville a pris en faveur du TC, des piétons, des cyclistes et de l'amélioration des modes de déplacement multimodaux pour promouvoir et améliorer la qualité de vie des citoyens.</p> <p>À l'heure actuelle, l'Université McGill prépare un plan directeur qui déterminera ses priorités en matière d'aménagement et d'infrastructures, à la lumière du nouveau plan universitaire récemment conçu en vue de renforcer sa place parmi les plus grandes universités publiques du monde. Le transport est un élément essentiel du succès de ce plan, le campus du centre-ville ayant presque atteint sa pleine maturité et d'importants projets étant prévus pour le campus Macdonald et le campus Glen du Centre universitaire de santé McGill (CUSM).</p> <p>L'Université McGill est tout à fait favorable à la réduction de l'utilisation de l'automobile pour se rendre au travail et a pris des mesures pour réduire graduellement les places de stationnement sur le</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
Université McGill		8
<p>campus du centre-ville afin d'inciter professeurs, membres du personnel et étudiants à utiliser le réseau de transport en commun. Cette initiative a pris forme lors de la signature de l'entente-cadre de 1995 entre McGill et la Ville de Montréal.</p> <p>En partenariat avec l'AMT, l'Université McGill participe au programme Allégo dans le but de gérer la demande en transport vers les campus du centre-ville et Macdonald, de manière à réduire le nombre de personnes voyageant seules à bord de leur véhicule pour se rendre au travail. Par ailleurs, en mars 2005, l'Université a souscrit au Plan stratégique de développement durable de la Ville et s'est engagée à exercer des actions spécifiques d'ici 2006 pour contribuer au succès du plan municipal.</p> <p>Le Plan directeur de l'Université, qui sera achevé en 2006, précisera le développement pour les vingt prochaines années et orientera le processus décisionnel de l'Université. Pour faire de ces campus un modèle en matière de développement durable, McGill aura besoin de l'appui de la Ville et devra pouvoir compter sur sa collaboration pour améliorer la desserte par les TC du campus principal au campus Glen, de même qu'entre le campus du centre-ville, le campus de Sainte-Anne-de-Bellevue et le campus Glen du Centre universitaire de santé McGill (CUSM).</p> <p>Le mémoire présente plusieurs propositions qui seront utiles pour la prochaine étape, notamment une proposition visant à aménager un environnement sûr et agréable pour les piétons qui circulent sur le campus. L'Université vise notamment à resserrer le lien entre le TC et l'accès piétonnier, ainsi qu'à faire de son campus principal - en y incluant idéalement la rue McTavish - un secteur conçu exclusivement pour les piétons. Cette question sera abordée en détail dans le cadre du Plan directeur de l'Université.</p> <p>L'Université s'inquiète de la manière dont est gérée la sécurité des piétons aux abords des chantiers de construction. Il est impératif que la Ville garantisse un niveau raisonnable de sécurité au sein du domaine public, à l'image de celui auquel sont astreints les chantiers privés.</p> <p>Sur le plan du vélo, l'Université compte à l'heure actuelle 800 places de stationnement pour les bicyclettes sur le campus et s'est engagée, dans le cadre de l'entente de partenariat associé au Plan de développement durable de la Ville, à porter ce chiffre à plus de 1 000 d'ici 2006 et à en ajouter de nouvelles chaque année par la suite.</p> <p>Le développement du site Glen, associé à la volonté du CUSM d'encourager les TC, devrait à lui seul générer une augmentation de la demande en transport par train, autobus et métro. Par ailleurs, la volonté du CUSM de participer à la concrétisation du concept de technopôle de la santé, comme l'ont annoncé les autorités municipales lors du lancement de la stratégie de développement économique réussir@montréal, contribuera également à l'augmentation des besoins en transport.</p> <p>La station de métro Vendôme ne satisfait pas pour l'heure aux normes d'accès universel. Le CUSM a adressé une demande officielle à la Société de transport de Montréal (STM) pour que la station soit modernisée dans le cadre de la première étape de rénovations prévues pour l'ensemble du réseau, afin de permettre l'accès universel.</p> <p>Par ailleurs, l'Université McGill mène depuis deux ans une réflexion sur l'orientation future du campus Macdonald, compte tenu de son emplacement stratégique. D'importants projets devraient prendre forme, sachant que les effectifs actuels de 9 000 professeurs, membres du personnel et étudiants (campus Macdonald et Cégep John Abbott confondus) devraient passer à 15 000 au cours des prochaines années.</p> <p>L'Université considère le campus comme un centre d'innovation et un foyer de réflexion intellectuelle de pointe dans l'ouest de l'île. Le campus Macdonald aspire à devenir un pôle d'innovation dans les domaines de la biotechnologie, de la biotransformation, de la biofermentation et de l'environnement.</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
Université McGill		8
<p>Depuis 2000, l'Université exploite un service privé de navette par autobus entre ses deux campus. Le succès sans précédent de l'École d'environnement, dont les programmes concernent plusieurs facultés, et l'expansion des enseignements interdisciplinaires est à l'origine de la croissance exponentielle des échanges entre les deux campus.</p> <p>Compte tenu de l'expansion future que connaîtront les activités de McGill sur le campus Macdonald, il faudra mettre en place un service de transport fréquent et régulier qui assurera le lien avec le centre-ville. Pour faire face à la demande croissante en transport le long de cet axe, une liaison rapide vers la pointe ouest de l'île s'impose.</p> <p>Le plan de développement de l'ouest de l'île souligne avec force le fait que son succès soit étroitement tributaire de l'amélioration des TC qui assure le lien avec le centre-ville de Montréal. Pour que ce plan soit couronné de succès, il faut en effet améliorer les voies d'accès. Le plan de l'ouest de l'île propose d'augmenter la fréquence des trains à destination de la gare Lucien-L'Allier de manière à créer un métro de surface entièrement intégré au réseau de transport en commun, avec des tarifs qui concurrencent ceux actuellement en vigueur. McGill souscrit sans réserve à ce projet qu'elle juge essentiel au développement du campus Macdonald.</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
Voyagez futé Montréal	Mme Bernadette Brun	9
<p>La mission, les objectifs et le rôle de carrefour de solutions en transport durable de Voyagez futé s'accordent avec la vision soutenue dans le plan de transport.</p> <p>Le mémoire fait état de statistiques qui, selon l'organisme, devraient se retrouver dans le document de consultation. Jusqu'à maintenant, 13 entreprises ou institutions ont mis en place des initiatives de promotions des transports durables. Ces initiatives rejoignent 41 450 employés et 60 500 étudiants.</p> <p>En ce qui a trait au programme de Vélos en libre-service, il importe de souligner qu'en 2004, le programme de Vélos en libre-service, développé dans 21 édifices montréalais, a permis de réaliser 4000 déplacements non motorisés.</p> <p>Voyagez futé trouve regrettable que le covoiturage n'ait pas été pris en considération dans le <i>Portrait et diagnostic</i>. Bien qu'il s'agisse d'un mode de déplacement encore marginal, il devient pour certaines entreprises une solution de rechange à la construction d'espaces de stationnement et au manque d'accessibilité en TC. <i>Bombardier aéronautique</i>, par exemple, présente plus de 600 équipages de covoiturage répartis dans ses différentes usines montréalaises, et la compagnie <i>Air transat</i>, récemment déménagée à Saint-Laurent, en compte à ce jour 76. Selon les résultats de l'enquête origine/destination 2003 pour ce qui concerne la grande région de Montréal, la part des déplacements comme passager d'un véhicule (incluant les déplacements bimodaux) est passée de 13,7% à 14,3% de 1987 à 2003.</p> <p>Pour la prochaine étape, on demande à la Ville de favoriser une gestion intégrée des stationnements, notamment des stationnements municipaux hors rue, c'est-à-dire une gestion qui laisse la place aux alternatives à l'automobile solo en offrant des cases de stationnement réservées aux covoitureurs et à l'auto-partage, des supports à vélo et encore des bornes d'alimentation électrique dans une perspective de promotion du transport avancé. Elle devrait étendre le stationnement sur rue de courte durée à l'ensemble du centre-ville, à l'exception des zones résidentielles, et augmenter les tarifs de façon significative en vue à réduire le nombre encore important de stationnements gratuits et de rendre l'utilisation du TC plus concurrentielle. Enfin, elle devrait orienter de manière significative la</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
Voyagez futé Montréal	Mme Bernadette Brun	9
<p>réglementation d'urbanisme visant à réduire le nombre de places de stationnement obligatoires par surface construite et à rendre obligatoire la création d'un nombre minimal d'infrastructures pour les cyclistes.</p> <p>La Ville pourrait renforcer ses exigences en matière de transport lors de l'émission d'un permis de construction pour un lieu de travail et d'études impliquant un nombre significatif d'employés ou d'étudiants, notamment : obliger la réalisation d'un programme allégo ; exiger l'adhésion de l'entreprise ou de l'institution à un CGD de son secteur, ce qui permettra d'assurer la pérennité du CGD ; moduler les exigences en matière de stationnement en fonction de la disponibilité des transports collectifs.</p> <p>On suggère à la Ville d'allouer un crédit de taxes pour les entreprises participantes à un programme allégo ou attribuer des subventions au titre d'un démarrage de projet et développer un programme de reconnaissance publique pour les entreprises participantes, à travers par exemple une certification environnementale. Par ailleurs, elle devrait soutenir le développement de programmes d'encouragement et de fidélisation aux TC s'adressant aux travailleurs et étudiants, notamment par un programme annuel d'abonnement ou un système de passe de transport universel (U-PASS), qui pourraient être offerts aux entreprises et institutions montréalaises.</p> <p>Enfin, on souligne que la Ville devrait encourager les gouvernements supérieurs à offrir des crédits d'impôt pour l'achat de titres de transports collectifs. La ville pourrait également favoriser les actions développées par Voyagez Futé Montréal, par exemple en subventionnant certaines actions développées comme les Vélos en libre-service.</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
Conseil central du Montréal métropolitain - CSN	M. Gaétan Châteauvert	10
<p>La CSN considère le TC comme une activité essentielle et indispensable au développement durable de la société québécoise. On souligne que le <i>Portrait et diagnostic</i> a été réalisé avec compétence et qu'il reflète généralement bien la situation du transport à Montréal. La CSN appuie la vision du Plan de transport.</p> <p>Quelques insuffisances sont soulevées, notamment la défavorisation et la privatisation, ce qui pourrait constituer des entraves à l'atteinte des objectifs fixés dans la vision. Par ailleurs, on se dit surpris de l'absence d'information concernant la situation socio-économique. Même si la STM a réussi à stabiliser l'utilisation du TC, il n'en reste pas moins que les usagers ont subi une 4<sup>e</sup> hausse des tarifs, représentant une augmentation de plus de 22%, alors que le revenu des ménages montréalais figure parmi les plus bas du continent. On recommande de réaliser une étude portant sur l'impact des tarifs des TC sur les personnes vivant dans les quartiers sensibles et ceux désignés comme poches de pauvreté.</p> <p>En ce qui a trait au financement, l'effort requis nécessite un virage à 180° en faveur du TC si la Ville veut respecter son engagement par rapport aux objectifs de Kyoto, ce qui suppose une augmentation de la part modale de 30%. On demande que le gouvernement reconnaisse sa responsabilité par rapport au TC, cesse son désengagement du financement et investisse massivement.</p> <p>On souligne que le recours à la privatisation n'est pas une solution et ne doit pas être envisagé. La performance du secteur public est jugée plus démocratique, plus efficace, mieux gérée, plus flexible, mieux intégrée, plus intelligente, plus économique tout en rendant de meilleurs services aux citoyens.</p> <p>D'autres sources de financement doivent être envisagées par les gouvernements et la Ville. La Ville</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
Conseil central du Montréal métropolitain - CSN	M. Gaétan Châteauvert	10
