

PLAN DE TRANSPORT DE MONTRÉAL
VISION ET OBJECTIFS PRÉLIMINAIRES
COMPTE RENDU DES RENCONTRES DE
CONCERTATION

Rapport final

présenté à la Ville de Montréal
Service des infrastructures et de l'environnement
Direction du transport et du réseau artériel
Division du transport

Novembre 2004

LE GROUPE
DBSF



7333, rue Saint-Denis
Montréal (Québec) H2R 2E5
Téléphone : (514) 278-3273
Télécopieur : (514) 278-7224

TABLE DES MATIÈRES

1.	INTRODUCTION.....	1
1.1	Objectifs de la démarche.....	1
1.2	Contenu du présent document.....	2
1.3	Déroulement des rencontres.....	2
2.	CONTRIBUTION DES GROUPES RENCONTRÉS.....	4
2.1	Services centraux et arrondissements.....	4
2.2	Milieu	5
3.	SYNTHÈSE DES ÉCHANGES.....	6
3.1	Le système de transport offre des conditions optimales de déplacement en termes de temps, de confort, de sécurité et de coût	6
3.2	Le système de transport soutient l'économie montréalaise.....	7
3.3	Le système de transport s'intègre harmonieusement à l'espace urbain et contribue à sa restructuration.....	7
3.4	Le système de transport améliore la qualité de vie des citoyens, notamment dans les domaines de la santé et de la sécurité.....	8
3.5	Le système de transport est conçu de façon à minimiser ses impacts sur l'environnement.....	9
3.6	Le système de transport est géré de façon responsable et efficace	9
4.	CONCLUSION	10
	ANNEXES.....	11
	ANNEXE 1 : COMMENTAIRES RECUEILLIS	
	ANNEXE 2 : ORDRE DU JOUR DES RENCONTRES	
	ANNEXE 3 : OUTILS DE CONSULTATION	
	ANNEXE 4 : LISTE DES PARTICIPANTS	

1. INTRODUCTION

Lors du Sommet de Montréal de juin 2002, la Ville de Montréal et ses partenaires ont identifié le besoin pour Montréal de se doter d'un Plan de transport.

Dans le cadre de ce mandat, l'équipe de projet du Plan de transport de Montréal a tenu, en octobre 2004, deux rencontres de concertation en lien avec la vision et les objectifs préliminaires de la démarche. À cette fin, l'équipe de projet a retenu les services du Groupe DBSF pour le mandat suivant :

- Animer, concevoir les ateliers et faire la synthèse des résultats des tables de concertation ;
- Faire la grande synthèse des résultats obtenus dans les deux tables de concertation.

Les considérations et choix relatifs au format de la consultation, aux thématiques spécifiques des deux journées, aux participants et au déroulement des rencontres relevaient de l'équipe de projet du Plan de transport de Montréal et ne faisaient donc pas partie du présent mandat.

1.1 Objectifs de la démarche

L'équipe de projet du Plan a divisé la démarche de réalisation de son plan de transport en six grandes étapes, soit :

- vision et objectifs préliminaires ;
- portraits actuels et futurs du transport ;
- diagnostic, vision et objectifs pour consultation publique ;
- établissement des stratégies et leur évaluation ;
- version préliminaire du Plan de transport pour consultation publique ;
- adoption du Plan de transport par le Conseil municipal.

L'équipe a situé la démarche dans un processus de concertation entre les partenaires pour produire un plan qui soit rassembleur et représentatif des intérêts de l'ensemble des intervenants ; aussi l'équipe de projet du Plan désirait dès la première étape exposer et discuter avec les acteurs concernés de la vision et des objectifs préliminaires.