<p>doit toutefois geler les tarifs car les usagers ont fait leur part. Enfin, la Ville doit prendre position contre la construction d'une autoroute dans l'axe de la rue Notre-Dame, car il en va de sa crédibilité quant à sa volonté de faire de Montréal un endroit où il fait bon vivre.</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
	Mme Alison Hackney	11
<p>Madame Hackney félicite la Ville pour sa position concernant la réduction de la dépendance automobile. Elle expose ensuite une série de propositions pour améliorer le TC.</p> <p>Dans un premier temps, elle demande que l'on cesse de construire de nouvelles routes, car il a été démontré que procéder de cette façon pour réduire la congestion n'est pas une solution à long terme : plus il y a de routes, plus il de voitures. Elle propose qu'il y ait plus de départs sur les lignes de trains de banlieue et que l'on autorise les vélos à bord du TC, notamment en installant des supports à vélos sur les autobus comme le font d'autres grandes villes</p> <p>Elle conclut en manifestant son désir de voir les politiciens utiliser le TC plus souvent afin qu'ils puissent mieux comprendre son fonctionnement.</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
Collectif en environnement Mercier - Est		12
<p>Le Collectif perçoit une volonté ferme de l'administration municipale de réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et des transports actifs. Toutefois, on pense que ce parti pris en faveur du TC semble avoir pour seul but de libérer le réseau autoroutier et artériel afin de favoriser davantage le transport des marchandises par camion. Tout en reconnaissant que la mobilité des biens est essentielle à l'économie montréalaise tout comme celle des personnes, on déplore le fait que le document de consultation ne mette l'accent que sur les habitudes et les comportements des personnes.</p> <p>Rien de tel n'est proposé pour le transport des marchandises. On n'y retrouve aucune analyse sur les habitudes et les comportements des entreprises de camionnage ni sur les philosophies de gestion comme celle du 'flux tendu' qui transforment nos routes et nos rues en entrepôts roulants. Peu de choses également sur les solutions de rechange au transport des marchandises par camion comme l'utilisation accrue du train.</p> <p>On se dit préoccupé par les prévisions de consommation pour 2011 indiquant une progression de 40 % par rapport à 1996 au niveau du camionnage et que la seule solution envisagée soit « L'action proposée vise à mettre en place un programme de formation à des pratiques de conduite qui soient à la fois rentables pour les partenaires possédant des flottes de camions et performante au niveau de la réduction de GES. »</p> <p>On considère que l'effort demandé aux individus afin qu'ils modifient leurs modes de déplacement doit également être exigé des entreprises de camionnage. De plus, le Collectif est préoccupé par le recours à l'aménagement de nouveaux liens routiers et autoroutiers comme solution au problème de congestion.</p> <p>On favorise très fortement la marche et le vélo comme moyen de déplacement. Cependant, plusieurs obstacles liés à l'aménagement du territoire devraient faire l'objet de modification pour favoriser les</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
Collectif en environnement Mercier - Est		12
<p>déplacements à pied ou à vélo, permettant ainsi l'émergence d'une vie de quartier plus conviviale.</p> <p>Les principales propositions concernant les pistes cyclables sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Établir un réseau de pistes cyclables reliant les différents parcs du quartier ;</li> <li>· Améliorer le lien entre Repentigny et le centre-ville;</li> <li>· Éviter le tracé des pistes cyclables le long des artères très achalandées;</li> <li>· Rendre l'intersection Hochelaga - voies de service de l'autoroute 25 plus sécuritaire;</li> <li>· Maintenir le lien fluvial vers les îles de Boucherville et la Rive-Sud.</li> </ul> <p>En ce qui concerne le TC, une hausse de l'achalandage du transport en commun passe nécessairement par :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· L'amélioration de la desserte en ajoutant des liens nord-sud et en augmentant la fréquence de passage des autobus en soirée;</li> <li>· L'amélioration de la desserte de la rue Notre-Dame vers l'est;</li> <li>· L'augmentation du nombre d'abribus;</li> <li>· L'augmentation du nombre de places de stationnement incitatif de la station Radisson.</li> </ul> <p>En conclusion, le Collectif partage l'idée maîtresse du document de consultation à savoir la réduction de la dépendance à l'automobile mais demande que l'industrie du camionnage fasse aussi un effort dans ce sens. De plus, on croit que l'augmentation de la capacité routière anéantirait les efforts faits par la Ville et ses partenaires pour convaincre la population d'utiliser davantage les TC.</p> <p>Les attentes de la population de Mercier-Est quant à l'atteinte de ces objectifs sont très grandes, d'autant plus que l'ensemble des propositions et des suggestions énoncées ici a déjà été soumis lors de consultations antérieures de la Ville, du BAPE ou lors d'interventions au Conseil d'arrondissement. Non seulement toutes ces demandes sont restées lettre morte, mais plusieurs citoyens ont déjà quitté le quartier étant donné la détérioration de leurs conditions de vie.</p> <p>En un mot, on craint que les contradictions et les omissions contenues dans le document de consultation <i>Portrait et diagnostic</i> ne résultent en une perpétuation du statu quo, ce qui est jugé inacceptable.</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
Comité de la promenade Bellerive	M. Yoland Bergeron	13
<p>Dépôt d'une pétition visant à dénoncer les nuisances du camionnage.</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
	M. Shanake Mario Seneviratne	14
<p>M. Seneviratne dresse d'abord un portrait du TC à Montréal. Il explique ensuite pourquoi le statu quo n'est pas acceptable, soit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Les voies réservées ne sont opérationnelles qu'en direction de la pointe;</li> </ul>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
	M. Shanake Mario Seneviratne	14
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Peu de voies ont été ajoutées depuis 1990;</li> <li>· Peu d'améliorations au fil des ans;</li> <li>· Les heures d'opération ne correspondent pas à la réalité.</li> </ul> <p>Des explications sont données quant aux avantages des voies réservées, notamment en terme de compétitivité, de respect des horaires et de diminution du nombre de véhicules requis.</p> <p>Des exemples de villes étrangères ayant opté pour des voies réservées sont exposées.</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
GRUHM	M. Pierre Brisset	15
<p>On doit voir l'île de Montréal comme un gros navire océanique, et les ponts entre Montréal et la rive sud comme des passerelles pour donner accès au navire en question. Le GRUHM propose de répartir le camionnage vers le pont Mercier. Pour y parvenir, un concept de pont à trois travées (incluant la travée centrale réservée au camionnage) est proposé. Le bouclage de l'autoroute 440 est aussi proposé, via le pont de l'autoroute 25.</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
COMMUNAUTO	M. Benoît Robert	16
<p>L'objectif du mémoire est de contribuer à l'élaboration du Plan de Transport de Montréal en y ajoutant la perspective des citoyens, de plus en plus nombreux, qui ont intégré à leur stratégie de déplacement l'usage de véhicules disponibles en libre-service en complémentarité avec les autres modes de transport publics ou actifs disponibles. Ces milliers d'individus qui ont choisi de substituer par ce service la propriété d'un ou plusieurs véhicules pour leur ménage ont librement adopté un style de vie susceptible d'induire, à plusieurs égards, un « nouveau style de ville ». Ils participent donc activement à la principale vision du Plan de transport en devenir, à savoir : « [...] 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. ».</p> <p>Malheureusement, malgré les intéressantes perspectives offertes par l'auto-partage, la disponibilité de ce service est encore loin d'être un acquis pour la majorité des citoyens. De fait, plusieurs éléments restreignent sa diffusion et empêchent Montréal de profiter pleinement de ses effets bénéfiques potentiels. Les principaux enjeux à ce chapitre sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· L'expansion de la zone desservie par ce service en augmentant le nombre de points de service;</li> <li>· L'intégration de l'automobile libre-service avec les autres moyens de transport, notamment le transport en commun;</li> <li>· L'élimination des barrières.</li> </ul> <p>Sur ce dernier point, plusieurs politiques ou procédures de la ville de Montréal pénalisent les citoyens qui choisissent l'auto-partage par rapport à ceux qui décident de devenir propriétaire d'un ou plusieurs véhicules. À l'étape actuelle des consultations sur le Plan de Transport portant sur le document « Portrait et Diagnostic », tous ces enjeux pourraient se résumer en une seule et unique proposition générale qui pourrait se lire comme suit : mieux intégrer l'auto-partage dans la planification de la Ville de Montréal.</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
COMMUNAUTO	M. Benoît Robert	16
<p>L'automobile libre-service s'inscrit dans une optique de complémentarité avec les différents moyens de transport existants (taxi, métro, train, autobus...). Ainsi, partant du principe qu'aucun mode, pris isolément, n'est capable de rivaliser avec l'automobile privée, ce service permet d'inclure l'automobile dans la chaîne des transports publics. L'objectif, à terme, est de créer des liens entre les services existants de manière à mieux concurrencer la possession d'un véhicule, en termes de confort et de coût.</p> <p>Pour les intervenants en transport, la vision en silo des différents moyens de transport ne devrait plus avoir sa place. En effet, si les sociétés de transport désirent réellement mettre fin à l'érosion de leur part de marché, leurs dirigeants devraient élargir leur champ d'intervention et se percevoir dorénavant comme des gestionnaires de la mobilité et non plus seulement comme des gestionnaires d'un type précis de véhicule, que ce soit le train, l'autobus, le métro, etc. ou tous ceux-là réunis.</p> <p>Comment intégrer l'auto-partage dans le plan de transport ?</p> <p>1) en tenant compte des différents aspects de l'auto-partage dans l'analyse diagnostique :</p> <p>Compte tenu de la croissance du service de Communauto, dans le paragraphe « Stationnement pour l'auto-partage » il serait souhaitable d'indiquer à l'avenir la date à laquelle se réfèrent les données mentionnées et, si possible, de remplacer les données présentement citées par des données plus à jour : 5 929 abonnés, 287 voitures et 99 stationnements (août 2005).</p> <p>2) en intégrant l'auto-partage dans la planification de la Ville :</p> <p>Dans les futures phases d'élaboration du <i>Plan</i>, la Ville pourrait intégrer l'auto-partage dans sa propre planification en identifiant des objectifs de développement dans les différents arrondissements, en établissant un échéancier souhaitable pour atteindre ces objectifs et en fixant les conditions et les actions que la Ville est disposée à réaliser pour les obtenir.</p> <p>3) en tenant compte des besoins de l'auto-partage lors de l'analyse du stationnement.</p> <p>Le document <i>Portrait et Diagnostic</i> précise avec raison qu' « il n'existe pas actuellement de mécanisme pour assurer l'allocation d'espaces de stationnement pour les véhicules d'auto-partage ». Comme dans le cas des nombreux points de service d'auto-partage sur des terrains gérés par Stationnement de Montréal qui ont été vendus ces dernières années, la diversification des compétences et des services touchés complique parfois la possibilité de trouver une solution.</p> <p>Pour faire face à ces problématiques, les mesures suivantes pourraient être considérées :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ formaliser, auprès de Stationnement de Montréal et des arrondissements, une priorité dans l'attribution des emplacements de stationnement public hors rue;</li> <li>✓ informer et impliquer tous les acteurs dans la recherche d'une solution dans le cas de la fermeture d'un terrain qui héberge un point de service d'auto-partage;</li> <li>✓ favoriser, à certaines conditions, le stationnement sur rue pour les véhicules partagés en donnant un cadre légal plus complet aux projets pilotes en cours dans différents arrondissements;</li> <li>✓ conférer des avantages spécifiques aux véhicules utilisés en mode partagé.</li> </ul> <p>4) en favorisant la collaboration avec le transport public.</p> <p>Le <i>Plan de transport</i> pourrait donner l'indication d'élaborer des modèles d'ententes tarifaires et de promotion communs entre le transport en commun et l'auto-partage et les tester dans le cadre de projets-pilotes.</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
	M. Harold Geltman	17
Aucune synthèse possible compte tenu de la nature du document.		