1.2 Contenu du présent document

Le présent document est donc le compte rendu des deux rencontres de concertation tenues les 22 et 28 octobre dernier, et il est le reflet des propos tenus par les participants lors de ces mêmes rencontres. De manière à mieux cerner les réactions des divers participants face aux enjeux présentés par l'équipe de projet du Plan, la synthèse des interventions est présentée en suivant les six thèmes soulevés lors des rencontres. De même, le lecteur retrouvera en annexe, toujours groupé suivant le libellé des thèmes de l'équipe de projet du Plan, l'ensemble des interventions recueillies lors de chacune des rencontres.

Compte tenu de la taille relative des groupes représentés lors des rencontres, il n'apparaissait pas opportun de distinguer les opinions émises suivant les divers groupes, afin de respecter les règles de confidentialité inhérentes au processus.

Suivant les limites du mandat octroyé au Groupe DBSF, le lecteur devra se référer aux documents de l'équipe de projet du Plan pour connaître la démarche méthodologique ayant présidé au choix des groupes cibles, au recrutement des représentants de ces mêmes groupes, de même que pour se voir préciser les éléments de contenu qui ont été présentés aux différents participants.

1.3 Dérroulement des rencontres

L'équipe de projet du Plan a retenu la formule d'atelier de travail dirigé pour atteindre son objectif de validation auprès des groupes-cibles. Le processus de concertation réunissait deux catégories de participants :

- Les représentants des arrondissements et des services centraux de la Ville de Montréal ;
- Les membres représentants du milieu économique, du milieu universitaire, et de groupes d'intérêt issus des domaines du transport et de l'environnement.

Ces journées de concertation se sont tenues au Marché Bonsecours, les 22 et 28 octobre 2004. Le document Vision et objectifs préliminaires – document de consultation fut remis aux participants le jour de la consultation, mais une version électronique accompagnait l'invitation.

Les rencontres se sont déroulées sur une demi-journée. La première partie était consacrée à une présentation de la vision et des objectifs préliminaires,

suivie de discussions en tables de travail. Les participants ont été regroupés en ateliers de discussions non dirigées afin de maximiser le temps de parole et par le fait même les interventions. L'essentiel de ces échanges a par la suite été présenté en plénière par les rapporteurs d'ateliers choisis parmi les participants de chaque table.

Lors de la rencontre avec les représentants municipaux, chaque table était invitée à réagir à l'ensemble des six éléments de vision présentés, soit :

- 1- le système de transport offre des conditions optimales de déplacement en termes de temps, de confort, de sécurité et de coût
- 2- le système de transport soutient l'économie montréalaise
- 3- le système de transport s'intègre harmonieusement à l'espace urbain et contribue à sa restructuration
- 4- le système de transport améliore la qualité de vie des citoyens, notamment dans les domaines de la santé et de la sécurité
- 5- le système de transport est conçu de façon à minimiser ses impacts sur l'environnement
- 6- le système de transport est géré de façon responsable et efficace.

Pour la rencontre avec les représentants du milieu, trois thèmes de discussions différents regroupant chacun deux éléments de vision ont été proposés aux participants qui étaient invités à choisir leurs thèmes préférés, parmi les groupes suivants :

- Groupe A, les éléments de vision 2 et 5
- Groupe B, les éléments de vision 1 et 4
- Groupe C, les éléments de vision 3 et 6

Pour chacun de ces éléments de vision, le document présentait :

- Les sujets de préoccupations
- Les objectifs stratégiques et particuliers

Ce qui était demandé aux participants, dans le contexte de leur propre rôle au sein de la collectivité montréalaise ou de leur fonction, était de :

- faire ressortir ce qui leur semblait prioritaire ;
- faire état de certains manquements du document ;
- amorcer des pistes de solution.

2. CONTRIBUTION DES GROUPES RENCONTRÉS

En retenant une approche de consultation par groupes, les intervenants de l'équipe de transport désiraient s'assurer de couvrir l'ensemble des perspectives et des préoccupations du milieu.

Soulignons d'emblée que les participants sont loin de tenir un discours centré sur les dimensions particulières de leur champ d'expertise : on constate au contraire une grande capacité d'intégration et de compréhension des différentes dimensions sur lesquelles le Plan pourrait avoir des répercussions.