Organisme	Représentant	# Mémoire
	M. Ron Goes	18
<p>Ce mémoire présente la déficience du réseau d'autobus dans l'ouest de l'île en raison de la configuration du réseau en forme de toile d'araignée. Parmi les 6 axes desservis identifiés, notons: A-40, A-20, boul. Pierrefonds, boul. St-Charles, boul. St-Jean et boul. des Sources, le service d'autobus est bon seulement sur l'A-20.</p> <p>Les solutions proposées touchent le court terme, le moyen terme et le long terme.</p> <p>À court terme, des changements détaillés sont proposés aux circuits desservant l'ouest de l'île.</p> <p>À moyen terme, des changements à l'infrastructure et au terminus sont présentés. Ces changements touchent le prolongement du boulevard Jacques-Bizard, l'antenne Doney et les abords de la gare Valois.</p> <p>Enfin, à long terme, on propose des prolongements du réseau de métro, notamment vers Anjou, Bois-Franc et Lachine et des travaux majeurs au réseau de trains avec l'aménagement de l'antenne Doney, le doublement des voies sur la ligne Montréal/Deux-Montagnes et l'ajout de gares sur la ligne de Blainville.</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
	M. Émile-Robert Topalian	19
<p>Le service de la STM est jugé déficient dans l'ouest de l'île de Montréal. Un trajet de 15 minutes en voiture nécessite 3 autobus, dont 2 sont à des intervalles de 35-40 minutes. En ce qui a trait aux travaux sur l'A-40 dans l'ouest de l'île, les travaux sont jugés pertinents. Un problème de capacité est soulevé et M. Topalian déplore que l'A-40 n'ait que trois (3) voies, plutôt que quatre (4).</p> <p>Aucun commentaire portant sur le Portrait et diagnostic.</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
Conférence régionale des élus de Montréal		20
<p>La CRÉ de Montréal est en total accord avec l'énoncé de vision qui allie la qualité de vie des Montréalais d'une part à un environnement sain et d'autre part, à un pôle économique prospère.</p> <p>À cet effet, les membres croient fermement que le développement économique n'est pas incompatible avec le respect de l'environnement si les choix stratégiques en ce sens sont faits.</p> <p>La réduction de la dépendance à l'automobile est également un objectif certes ambitieux, mais que la métropole doit faire si elle veut se développer harmonieusement. L'introduction du concept de transports actifs (vélo, marche, patins à roues alignées) est judicieuse</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
Conférence régionale des élus de Montréal		20
<p>Cet énoncé progressiste de Vision qui fait appel aux principes de développement durable ne doit pas toutefois être vu par quiconque comme un appel à une bataille rangée contre les automobilistes. La CRÉ de Montréal, qui soutient depuis maintenant près de 7 ans les travaux du Comité interrégional pour le transport des marchandises (CITM), considère également que le système de transport soutient l'économie montréalaise. Les membres du CITM ont toujours souligné que le transport des marchandises est le sang de l'économie. L'énoncé de vision de la Ville rejoint, de plus, l'approche systémique avancée par les membres de la CRÉ. Tous soulignent l'importance de sortir de l'effet silo du transport en adoptant une vision plus large touchant la mobilité. Des liens avec la santé, l'environnement et la planification urbaine doivent impérativement être tissés. La CRÉ de Montréal demande à la Ville de poursuivre sa participation technique et financière aux travaux de l'Observatoire du transport des marchandises du Grand Montréal.</p> <p>En ce qui a trait au déplacement des personnes, des efforts doivent être faits afin d'améliorer le confort, la fiabilité et la propreté dans le transport en commun. La CRÉ de Montréal souligne l'importance de la mise en œuvre du Réseau prioritaire montréalais (RPM) de la STM.</p> <p>Pour ce qui est des déplacements des biens, le camion offre toute la flexibilité pour une desserte efficace et à moindre coût des divers points d'origine et de destination. Cela entraînerait une augmentation du camionnage sur nos routes dans les prochaines années. Selon Transport Canada, la part modale du camionnage passera de 27,6% en 1998 à 30,5% en 2015. La CRÉ souligne l'importance de compléter le plus rapidement possible les plans de camionnage et ce du moins à l'échelle de l'Île de Montréal.</p> <p>En ce qui concerne les conditions de déplacement, on souligne que la congestion nuit à la conciliation famille-travail. La CRÉ de Montréal croit que la lutte à la congestion routière est un élément majeur de la problématique actuelle en transport et qu'elle doit passer par la mise en place d'un groupe de travail dédié et regroupant tous les partenaires du transport à l'échelle du Grand Montréal.</p> <p>Concernant la problématique du stationnement, la CRÉ est tout à fait d'accord avec l'énoncé qui souligne que le stationnement a une influence déterminante sur le choix modal des usagers. Elle souligne l'importance de prélever une taxe sur le stationnement résidentiel hors rue.</p> <p>Les membres soulignent avec force l'importance que cette nouvelle source de revenus revienne au transport en commun et non au fonds général des municipalités. Cette mesure doit donc être socialement acceptable et dédiée au transport en commun. Les membres soulèvent encore une fois le fait que l'utilisation de l'automobile est parfois le seul moyen de se déplacer pour certaines personnes et que l'absence de transport en commun à certains endroits ne justifierait pas cette taxe. Celle-ci devrait ainsi s'appliquer sur les stationnements de longue durée afin d'éviter de pénaliser les déplacements commerciaux.</p> <p>Pour ce qui est du stationnement, la CRÉ ne peut que souligner, encore une fois, l'importance de la mise en place des stationnements incitatifs. Le succès de cette opération montre bien l'engouement des automobilistes pour le transfert vers un autre mode lorsque l'offre permet une économie de temps et d'argent. Tout en étant résolument tourné vers le développement de l'Île de Montréal, la CRÉ favorise le développement de tout mode facilitant les liens entre le centre et la périphérie. De plus, pour ce qui est de la conversion de certaines aires de stationnement en lieux publics, les membres de la CRÉ de Montréal sont tout à fait favorables à réduire au minimum les stationnements de surface qui déprécient l'environnement et demandent à la Ville d'en faire l'une de ses priorités.</p> <p>La CRÉ de Montréal encourage la Ville dans son intention de favoriser le transport actif. Puisque la distance moyenne des déplacements sur le territoire est de seulement 8,8 kilomètres, ce type de transport peut jouer un rôle déterminant.</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
Conférence régionale des élus de Montréal		20
<p>Enfin, la CRÉ de Montréal fait sienne les constats de l'étude sur l'impact économique du transport en commun. Puisque le transport urbain joue un rôle fondamental dans le soutien de l'activité économique, elle demande à la Ville de faire l'impossible, en collaboration avec sa Société de transport, afin de mieux desservir les extrémités de l'Île, tel qu'identifié lors du Sommet de Montréal, ainsi que les zones industrielles de Dorval, Lachine, Saint-Laurent et Anjou et d'y assurer une sécurité adéquate.</p> <p>Sur le plan de l'environnement, la CRÉ de Montréal demande à la Ville, par le biais de la STM, de débiter le plus rapidement possible la conversion au biodiesel de l'ensemble de ses autobus.</p> <p>Au niveau de la sécurité, suite aux derniers événements terroristes à travers le monde, la CRÉ de Montréal est soucieuse de l'élément sécurité dans le réseau de transport. Dans ce cadre, elle souligne à la Ville l'importance de mettre en place des mesures appropriées afin d'assurer la sécurité des usagers, du personnel et des installations.</p> <p>En terminant, la CRÉ de Montréal rappelle l'importance de voir le transport dans une approche systémique transcendant les limites des secteurs et les frontières des régions.</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
Conseil du patrimoine de Montréal		21
<p>Le Conseil du patrimoine de Montréal est favorable à la Vision du Plan de transport. Il est proposé d'améliorer les espaces urbains autour des stations de métro et de favoriser la mise en valeur des œuvres d'art du métro. Sur le plan du réseau routier, le Conseil privilégie une approche écologique des grandes artères pour mieux intégrer les projets avec le tissu urbain.</p> <p>Aucun commentaire portant sur le Portrait et diagnostic.</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
Comité régional des associations pour la déficience intellectuelle (CRADI)		22
<p>Le CRADI signale que plus de 19% de la population présente des limitations fonctionnelles, ce qui justifie qu'il faille ajouter le concept d'accessibilité universelle au Plan de transport. Depuis plus de 20 ans, la société québécoise fait la promotion de l'inclusion des personnes handicapées. Pour y arriver, les programmes et les services publics doivent tenir compte des besoins de ces personnes. L'inclusion ne peut se faire sans espaces publics et équipements collectifs universellement accessibles.</p> <p>Lors du Sommet de Montréal, en 2002, la Ville a mis de l'avant le concept de l'accessibilité universelle. Dans l'introduction du Plan de transport, il est mentionné que ce Plan doit reprendre les orientations du Plan d'urbanisme. Or, ce dernier souscrit au principe de l'accessibilité universelle (voir page 36). De plus, l'accessibilité universelle est définie à la page 137 du plan d'urbanisme. Le Plan stratégique de la STM mentionne que des améliorations doivent être apportées pour rendre ses équipements plus accessibles. Enfin, la Charte montréalaise des droits et responsabilités stipule qu'il faut « Favoriser l'accessibilité universelle dans l'aménagement du territoire ainsi qu'aux bâtiments et aux services municipaux en général ».</p> <p>En conclusion, le CRADI insiste pour que la Ville demeure le chef de file de l'accessibilité universelle du transport en commun.</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
Forum Jeunesse de l'île de Montréal		23