Le fait de rencontrer séparément les intervenants municipaux et les représentants du milieu a permis à chaque groupe de faire état de ses préoccupations particulières. Cela étant, il nous a été permis de constater une singulière similarité entre les points de vue et les préoccupations soulevés par les deux groupes. Dans l'ensemble, les points de vue des deux groupes se recourent.

Dans le but de maximiser les présences à chacune des deux rencontres, l'équipe DBSF a fait deux rappels électroniques et un rappel téléphonique. De plus, des rappels téléphoniques ont également été effectués par les mandataires.

Le taux de participation a été très élevé pour les deux rencontres. La liste des participants est présentée en annexe.

2.1 Services centraux et arrondissements

La première rencontre, qui s'est tenue le 22 octobre 2004, réunissait 31 intervenants, en plus de 14 des 17 membres de l'équipe. L'invitation à cette rencontre avait été faite par les mandataires par courrier interne auprès de 32 fonctionnaires représentant les arrondissements et l'administration centrale.

À la suite d'un mot de bienvenue par monsieur Claude Dauphin, membre du comité exécutif responsable du transport, le responsable de l'équipe de projet, monsieur Jean Bertrand a présenté un document faisant état de la Vision et des objectifs préliminaires. Invités à réagir, les participants ont démontré leur sensibilité envers les thèmes proposés.

D'entrée de jeu, les participants ont souhaité élargir le débat en mettant l'accent sur un nouvel élément de vision, soit la valeur citoyenne. En posant la question de savoir où nous nous situerons dans 20 ans, il s'agit de dégager des valeurs pour mettre le citoyen au cœur de l'activité sociale, économique et environnementale.

On a également souligné que le plan était trop axé sur le transport des personnes, et qu'il y aurait lieu d'élargir davantage la portée des autres dimensions telles le camionnage, le vélo et une politique de stationnement.

En raison du temps imparti à la discussion, les éléments de vision 5 et 6 ont fait l'objet de moins de commentaires.

2.2 Partenaire

La session réunissant les représentants du milieu a eu lieu le 28 octobre 2004 et a réuni 38 participants, en plus de 12 membres de l'équipe de projet. Cinquante-quatre invitations à cette rencontre avaient été transmises par le directeur général adjoint de la Ville par courrier électronique et par courrier régulier. Une relance, aussi bien par courrier électronique que par téléphone a été réalisée par l'équipe DBSF. Cette rencontre a permis de recevoir les commentaires, avis et questions des participants de provenance variée.

L'ensemble de la démarche a suscité un grand intérêt, mais on se demande cependant comment elle s'inscrit à l'intérieur des autres démarches parallèles, qu'il s'agisse du Plan d'urbanisme, du Schéma de la CMM ou encore du Plan de transport de la région métropolitaine du gouvernement du Québec.

Avant d'entreprendre les échanges sur les six éléments de vision, des intervenants ont proposé d'ajouter la notion d'équité à l'énoncé de vision générale, qui a par ailleurs été très favorablement accueilli.

3. SYNTHÈSE DES ÉCHANGES

Les lignes qui suivent exposent les grandes lignes des commentaires recueillis auprès des participants lors des rencontres. Il convient de noter que tous les éléments de vision présentés par l'équipe de projet ont reçu un accueil positif, personne n'ayant mis en doute leur pertinence.

Aucune priorisation n'a été faite par le Groupe DBSF, contrairement à ce qui avait été initialement demandé des participants, plusieurs jugeant cette démarche futile, tous les éléments de vision étant à priori importants.

3.1 **Le système de transport offre des conditions optimales de déplacement en termes de temps, de confort, de sécurité et de coût**

La dégradation de la condition des infrastructures en inquiète plusieurs qui en font une priorité. La dégradation du réseau et la congestion augmentent les temps d'attente.