<p>Le Forum Jeunesse de Montréal rappelle que peu de jeunes possèdent une voiture et qu'ils adhèrent massivement aux principes du développement durable et de la protection de l'environnement. Il suggère une modification à un des énoncés de vision, celui qui porte sur le soutien à l'économie. On insiste sur le fait que Montréal n'a connu qu'une seule journée de smog en 2004 mais qu'on a tout de même enregistré 75 journées de mauvaise qualité de l'air. On attire l'attention sur le déclin du lustre de Montréal sur le plan du réseau cyclable au profit de villes ayant fait preuve de dynamisme. On souligne que certains tronçons ne sont pas raccordés au réseau montréalais. On souligne également la signalisation déficiente, les chaussées en très mauvais état et les vols de vélo. L'accent est mis sur l'intermodalité avec le TC, par le biais de supports sur autobus.</p> <p>Il faudrait aussi prendre en considération les personnes à mobilité réduite dans l'aménagement des voies piétonnes. Dans ce domaine (rues piétonnes), il ne faudrait pas accorder d'attention à l'achalandage des commerces car il n'y aura pas de baisse à long terme.</p> <p>Il faudrait investir massivement dans le TC car l'équilibre actuel est très fragile. Il est difficile de dire que le TC est compétitif et attrayant. Son achalandage est limité aux personnes conscientisées à l'écologie, aux personnes dont les conditions de transport en voiture sont très mauvaises et aux clientèles captives en raison d leur revenu.</p> <p>De nombreux projets sont identifiés pour améliorer le TC dans l'est de l'île (trains de banlieue, VIABUS, métro, train léger, etc.). La mise en place d'un service de TC rapide reliant le centre-ville et l'aéroport Montréal - Trudeau est aussi identifiée. Le développement du tramway est aussi avancé.</p> <p>Il est suggéré de geler les tarifs et de mettre de la pression sur le gouvernement pour que les titres de transport soient déductibles d'impôt.</p> <p>Pour que le TC devienne une alternative plus intéressante, il est proposé d'ajouter des obstacles au centre-ville, notamment le péage et la réduction de l'offre de stationnement. Ces mesures devraient être accompagnées de stationnements incitatifs. Il faut également que Montréal se prononce contre la construction de tout nouveau lien routier reliant l'île et la banlieue.</p> <p>La Ville devrait encourager les initiatives comme celle de Communauto ainsi que le covoiturage. La conversion de la flotte de véhicules de la ville à la technologie hybride ainsi que des autobus de la STM devrait être encouragée, tout comme l'utilisation du biodiesel.</p> <p>Enfin, le Forum jeunesse est d'avis que les paliers supérieurs de gouvernement devraient assumer leur part dans le financement du TC avec objectif de ramener sa contribution, dans le cas du Québec, à ce qu'elle était en 1991.</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-sud		24
<p>Ce mémoire présente la vision et les enjeux du transport sur le territoire de la Rive-Sud en lien avec le territoire de la Ville de Montréal. La Chambre est convaincue que des projets d'infrastructures comme le parachèvement de l'autoroute 30 et la consolidation ainsi que le développement de liens interrives de transport entre la Rive-Sud et Montréal sont nécessaires pour la réalisation des objectifs visés par la Ville de Montréal, mais sont également nécessaires afin de permettre à l'ensemble de l'agglomération</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-sud		24
<p>de Montréal de maintenir sa compétitivité tant au Canada qu'en Amérique du Nord et à l'échelle planétaire. Ainsi, pour s'assurer de l'amélioration de la qualité de vie des citoyens ainsi que d'assurer des conditions optimales de déplacement, la mobilité des personnes et des marchandises doit obligatoirement être considérée comme un enjeu d'agglomération et ce, pour toutes les municipalités de la grande région de Montréal.</p> <p>Il est donc essentiel que, du côté de la Rive-Sud où il y a déjà plus de déplacements que du côté de la Rive-Nord, on puisse remettre en chantier de grands projets. Rappelons-nous qu'il n'y a eu aucun projet depuis le début des années 60 alors que le gouvernement du Québec, avant l'Expo 67, construisait le pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine et inaugurerait la «station de métro de Longueuil». On souligne aussi que les banlieues ne doivent pas être perçues comme de simples bailleurs de fonds, mais comme des parties complémentaires au cœur de l'agglomération de Montréal.</p> <p>Bien sûr, la Chambre considère que le transport collectif a un rôle à jouer, mais ce rôle doit être vu dans une perspective réaliste et conforme non seulement aux orientations de la société québécoise, mais à celles de toutes les grandes villes du monde occidental. Nous sommes très en retard dans le développement de notre réseau routier parce que nous n'avons pas investi depuis trop longtemps dans sa réfection, son entretien et surtout son développement.</p> <p>Le cœur du Centre-Ville de Montréal est affecté par un manque de vision quant aux besoins de dessertes entre la Rive-Sud et le Centre-Ville. Il est bon de rappeler à cet égard que le Centre-Ville de Montréal est beaucoup plus près de la Rive-Sud qu'il ne l'est de la plupart des arrondissements ou villes de l'Île de Montréal. Il est donc urgent de procéder à l'étude de l'aménagement ou de l'élargissement de certains ponts. Il est urgent d'étudier les questions relatives au pont Mercier qui manifestement souffre d'une grave désuétude et qui devrait comporter au moins trois voies de chaque côté. Il faut voir également au prolongement du pont de la Concorde.</p> <p>L'Association de camionnage du Québec estime à 30 % la densité du trafic de véhicules lourds qui serait détournée sur l'autoroute 30 si celle-ci est prolongée, ce qui représente au moins deux millions de camions et des millions d'automobiles en moins sur les ponts qui relient Montréal et la Rive-Sud. Il est important de rappeler que Montréal est la seule métropole nord-américaine sans voie de contournement. En conséquence, le parachèvement de l'autoroute 30 doit être vue comme une solution pouvant réduire l'achalandage du transport par camion sur les ponts reliant la Rive-Sud à l'Île de Montréal et du même coup, diminuer la congestion. L'agglomération montréalaise se classe au 21e rang des grandes villes d'Amérique du Nord pour ce qui est des pertes de temps causées par la congestion.</p> <p>Par ailleurs, on tient à mettre en garde tous les participants de cette commission. En effet, il est de bon ton de s'en prendre à l'automobile, sans tenir compte de la réalité de tous les citoyens. À l'époque des supermarchés et des hypermarchés, peu d'entre nous faisons nos emplettes en bicyclette ou en autobus. Même ceux qui fréquentent les marchés publics, à moins de demeurer à courte distance, doivent utiliser leur véhicule automobile. Le TC est une solution qui fait partie intégrante des solutions en matière de transport public, mais il ne doit pas être considéré comme un moyen alternatif à l'automobile car il vise principalement une clientèle cible particulière, soit celle qui est appelée à se déplacer à des heures fixes du lundi au vendredi.</p> <p>En guise de conclusion, la Chambre invite fortement la commission à éviter de sombrer dans l'angélisme ou dans un discours à la mode aux seules fins de bien paraître.</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
	M. Gilles Beaudry	25

Organisme	Représentant	# Mémoire
	M. Gilles Beaudry	25
<p>Le mémoire de M. Beaudry présente en guise d'introduction les nombreux outils de planification réalisés ou en cours de réalisation dans la région de Montréal, notamment le Plan de gestion des déplacements - Région métropolitaine de Montréal (MTQ), le cadre d'aménagement (MAMM), le Plan d'urbanisme et le Plan de transport. Il souligne que le Plan de transport n'est pas à priori un plan d'urbanisme ni un plan directeur de l'aménagement et du développement de la ville. C'est un outil important qui ne fait pas qu'accompagner mais dont le rôle est de soutenir le Plan d'urbanisme dans sa mise en œuvre.</p> <p>Selon M. Beaudry, le Plan devrait se concentrer sur les études, les recherches, les propositions et les alternatives ainsi que diverses mesures de gestion des déplacements de tous genres de modes, un peu à la manière du Plan de gestion des déplacements du MTQ. Il mentionne le stationnement comme moyen pour favoriser le TC.</p> <p>L'auteur mentionne que la mise en œuvre du Plan d'urbanisme devrait progressivement atténuer la rivalité entre les partisans du réseau routier et ceux du TC. Le réseau routier, le TC, le vélo et même la marche ont chacun leurs avantages et leurs limites. En conséquence, il considère qu'il est urgent de compléter le réseau autoroutier inachevé, ainsi que la construction de la section de l'autoroute Notre-Dame et le pont de l'A-25.</p> <p>Enfin, monsieur Beaudry souhaite que la Ville distribue au moins 10 000 copies du Plan d'urbanisme et du Plan de transport afin de sensibiliser la population à sa nouvelle vision.</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
Corporation du tunnel Notre-Dame	M. Georges Archer	26
<p>La Corporation du tunnel Notre-Dame souligne que le Plan de transport se donne un horizon pratique de 5 à 10 ans et prône presque exclusivement l'amélioration du TC, ce qui est louable. Cependant, on souligne que plusieurs personnes ne profitent pas du TC et qu'ils lui nuisent, n encombrant les voies, en contribuant à l'étalement urbain et en continuant de polluer.</p> <p>On signale qu'en dépit de sa proximité avec Montréal, la Rive-Sud est mal desservie par TC par rapport à Laval et également au niveau routier. Cette piètre condition de circulation serait la source de plusieurs irritants et la cause de nombreux préjudices.</p> <p>La voie à contresens du Pont Champlain insécuriserait tout le monde et aux heures de pointe, la circulation serait plus facile en direction de la pointe qu'en sens inverse. On présente les trois solutions les plus courantes, soit le tunnel Notre-Dame, un pont sur le Saint-Laurent et l'estacade pour le SLR.</p> <p>Une longue liste d'avantages et d'inconvénients est présentée mais sans aucune explication.</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
Association du village Shaughnessy	M. Jacques Larin	27

Organisme	Représentant	# Mémoire
Association du village Shaughnessy	M. Jacques Larin	27
<p>L'Association du village Shaughnessy souligne que le document présente une véritable vision de développement de la ville et suscite un espoir d'avancement et de progrès.</p> <p>On souligne que le document devrait traiter des deux failles majeures du TC, soit les temps d'attente et les distances à parcourir à l'origine et à la destination. Pour combler cette lacune, on propose des services plus diversifiés, comme on en retrouve en Thaïlande.</p> <p>On reproche au document de ne pas offrir une analyse spécifique du fonctionnement du métro. On mentionne que le métro est sale, que cela affecte la fierté des Montréalais et donne une mauvaise image de la ville. On parle aussi des incidents de toutes natures qui surviennent fréquemment. On mentionne aussi que les intervalles ont allongé, ce qui affecte son attrait.</p> <p>On fait ressortir que le métro est dorénavant couvert d'affiches publicitaires, ce qui détruit l'aspect architectural des stations, alors qu'il s'agissait à une certaine époque d'une fierté des Montréalais et d'une distinction au niveau international par rapport aux autres métros du monde.</p> <p>On reproche l'envahissement de la publicité qui est contraire au concept original du métro qui visait à en faire des milieux uniques. On comprend mal que la STM se fasse le promoteur de la consommation à outrance, de la mal-bouffe, qu'elle incite à la surconsommation et au phénomène d'obésité, et réduise sa conception des usagers à une conception de consommateurs à exploiter.</p> <p>La venue des commerces contribue également à la malpropreté du métro. Cela pose aussi un problème de sécurité car les boissons chaudes peuvent éclabousser les usagers et causer des blessures. Les politiques de commercialisation à outrance conduisent à des impasses.</p> <p>Par ailleurs, le réseau routier ne doit pas être perçu comme un élément absolu auquel tout doit se plier, mais une partie d'un système où il est aussi appelé à se concevoir comme soumis à des impératifs d'environnement et à son tour à des contraintes.</p> <p>On mentionne que les déplacements doivent être vus non seulement comme une course au travail ou auxiliaire au développement économique mais aussi comme un élément fondamental de la vie en commun et un facteur de convivialité.</p> <p>Le mémoire souligne la possibilité de rapprocher les lieux d'emploi, comme cela a existé dans le passé, compte tenu du développement du secteur tertiaire qui engendre moins d'impacts sur le milieu.</p> <p>Par ailleurs, on soulève la question des déplacements piétons. La ville vit de la présence des citoyens et de l'animation qui en découle. La convivialité de la ville repose sur l'occupation de l'espace urbain par les humains et non par l'auto.</p> <p>Enfin, des problématiques locales sont soulevées, notamment la sortie de l'autoroute 20 (rue Saint-Marc), l'entrée (rue du Fort), l'aménagement des entrées des tunnels, l'utilisation des rues de desserte comme fuite de la congestion, la vitesse et les problèmes de stationnement.</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
Destination Centre-ville	M. André Poulin	28
<p>Pour Destination Centre-ville, les solutions envisagées pour remédier aux problèmes liés au transport à Montréal doivent tenir compte de ce facteur primordial et prioritaire : l'activité économique du centre-ville doit être facilitée et non pas perturbée ou freinée. Le mémoire est basé sur les prémisses suivantes :</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
Destination Centre-ville	M. André Poulin	28
<ul style="list-style-type: none"> <li>· Une place privilégiée doit être donnée au piéton et à sa sécurité.</li> <li>· Le nombre de places de stationnement ne doit pas diminuer.</li> <li>· Une plus grande utilisation du transport en commun passe par une amélioration de la qualité du service et de l'efficacité du réseau plutôt que par l'application de moyens coercitifs dirigés vers les automobilistes.</li> <li>· L'élaboration d'un Plan de transport doit se faire par consensus et non pas au détriment du quartier des affaires et de ses besoins. Réduire la dépendance à l'automobile ne doit pas signifier l'interdire, la limiter dans ses déplacements ou même la proscrire à certains endroits.</li> <li>· L'objectif de privilégier le transport en commun doit s'accompagner des investissements requis. Si l'on veut encourager les gens à aller davantage vers le transport en commun, il faut leur offrir des options intéressantes, avantageuses et encore plus concurrentielles que l'automobile. Se limiter à mettre de l'avant que des politiques coercitives dirigées vers les automobilistes et destinées à les décourager à utiliser ce moyen de transport serait une erreur.</li> <li>· Il est souhaitable que la Commission somme les pouvoirs publics de se donner les moyens de ses ambitions.</li> <li>· Compte tenu du nombre de stations et de bouches de métro présentes sur le territoire du Centre des affaires, il ne nous semble pas nécessaire d'y ajouter d'infrastructures de transport de surface (exemple : tramway).</li> </ul> <p>Il faut s'assurer de réduire au minimum la présence d'obstacles nuisant à la libre circulation et à la sécurité des piétons sur les trottoirs. Ces trottoirs sont d'ailleurs souvent trop étroits, mal nettoyés, mal déneigés, mal déglacés et comportent à l'occasion des trous et des crevasses qui les rendent dangereux. La marche est le mode de circulation qui permet le mieux d'apprécier les qualités du centre-ville (vues, architecture, espaces publics) et qui contribue le plus à la qualité de la vie au centre-ville. Elle crée de l'animation, soutient l'activité commerciale au niveau de la rue, contribue au sentiment de sécurité hors des heures de bureau, et donne l'occasion à des milliers de travailleurs de prendre un peu d'air et de faire de l'exercice. Étant donné la présence d'un volume de piétons important (Montréal est la ville nord-américaine qui compte le plus de piétons parmi les travailleurs au centre-ville - The Gazette, 24 février 2004), nous croyons que la <u>circulation piétonne</u> doit être privilégiée sur le territoire du Centre des affaires et, plus généralement, au centre-ville.</p> <p>Pour soutenir la circulation piétonne, on suggère :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· d'élargir les trottoirs là où c'est nécessaire;</li> <li>· d'améliorer l'environnement par une implantation du mobilier urbain qui n'entrave pas la circulation piétonne, mais aussi par une qualité de ce mobilier et des plantations;</li> <li>· de prioriser et d'assurer la sécurité des piétons dans leur cohabitation avec les cyclistes et les automobilistes.</li> </ul> <p>Le manque de temps et l'ampleur de la tâche anticipée et inhérente à la mise à jour de certaines informations essentielles ne doivent pas empêcher la commission d'entamer les démarches nécessaires à l'obtention de ces données.</p> <p>Tout d'abord, il serait nécessaire que les chiffres disponibles sur le stationnement soient mis à jour et actualisés puisque certaines données datent de 1998. Toutes décisions touchant le stationnement ne pourrait être basée sur des informations désuètes. Un portrait complet de l'offre de stationnement au centre-ville devrait être effectué.</p> <p>Par ailleurs, en rapport à une politique éventuelle de stationnement, on déplore que l'approche souhaitée se borne à la réduction du nombre de places de stationnement de surface et de longue durée de façon à décourager les automobilistes à utiliser leur véhicule. Si politique de stationnement il doit y avoir, celle-ci doit se faire par consensus et non pas sur le dos des automobilistes ou du quartier</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
Destination Centre-ville des affaires.	M. André Poulin	28
<p>On ne considère pas que tous les emplacements sur rue actuellement utilisés comme intouchables. Partant du besoin d'améliorer la fluidité du trafic au centre-ville, on suggère :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· de réduire le nombre de stationnements sur rue; Montréal est une des rares grandes villes d'Amérique du Nord qui permettent le stationnement sur sa principale artère commerciale (exemple : rue Sainte-Catherine) afin de faciliter la circulation automobile.</li> </ul> <p>Dans cette optique et pour récupérer les places de stationnement ainsi éliminées, on suggère comme mesure alternative :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· la construction, sur une partie des espaces actuellement vacants du Centre des affaires, de stationnements en hauteur, moins coûteux que les stationnements souterrains, respectant des critères architecturaux qui confèrent à ces édifices une plus-value dans le paysage urbain.</li> </ul> <p>En ce qui concerne la circulation à vélo, on exprime des réserves en rapport au développement du réseau cyclable dans l'axe est-ouest dans le Centre des affaires. On se questionne sur le potentiel de la fonction vélo à l'année longue à Montréal en raison du climat mais aussi de facteurs culturels.</p> <p>On croit que le réseau cyclable actuel répond aux besoins des Montréalais en matière de vélo au centre-ville et que l'introduction de ce réseau au Centre des affaires ne pourrait se faire qu'au détriment de la circulation piétonne, qu'il faut privilégier, et automobile, dont il faut assurer l'équilibre. Compte tenu que le réseau de pistes cyclables de Montréal est déjà un des plus imposants en Amérique du Nord; compte tenu aussi de l'état des canalisations d'eau et d'égouts de même que de l'état de la chaussée et des trottoirs de la majorité des rues du centre-ville, on croit que la Ville devrait de toute urgence consacrer toutes les ressources disponibles à la réfection de ces infrastructures plutôt qu'à l'aménagement de nouvelles pistes cyclables.</p> <p>L'idée de ce projet ayant déjà circulé, l'implantation d'une Centrale de covoiturage pour les travailleurs du centre-ville devrait être envisagée de nouveau. Cette approche constitue une option intéressante et peu coûteuse qui pourrait être ajoutée aux actions destinées à désengorger la circulation du centre-ville.</p> <p>Un des objectifs spécifiques de la Ville en matière d'accessibilité est de faciliter les déplacements multimodaux vers et dans le centre, en privilégiant le transport en commun. Destination Centre-ville appuie cet objectif et fait remarquer aux décideurs municipaux que l'objectif de privilégier le transport en commun doit non seulement mettre de l'avant des stratégies d'amélioration majeures et probantes des réseaux de transport en commun, mais aussi favoriser le développement de stratégies de stationnement qui encouragent les automobilistes à laisser leur véhicule en périphérie du Centre. Il faut donc aménager des stationnements incitatifs, sur l'île de Montréal, en lien avec le réseau de transport en commun (ex. stationnement du Parc olympique - plus de 5 000 places).</p> <p>Pour le transport des marchandises, on souligne qu'il est important que les camions puissent effectuer leurs livraisons avec le moins d'obstacles et d'entraves possibles.</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
Vélo Québec	M. Jean-François Pronovost	29

Organisme	Représentant	# Mémoire
Vélo Québec	M. Jean-François Pronovost	29
<p>Au fil des ans, Vélo-Québec a contribué à l'émergence d'une véritable culture vélo chez les Montréalais et les Montréalaises. Que ce soit par le biais des événements que nous avons mis sur pied (Tour de l'Île) et de l'expertise technique originale (aménagement cyclables, transport actif, environnement) que nous avons développée, nous sommes devenus un collaborateur incontournable de la Ville de Montréal. Ce partenariat s'est concrétisé, dans la foulée du Sommet de Montréal, par l'implication de Vélo Québec à la planification du parachèvement de la Voie de ceinture de l'Île de Montréal et la réalisation du plan <i>Accessibilité et mobilité à vélo au centre-ville</i>.</p> <p>Avec l'élaboration d'un Plan de transport, Vélo-Québec est convaincu que la Ville de Montréal est à un tournant. Comme le stipule le document « Portrait et diagnostic » en page 5, il est vrai qu'un système de transport peut contribuer à l'amélioration de la qualité de vie des citoyens. Mais il est vrai aussi que le transport génère des nuisances importantes qui touchent directement à la santé et à la qualité de vie des Montréalais.</p> <p>Le mémoire porte sur certaines généralités du document <i>Portrait et diagnostic</i>, sur les paramètres qui définissent la vision du Plan de transport et sur certains aspects plus précis qui touchent au vélo ou qui ont des impacts sur le transport actif d'une façon plus globale. Cela sous-entend qu'un Plan d'action vélo plus détaillé est à venir et que Vélo-Québec aura l'occasion de prendre part à son élaboration.</p> <p>Il est évident que de vouloir réduire la dépendance à l'automobile dans une ville comme Montréal est un objectif que Vélo-Québec soutient totalement. Le document <i>Portrait et diagnostic</i> réfère clairement à l'accroissement de la motorisation des ménages à Montréal ces dernières années. Plusieurs passages font également référence aux problèmes engendrés par l'accroissement de l'utilisation de l'automobile solo, autant au plan de la sécurité routière, de la quiétude de la ville que de la santé des Montréalais. Or, un tel objectif de diminution de la dépendance à l'automobile suppose évidemment une réforme dans les façons de penser et de planifier.