On propose une mise à niveau du réseau dans l'optique du transport durable et multimodal : accroissement de la pratique du transport actif ; nouveaux moyens de transport.

La circulation de transit dans les quartiers est considérée comme un problème majeur, et il faudrait mettre sur pied des mesures d'atténuation du trafic.

La gestion de l'offre en stationnements est vue comme un des outils privilégiés pour limiter les déplacements automobiles. Toutefois, on s'oppose à des mesures coercitives qui peuvent avoir des impacts négatifs sur les commerces du Centre-Ville.

L'offre de transport en commun est jugée trop faible les fins de semaine pour offrir une véritable alternative à l'auto. En outre, il faudrait offrir des conditions optimales de coût et de confort pour faire changer l'attitude pro auto.

Certains se plaignent du manque de données pour évaluer la pertinence de voies de contournement de l'Île, et notamment la place du trafic de transit en matière de transport des marchandises.

L'accès aux hôpitaux devrait faire partie des priorités d'intervention, de même que l'accessibilité universelle.

Parmi les pistes de solution : augmenter les voies réservées ; gérer les points d'entrée sur l'Île.

3.2 Le système de transport soutient l'économie montréalaise

Certains ont fait ressortir que le soutien à l'économie montréalaise ne se limite pas au transport des marchandises. L'accès aux centres d'emploi pour les travailleurs est tout aussi important que la desserte en camion.

« Montréal : Plaque tournante du transport des marchandises ». Certains pensent que cet énoncé est valable à l'échelle de la région, mais qu'il y a lieu de faire attention sur le territoire de l'Île. Les impacts du trafic de marchandises sont très importants, et il faut rationaliser le transport des marchandises, et à ce titre, en réduire les impacts négatifs, notamment en mettant l'accent sur le train et en assurant un réseau de distribution plus efficace et moins invasif.

La mise en place d'un réseau de camionnage est jugée nécessaire, mais il faut élargir le débat et penser à une véritable politique de distribution des marchandises, en intervenant notamment sur la taille des camions, sur les heures de livraison.

Il faut consolider les grandes infrastructures de transport et leur permettre de jouer pleinement leur rôle dans l'économie. Il importe de les intégrer harmonieusement au milieu résidentiel, et le tout devrait se faire dans le respect des quartiers urbains. On ne doit pas implanter des infrastructures majeures dans les quartiers pas plus qu'on ne doit aménager des secteurs résidentiels à proximité des grandes infrastructures.

La Ville vient de soumettre à la consultation publique un plan stratégique de développement économique.

Il faut intégrer ce plan et prendre en compte les besoins des citoyens corporatifs. Le Port de Montréal est l'un de ceux qui ont des besoins particuliers.

3.3 Le système de transport s'intègre harmonieusement à l'espace urbain et contribue à sa restructuration

La ville est pratiquement construite. Il faut penser à la reconstruire, et en ce sens, il faut penser à un meilleur arrimage entre l'espace urbain et le transport et en particulier à des façons d'offrir une meilleure desserte en transport en commun, pour réduire les disparités de l'offre à travers l'Île.

On devrait profiter des interventions sur les infrastructures pour améliorer la qualité du tissu urbain. Trop souvent, ces interventions contribuent plutôt à enlaidir la ville.

Les normes de stationnement en vigueur dans la réglementation d'urbanisme vont à l'encontre des objectifs poursuivis par la vision du Plan de transport en matière de contrôle de la circulation automobile. Il faut donc déborder du Plan transport et s'assurer de sa prise en compte dans les autres plans et politiques.

La qualité du domaine public actuel ne favorise pas la pratique du transport actif. Par exemple, les pistes cyclables datent des années 80 et ont été négligées depuis.

Certains préconisent de hausser la taxe sur l'essence, et de taxer les stationnements, ce qui ne fait pas l'unanimité.

3.4 Le système de transport améliore la qualité de vie des citoyens, notamment dans les domaines de la santé et de la sécurité

Le déclin du milieu s'accompagne d'un déclin social. Il faut mettre l'accent sur les zones en réaménagement et en développement, et ainsi minimiser les impacts négatifs sur le milieu.

On note une incohérence dans l'objectif d'assurer la cohabitation du transport des marchandises avec le milieu urbain.

L'enjeu est la sécurité routière : il y a trop de morts et de blessés. On devrait mettre l'accent sur la sécurité des personnes, notamment par des mesures d'apaisement de la circulation, le rétrécissement stratégique des rues, la sécurisation des pistes cyclables. Une attention particulière devrait être accordée aux traverses pour piétons.

Attention à la sédentarité : le mode de transport actuel axé sur l'auto entraîne une augmentation de l'obésité. La solution passe par le développement de la ville *marchable*.

Le bruit attire la qualité de vie et le transport est une importante source de bruit.

On veut limiter les comportements délinquants, mais par l'autodiscipline et non par des mesures coercitives.

3.5 Le système de transport est conçu de façon à minimiser ses impacts sur l'environnement

L'objectif devrait être formulé de façon positive plutôt que négative. Au lieu de se contenter de minimiser les impacts négatifs, il y aurait lieu de promouvoir l'amélioration de la qualité du milieu, d'améliorer la qualité des infrastructures notamment pour les piétons et les cyclistes.

Certains mentionnent que cet élément de vision comporte beaucoup d'éléments vertueux, mais qu'il promet peu de résultats.

L'aménagement du territoire devrait être mis à contribution pour permettre de réduire les déplacements.

Il faudrait prioriser les modes de façon complémentaire. On ne peut réduire l'offre en stationnement sans simultanément augmenter l'offre en transport en commun.

La Ville devrait assumer un rôle de leadership dans le choix de sa flotte de véhicules : on devrait faire une grande place aux véhicules électriques et hybrides, moins utiliser les véhicules, et en diminuer la taille. Les grandes entreprises sont également interpellées.

On demande une cartographie des niveaux de bruit.

L'utilisation d'autos moins polluantes devrait être encouragé par des mesures comme la gratuité du stationnement et la possibilité d'utiliser les voies réservées pour autobus.

3.6 Le système de transport est géré de façon responsable et efficace

On souhaite une meilleure coordination entre les différents intervenants sur le milieu. Des mécanismes de concertation devraient être mis sur pied et cette concertation devrait tenir compte des choix de société.

La réforme du financement est prioritaire : il faut examiner les nouvelles sources (taxe sur le stationnement, etc.) et leur partage (pas seulement les dédiés aux déplacements métropolitains) dans le cadre d'un rééquilibrage financier entre le Centre et la périphérie.

Il existe un vacuum dans le financement des infrastructures du Centre-Ville.

On propose le développement d'une norme environnementale en matière de transport.

4. CONCLUSION

L'équipe de projet du Plan de transport de Montréal désirait, par la tenue des rencontres de concertation, exposer et discuter avec les acteurs concernés des éléments de vision proposés et les bonifier le cas échéant. L'exercice aura permis à l'organisation de non seulement atteindre ses objectifs mais également de démontrer son ouverture et sa réelle volonté de travailler en cohésion avec le milieu. La variété des intervenants invités et la place qui leur fut laissée lors des rencontres en témoignent de façon éloquente.

Nombreux sont les participants qui ont souligné leur enthousiasme face à l'approche participative de l'équipe de projet du Plan de transport de Montréal. De façon générale, les travaux réalisés à ce jour ont été bien accueillis et les interventions ont reflété la sensibilité du milieu à mener à bien des projets structurants, profitant à l'ensemble de la communauté et dont les impacts indésirables seraient réduits au minimum.

Il est à prévoir que les enjeux soulevés lors de ces rencontres feront l'objet d'une vigilance et d'une réflexion substantielles de la part des intervenants.