</p> <p>Ce qui donne encore plus de force à l'énoncé de vision du Plan de transport, c'est qu'il se situe dans la logique du <i>Plan d'urbanisme</i> (novembre 2004) et du <i>Plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise</i> (avril 2005), deux plans qui, en théorie, devraient contribuer à façonner un nouvel environnement à Montréal.</p> <p>En ce qui a trait au stationnement, le constat semble clair : « À Montréal, la faible tarification des stationnements et la prédominance du stationnement gratuit, en certains endroits, ne permettent pas d'exercer une pression sur l'utilisateur pour l'inciter à modifier son comportement et ainsi à réduire sa dépendance à l'automobile ». À la lumière de ce constat, toute la politique montréalaise sur le stationnement est à revoir. L'augmentation du nombre de places de stationnements intérieures devrait être accompagnée d'une diminution des places en surface, créant ainsi de l'espace pour le transport en commun (voies réservées) et pour les stationnements de vélos.</p> <p>Le constat relatif aux places de stationnement vélo, par ailleurs, est juste. L'ajout de 1000 places (à partir de 2005), prévu dans le Plan d'accessibilité et de mobilité à vélo au centre-ville et le Plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise est un pas dans la bonne direction. Cependant, il apparaît essentiel qu'un monitoring de cette implantation soit assuré de façon à répondre aux besoins en rapide croissance.</p> <p>À l'exemple des villes de Toronto (2002) et de Kitchener (2005), la Ville de Montréal pourrait adopter une Charte des piétons dans laquelle elle reconnaîtrait les bénéfices de la marche et des transports actifs dans la création d'un environnement urbain de qualité.</p> <p>En ce qui concerne les déplacements à vélo, le diagnostic est juste. En fait, Montréal ne dispose d'aucun plan vélo d'ensemble. Le plan <i>Accessibilité et mobilité à vélo au centre-ville</i> doit servir</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
Vélo Québec	M. Jean-François Pronovost	29
<p>d'exemple, mais pour une planification à l'échelle de toute la ville et en concertation avec les arrondissements.</p> <p>Pour donner le ton à une nouvelle phase de développement de liens cyclables, on doit viser 2006 pour le parachèvement des deux premières phases du <i>Plan d'accessibilité et de mobilité à vélo au centre-ville</i>.</p> <p>D'autres éléments devraient guider l'élaboration des stratégies et du Plan vélo :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• le remplacement graduel des voies saisonnières par des voies permanentes ;</li> <li>• l'élaboration de plans de mobilité douce dans chaque arrondissement, incluant des orientations et des actions pour favoriser la marche et le vélo et permettre l'implantation de mesures de modération de la circulation ;</li> <li>• l'élaboration d'une politique de gestion des entraves à la circulation des piétons et des cyclistes comme il en existe une pour la circulation automobile ;</li> </ul> <p>Enfin, une table ou un lieu de concertation devrait être créé pour faciliter le maillage des initiatives vélo (axes cyclables, stationnements, etc.) entre les différents arrondissements et l'administration centrale de la Ville.</p> <p>Il est essentiel de mieux relier le réseau cyclable aux stations de train, de métro et terminus d'autobus et de prévoir des stationnements pour vélos à ces endroits. De plus, bien que l'accès aux vélos soit permis à l'intérieur du métro et de certaines lignes de train de banlieue en période hors pointe, toutes les lignes de train de banlieue, les autobus et les nouveaux équipements de transport devraient être pourvus d'infrastructures pour permettre l'accès des bicyclettes.</p> <p>Le Plan de transport devrait conditionner les choix de planification pour les dix prochaines années. Si les bonnes stratégies sont mises de l'avant, ce plan pourrait contribuer à renverser la vapeur ou tout au moins à freiner la motorisation des ménages que nous connaissons depuis plusieurs années.</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
Chambre de commerce du Montréal Métropolitain		30
<p>La Chambre salue, de façon générale, le processus de réalisation du Plan de transport de Montréal, de même que la volonté de la Ville de Montréal, de faire de ce Plan, l'une des « pièces essentielles d'une démarche plus globale qui vise à accroître la prospérité et la qualité de vie à Montréal ».</p> <p>D'importantes métropoles telles que Barcelone, Lyon, Boston, Seattle et San Francisco ont, entre autres, misé sur le transport collectif dans leur stratégie de développement. Or, Montréal - qui en tant que métropole et moteur économique du Québec représente 50 % de la population du Québec, une proportion de 50 % du PIB de la province, en plus de regrouper sur son territoire 70 % des exportations québécoises - requiert les infrastructures nécessaires à son plein développement.</p> <p>Dans la mesure où le transport occupe une place prépondérante dans le développement de la métropole, la Chambre accorde aux questions de transport une attention particulière et c'est pourquoi elle souhaite que le Plan de transport en cours d'élaboration soit considéré comme un cadre de référence au même titre que le sont le Plan d'urbanisme et le Plan de développement économique de la Ville de Montréal ou encore, le Schéma d'aménagement de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).</p> <p>La Chambre salue la « Vision du Plan de transport de Montréal ». Dans une étude qu'elle publiait en décembre 2004 sur le transport collectif dans la région de Montréal, la Chambre concluait que le TC</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
Chambre de commerce du Montréal Métropolitain		30
<p>constitue non seulement un élément majeur de la mobilité des transports, mais qu'il représente également un élément incontournable de développement économique pour la métropole et le Québec.</p> <p>Uniquement au point de vue des retombées économiques dans la région de Montréal, le transport en commun représente :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1,3 milliard \$ en dépenses d'exploitation et d'immobilisation;</li> <li>- une valeur ajoutée de 937 millions \$ générée par les activités des autorités organisatrices de transport (AOT), dont 656 millions \$ en masse salariale;</li> <li>- et le soutien de l'équivalent de près de 13 000 emplois.</li> </ul> <p>Il représente des revenus pour les gouvernements du Québec et du Canada d'un peu plus de 300 millions \$ en recettes par année, soit 23 \$ par 100 \$ de dépenses des AOT. Si le gouvernement du Québec perçoit en recettes totales un montant équivalent à ce qu'il contribue au financement, les recettes combinées des deux paliers de gouvernement sont 45 % plus élevées que leur contribution financière.</p> <p>Les bénéfices engendrés par les AOT de la région métropolitaine sont importants pour son économie, et cela est d'autant plus vrai pour les ménages qui utilisent le transport en commun : en n'ayant pas à investir d'importantes sommes pour l'utilisation d'une voiture - pour se rendre au travail par exemple - ils augmentent considérablement leur revenu disponible annuellement. À l'échelle de la grande région de Montréal, cela représente un montant total annuel de 600 millions \$. De plus, la disponibilité de cette somme pour d'autres dépenses génère près de deux fois plus de retombées économiques pour le Québec que si elle était consacrée à des dépenses pour le fonctionnement d'automobiles.</p> <p>La Chambre se réjouit que le document soumis à la consultation constitue un portrait exhaustif de la situation du transport sur le réseau montréalais, en plus de souligner les nombreux enjeux auxquels le réseau est confronté.</p> <p>La Chambre relève aussi avec intérêt que le Plan a pour but premier « d'améliorer les conditions dans lesquelles s'exerce la mobilité des individus et des marchandises ». En effet, la Chambre, dans son étude sur le transport en commun, révélait que ce type de transport devait être considéré comme étant un élément contributif majeur au développement, notamment parce qu'il contribue à réduire la congestion routière, dans la région de Montréal. En effet, la congestion routière serait à l'origine de pertes de près d'un milliard \$ annuellement pour les entreprises de la métropole.</p> <p>L'étude démontre, en outre, que les divers paliers de gouvernement ont avantage à investir dans le domaine du transport en commun puisque ces investissements, lorsqu'ils permettent d'améliorer le confort des usagers et d'augmenter la part de marché de l'utilisation du transport collectif par rapport à celle de l'automobile, contribuent à réduire le nombre de voitures sur le réseau routier - et, par le fait même, la congestion routière - en plus de faciliter le transport des marchandises et d'améliorer la productivité des entreprises.</p> <p>À la lumière de ces constats, et parce que l'état des finances publiques des divers paliers de gouvernement ne permet pas de financer l'ensemble des projets souhaités pour structurer le transport à Montréal, une attention toute particulière devrait être accordée à la mise à niveau des infrastructures existantes. À l'heure où de nombreuses initiatives sont mises en place pour favoriser la réduction des émissions de gaz à effet de serre et pour rencontrer les objectifs fixés dans le cadre du Protocole de Kyoto, la promotion de l'utilisation du transport en commun s'avère une solution concrète pour améliorer, de façon efficace, la mobilité des transports sur son territoire et réduire considérablement les émissions de gaz à effet de serre.</p> <p>Dans la mesure où le développement des infrastructures de transport est étroitement lié aux aménagements urbains, la Chambre est d'avis qu'il aurait été de mise que le Plan de transport de</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
Chambre de commerce du Montréal Métropolitain		30
<p>Montréal ait été enchâssé dans le cadre du processus d'élaboration - récemment mené - du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal.</p> <p>À maints égards, la Ville de Montréal aurait tout avantage à étudier et à s'inspirer des projets de transport ayant été mis en œuvre dans des villes comme Bordeaux, Barcelone et Boston où les développements des infrastructures de transport ont été réalisées de façon à améliorer le tissu urbain et à assurer un continuité spatiale, sociale et économique de ces métropoles.</p> <p>La Chambre est aussi d'avis que c'est par une combinaison judicieuse de projets et par une cohérence dans ses actions, ses interventions, ainsi que ses investissements que la Ville pourra assurer la mobilité optimale des individus et des marchandises sur son territoire.</p> <p>Le réseau de transport en commun constitue non seulement un élément essentiel du développement économique de Montréal par le milliard de dollars qu'il génère dans l'économie métropolitaine, mais il contribue également au développement de la métropole dans la mesure où il améliore la mobilité des individus et réduit le nombre de véhicules sur le réseau routier. La Chambre est d'avis que Montréal doit œuvrer à faire augmenter la fréquentation du transport en commun et surtout, à faire accroître sa part de marché par rapport à celle de l'utilisation de la voiture. Pour y parvenir, la Chambre identifie quatre conditions qu'il importe de considérer :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Assurer le confort aux usagers, par la mise à niveau de certaines infrastructures de transport en commun, ainsi que par la mise en place de nouvelles infrastructures adaptées aux besoins de la clientèle;</li> <li>· Améliorer les temps de parcours et les fréquences, pour accroître l'attrait du transport en commun par rapport à l'utilisation de la voiture;</li> <li>· Assurer la fiabilité des réseaux, puisque cet élément constitue un avantage comparatif majeur par rapport à l'utilisation de la voiture qui, elle, est soumise aux aléas de la circulation routière et des conditions météorologiques;</li> <li>· Améliorer les infrastructures : uniquement pour la STM, des investissements de l'ordre de 3,5 milliards \$ seront nécessaires sur 10 ans, notamment pour remplacer et modifier les voitures de métro, en plus de renouveler les équipements fixes tels que les structures de béton et les systèmes de ventilation.</li> </ul> <p>La Chambre est d'avis que la Ville de Montréal bénéficierait, notamment à l'égard de la qualité de sa trame urbaine, à revoir l'utilisation faite des terrains de stationnement et des terrains non bâtis situés sur son territoire, particulièrement dans le périmètre du centre-ville. Parce que ces terrains détiennent un fort potentiel de développement, et que ces espaces pourraient servir à la construction d'édifices qui, tout en densifiant le centre-ville, amélioreraient la trame urbaine et le paysage de la ville, une réflexion doit être entamée quant à leur utilisation.</p> <p>Pour la Chambre, l'ajout sur le réseau de transport existant de technologies de transport qui permettent l'amélioration de la mobilité, à relativement peu de coûts, est certainement une avenue à privilégier. Les systèmes intelligents de transport, les mesures préférentielles pour autobus, et les voies réservées en bordure sont des exemples de techniques qui peuvent, dans certains cas, solutionner des problèmes de circulation, tout en évitant de s'engager dans la construction de coûteuses infrastructures de transport. Les initiatives facilitant les modes de déplacement liées au transport actif sont largement reconnues comme étant parmi celles qui contribuent à réduire les émissions de gaz à effet de serre.</p> <p>Par ce mémoire et les recommandations qu'il contient, la Chambre a notamment voulu, dès cette étape préliminaire, participer au processus d'élaboration du Plan de transport de Montréal et contribuer à identifier certaines initiatives qu'elle juge prioritaires pour assurer un développement du réseau de transport cohérent, en lien avec les outils de développement existants et susceptibles</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
<b>Chambre de commerce du Montréal Métropolitain</b>		30
<p>d'améliorer le transport des individus et des marchandises sur le territoire de Montréal.</p> <p>La Chambre tient à souligner à la Ville de Montréal son intention de jouer un rôle d'acteur contributif et responsable et désire œuvrer, en collaboration avec les acteurs du milieu, à promouvoir les initiatives et les projets concrets et structurants liés au développement du transport à Montréal.</p> <p>La Chambre réitère ici son intention de collaborer avec la Ville de Montréal dans sa démarche de réalisation et de mise en œuvre du Plan de transport de Montréal. Ce Plan est l'occasion de déterminer la place que l'on veut réellement attribuer au transport dans le développement de Montréal et de la métropole. Aux yeux de la Chambre, ce processus est l'occasion toute désignée, pour les décideurs des divers paliers de gouvernement, de prendre les actions nécessaires pour attribuer à la métropole du Québec les ressources nécessaires à son plein développement en matière de transport.</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
<b>Table du Quartier Nord-Ouest de l'île de Montréal</b>	<b>M. Gaël Brux</b>	31
<p>Cet organisme présente le sommaire d'une étude portant sur la problématique du transport en commun sur le territoire du nord-ouest de l'île de Montréal. Cette étude cherchait à démontrer les lacunes du TC dans ce secteur de Montréal, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Circuits peu ou pas adaptés au besoin de la population;</li> <li>· Trajets trop longs;</li> <li>· Trop de transferts entre l'origine et la destination.</li> </ul> <p>Pour illustrer leurs propos, les auteurs ont démontré à l'aide de cinq (5) exemples de trajets que l'hypothèse de base de l'étude se vérifiait. Les conclusions de l'étude doivent être connus en octobre 2005.</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
<b>Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale de Montréal Métropolitain</b>		32
<p>La moitié des ménages habitant des coopératives d'habitation sur l'île de Montréal ne possède pas de véhicule automobile et la majorité utilise fréquemment les transports en commun. La préparation de ce mémoire est donc un dossier important de représentation des intérêts de ses membres.</p> <p>La déplétion de l'offre en pétrole qui s'accroîtra au cours des prochaines décennies aura des conséquences importantes sur le prix de l'essence et conséquemment sur l'utilisation de l'automobile. Un litre d'essence au double du prix d'aujourd'hui entraînera des transferts modaux de l'automobile vers d'autres modes de transport. Mais, encore faudrait-il que ceux-ci soient au rendez-vous et préférablement en utilisant d'autres sources d'énergie que fossiles. Dans ce sens, le <i>Portrait et diagnostic</i> manque de vision. Il prend pour acquise une croissance quasi linéaire des déplacements comme celle qui s'est déroulée au cours des cinquante dernières années. Or, on peut s'attendre au cours des prochaines années à l'apparition d'une bifurcation importante en termes de dépenses énergétiques consenties pour le transport des personnes comme pour celui des marchandises.</p> <p>Les pouvoirs publics ont l'obligation d'anticiper ces changements et de se préparer à y faire face. On parle ici d'investissements majeurs dans des infrastructures encore embryonnaires sinon inexistantes. Il ne s'agit pas de maintenir les services existants, mais d'y greffer une panoplie de nouveaux services</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale de Montréal Métropolitain		32
<p>améliorant l'offre d'alternatives à l'auto solo, celle-ci devenant hors de prix pour un nombre de plus en plus important d'habitants de la région de Montréal.</p> <p>Plusieurs nouvelles lignes de système léger sur rail (SLR) devront être déployées sur les axes principaux. Il est plus que temps de sortir des tablettes les projets de SLR conçus par l'Agence métropolitaine de transport et de les mettre en chantier. L'utilisation du potentiel électrique du Québec afin d'alimenter le réseau de transport montréalais permettra de maintenir une offre de service à bon marché, alors que les prix de l'essence et du mazout connaîtront une croissance accélérée. Dans cette perspective, il est tout à fait contre-productif d'investir de nouveau dans le développement d'infrastructures routières comme c'est le cas avec l'autoroute 25 et le boulevard Notre-Dame. Le temps du <i>tout-auto</i> est derrière nous.</p> <p>Au cours des dernières années, la qualité du service de transport offert par la STM s'est détériorée. Par exemple, il est de notoriété publique que les temps d'attente ont augmenté substantiellement aux arrêts d'autobus. Pendant la même période, la STM, avec la bénédiction de l'Administration municipale, a décidé de relever fortement ses tarifs. A-t-on déjà vu plus mauvaise mise en marché d'un service? Abaisser la qualité du service et en augmenter le prix. Seuls les monopoles peuvent s'offrir pareille conduite.</p> <p>Pour y arriver, la Ville doit faire appel à tous les éléments concernés au sein de la société civile afin de faire pression sur le gouvernement québécois et surtout sur le gouvernement fédéral (qui accumule de façon indécente des surplus) afin qu'ils participent non seulement au financement des infrastructures, mais aussi au financement des opérations.</p> <p>Une mise en marché plus convaincante doit également être favorisée. La STM devrait s'associer avec de grands employeurs ou institutions montréalais afin de mettre en place, comme cela se fait dans d'autres villes, des formes de prélèvement ou de financement avec rabais à l'abonnement à la CAM. D'autres sources de revenus peuvent également être envisagées afin de financer les opérations des transporteurs publics.</p> <p>Au premier chef, le financement par le biais de taxes sur le stationnement en bordure de rue et dans des terrains publics ou privés devrait être utilisé avec plus de vigueur. On devrait imposer une taxe aux entreprises pour les places de stationnement souterrain ou public offertes à leur personnel et invités. Ces mesures auraient pour conséquence de rendre plus prohibitive l'utilisation en milieu urbain de l'automobile pour des déplacements pendulaires. Il est bien connu que la première mesure incitant à des transferts modaux demeure le coût du stationnement lié à l'utilisation quotidienne de l'automobile.</p> <p>Sur le plan de l'intermodalité, Montréal demeure un coupe-gorge pour les piétons qui se hasardent à traverser, se pensant en sécurité, sur les passages piétonniers. Il n'est pas surprenant alors de voir les piétons traverser là où ils se croient en sécurité, les cyclistes, rouler sur les trottoirs ou en sens inverse dans les rues résidentielles. De l'avis de maints policiers montréalais, c'est une situation qui est en voie de leur échapper. Ils ne s'attaquent donc plus qu'aux méfaits les plus graves.</p> <p>Le réseau de pistes cyclables doit être élargi dans l'optique d'une utilisation non pas ludique, mais utilitaire. On doit envisager une meilleure signalisation aux intersections où se trouve une piste cyclable afin soit d'inciter ou d'obliger les automobilistes à ralentir ou s'arrêter, soit de dégager la piste cyclable des voitures qui se garent aux abords et qui obstruent la vision des cyclistes et des automobilistes.</p> <p>Enfin, concernant les changements climatiques, alors que le Canada s'était engagé, en signant le protocole de Kyoto, à réduire sa part de GES, il faut savoir que cela exigera un effort majeur de</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale de Montréal Métropolitain		32
réduction de la consommation d'énergie fossile. Il importe de savoir que Kyoto n'est qu'une goutte d'eau dans les efforts qui devront être accomplis, si nous récusons l'idée de laisser à nos enfants un monde en décomposition. C'est dans ce sens que doit s'inscrire le diagnostic sur le transport à Montréal. Ce ne sont pas les impératifs de l'économie de marché traditionnelle qui doivent l'emporter, mais ceux du développement durable.		

Organisme	Représentant	# Mémoire
Projet Montréal		33
<p>Selon Projet Montréal, la population de Montréal a essentiellement deux choix quant aux modes de transport des personnes et des marchandises à privilégier pour l'avenir : l'automobile et le camion lourd, ou les transports durables. Projet Montréal a choisi d'améliorer la qualité de vie urbaine, de renforcer l'identité et la personnalité distinctive de Montréal et ce, tout en assurant sa prospérité économique et en respectant l'environnement. C'est pourquoi Projet Montréal entend nettement privilégier les transports durables et redonner à la population montréalaise l'espace public qu'elle avait toujours occupé jusqu'à l'avènement massif de la voiture en ville.</p> <p>L'agenda transport montréalais est présentement dominé par la transformation de la rue Notre-Dame en autoroute et par la construction d'un nouveau pont vers Laval et la couronne Nord-Est, dans l'axe de l'autoroute 25.</p> <p>Montréal accueille les sièges sociaux de la plus grande multinationale omni-transport du monde, automobile exceptée, et du plus important producteur d'hydro-électricité au monde. Par sa politique de transports durables, Projet Montréal remplacera des biens et services importés, des automobiles et du pétrole, par d'autres biens produits ici, dont le métro, les trains de banlieue et le <i>Nouveau Tramway</i>, tous des systèmes mus à l'électricité.</p> <p>La politique de transports durables mise de l'avant par Projet Montréal permettra d'améliorer la qualité de vie à Montréal et de recentrer sur elle la dynamique de développement de la région urbaine, tout en créant quantité de nouveaux emplois de qualité et en assurant mieux la prospérité économique non seulement de la ville, mais aussi de l'ensemble du Québec.</p> <p>Si le tramway n'avait pas changé depuis 50 ou même 100 ans, personne ne parlerait aujourd'hui de sa renaissance. Le <i>Nouveau Tramway</i> se réapproprie la partie nécessaire des voiries, ce qui assure son efficacité en tant que système de transport, tout en affirmant clairement l'intention de l'autorité publique de réduire la circulation automobile. Le <i>Nouveau Tramway</i> n'est pas qu'un mode de transport collectif venant s'ajouter à ceux qui existent déjà, mais l'occasion de redonner la ville à ses habitants, en leur offrant une ville belle, sûre, confortable, silencieuse, peu polluée, dans laquelle se déplacer devient un plaisir, bref une ville où il fait bon vivre, tout en étant plus prospère et plus efficace que jamais.</p> <p>Le <i>Nouveau Tramway</i> coûte autour de 50 millions du kilomètre. De cette somme toutefois, la moitié va à la remise à neuf des infrastructures souterraines ainsi qu'à la réfection et à l'embellissement du domaine public. Le <i>Nouveau Tramway</i>, dont le coût propre n'est donc plus que de 25 millions au km, est en quelque sorte l'occasion qu'on se donne de remettre la ville à neuf, tout en revoyant son mode de fonctionnement et en lui donnant une personnalité plus chaleureuse.</p> <p>Comme tous les volets du programme de <i>Projet Montréal</i>, sa politique transport affirme la primauté des principes suivants :</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
Projet Montréal		33
<ul style="list-style-type: none"> <li>· La personne doit à nouveau passer avant la voiture et ce, partout sur le territoire de Montréal;</li> <li>· La population montréalaise a droit à un environnement urbain où les personnes et les marchandises se déplacent de façon sécuritaire, efficace, écologique et à prix abordable, partout sur le territoire de Montréal.</li> <li>· La Ville de Montréal est responsable de fournir des modes de transport collectifs efficaces et écologiques, alternatifs à l'automobile et au camion lourd.</li> <li>· La population montréalaise a la responsabilité de réduire graduellement son utilisation de la voiture.</li> <li>· Les entreprises ont la responsabilité de faciliter la réduction de l'utilisation de la voiture pour leur clientèle et leur personnel.</li> </ul> <p>En collaboration avec les gouvernements supérieurs et les entreprises montréalaises et québécoises, petites et grandes, <i>Projet Montréal</i> s'engage à faire de Montréal l'une des capitales mondiales des transports durables, une ambition qui s'accorde parfaitement à l'histoire, à la géographie, à la personnalité et à l'intérêt de Montréal.</p> <p>Enfin, <i>Projet Montréal</i> propose une longue série d'engagements en matière de transports durables qu'il serait trop long à énumérer. Seuls les thèmes sont mentionnés, soit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Transports actifs et espace public</li> <li>· Métro</li> <li>· Autobus urbains</li> <li>· Trains de banlieue</li> <li>· Desserte aéroportuaire</li> <li>· Nouveau tramway</li> <li>· Mobilité individuelle</li> <li>· Circulation automobile</li> <li>· Stationnement</li> <li>· Coûts et financement</li> <li>· Transports interurbains</li> <li>· Transport et distribution des marchandises</li> <li>· Bruit</li> <li>· Déneigement</li> <li>· Exemplarité de la Ville</li> </ul>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
Association des propriétaires et résidents de l'île-des-Sœurs (APRIDS)		34
<p>Une des grandes préoccupations de l'APRIDS depuis 1992 concerne l'utilisation projetée de l'estacade du pont Champlain.</p> <p>La liste de tous les projets envisagés depuis 1992 pour décongestionner le pont Champlain est présentée brièvement, soit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Utilisation de l'estacade par des autobus (1992)</li> <li>· Monorail (1993)</li> <li>· Train léger sur rails (1999)</li> <li>· Train de banlieue Montréal/Saint-Hilaire (2000)</li> <li>· Projets retenus par la Commission Nicolet (2001 - 2003)</li> </ul>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
Association des propriétaires et résidants de l'île-des-Sœurs (APRIDS)		34
<p>· Tunnel Notre-Dame (2002)</p> <p>En conclusion, l'APRIDS signale que toute solution durable doit tabler sur le TC. Elle recommande que l'on fasse une analyse approfondie du projet Tunnel Notre-Dame et que, le cas échéant, on l'intègre au Plan de transport.</p>		

Organisme	Représentant	# Mémoire
	M. Claude Tétreault	35
<p>Selon M. Tétreault, seuls les pauvres, les femmes, les jeunes, les immigrants et les hommes d'affaires travaillant au centre-ville prennent le TC. Il suggère d'utiliser des petits autobus se rendant directement aux CLSC, aux hôpitaux, aux bibliothèques et aux magasins d'alimentation.</p> <p>Il suggère de prolonger le métro dans l'axe Pie-IX dans la paroisse René-Goupil car c'est là qu'il y a des pauvres et non pas vers Anjou pour desservir une classe moyenne supérieure.</p> <p>Il lance aussi trois (3) arguments en faveur du prolongement de l'A-25 : désengorgement de l'autoroute Métropolitaine, augmentation de la fluidité et disparition du nombrilisme des maires de Montréal qui ont peur des comparaisons avec les villes limitrophes.</p> <p>Il pense que l'on ne veut pas avoir de moyens rapides de communication si on veut faire de Notre-Dame un boulevard accessible à tous. Pour diminuer la pollution, il suggère d'implanter des flèches vertes aux intersections et acheter du matériel hybride. Enfin, il s'interroge sur le fait que les maires attendent que les gens quittent la Ville et doivent ensuite développer des moyens coûteux pour les rattraper (sic).</p>		