ANNEXES

ANNEXE 1 : COMMENTAIRES RECUEILLIS

Note : L'annexe 1 est un compendium des points qui ont été présentés en synthèse par les différents rapporteurs des tables sectorielles, tel que noté par l'équipe DBSF.

RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

Certains désirs que la vision soit présentée de façon plus philosophique et moins rattachée à une problématique technique.

Les éléments de vision devraient être présentés autrement. Le citoyen devrait être mis en avant-plan selon : sa vie sociale, sa vie économique et sa vie environnementale. Par la suite les éléments de transport pourraient se rattacher à ses trois principaux pôles.

Il serait intéressant de présenter la vision différemment.
Par exemple, les quatre points suivants :

- Soutien à l'économie montréalaise ;
- Intégration harmonieuse à l'espace urbain ;
- Amélioration de la qualité de vie des citoyens ;
- Impact minimal sur l'environnement.

seraient chacun soutenus par :

- Conditions optimales de déplacement ;
- La gestion responsable et efficace.

Le plan doit bien s'assurer d'avoir l'engagement écrit de chacun des paliers gouvernementaux.

Le plan doit annoncer de façon claire chacune de ces intentions.

Il est important de bien cibler et bien choisir les intervenants.

Le plan focalise beaucoup sur le transport des personnes.

Le plan de transport devrait inclure les autres plans en cours de réalisation : le plan d'action vélo, le plan de camionnage, etc.

La politique du stationnement pourrait faire partie intégrante du plan de transport.

L'aménagement est certainement l'un des points les plus importants à considérer.

Il ne faut pas oublier d'être cohérent et d'arrimer les actions en considérant toujours le milieu. (Ex : Le West Island ne serait pas pensé comme le Centre-Sud).

Les visions devraient être illustrées de façon à bien comprendre comment nous voyons le transport à Montréal dans le futur.

Il faut dégager dans la vision des valeurs. Avoir une image pour mieux refléter les grandes préoccupations.

Dans la présentation du projet, il y a beaucoup d'éléments qui se recoupent. Le transport n'étant pas une mince affaire, il est donc d'autant plus nécessaire de simplifier le contenu des documents de travail afin que le tout soit clair et facilement applicable.

Il serait important d'inclure dans l'énoncé de vision, les notions d'équité et de justice sociale (accessibilité universelle, employés mal desservis, étudiants avec horaire différent, impact de vivre sur des artères et finalement financement).

1- CONDITIONS OPTIMALES DE DÉPLACEMENT

Éléments oubliés

- L'accès aux hôpitaux est un problème à travers l'île.
- Importance de considérer la réalité et de se poser les vraies questions. Actuellement, il y a une réelle dépendance pour la voiture. Un plan de transport selon les vrais demandes du citoyen serait de prioriser la voiture.
- Favoriser le contournement de l'île de Montréal par la 30.

La dégradation des conditions de déplacement

- Il y a une dégradation importante des artères et des autoroutes.
- Si la fluidité est meilleure sur les artères, les gens les favoriseront et libéreront ainsi les rues locales.
- La dégradation est perceptible au niveau de l'automobile mais aussi beaucoup au niveau des transports en commun.
- Le stationnement diffère d'un arrondissement à l'autre, dépendant de la densité et des transports en commun disponibles, il serait temps de revoir l'offre.
- Il faudrait qu'il y ait une meilleure synchronisation des feux de circulation.
- Étant donné que l'offre de transport en commun est différente la fin de semaine, ceci incite les gens à s'acheter une voiture et par le fait même les encourage à l'utiliser la semaine.
- Il y a un problème de circulation de transit dans les quartiers. Il faudrait envisager de mettre des mesures d'atténuation de la circulation. Par exemple, utiliser le guide de l'aménagement des rues comme mesure d'atténuation « Trafic Calming ». Ce

manuel est publié par l'AQTR et est d'ailleurs utilisé par certains arrondissements, notamment le Plateau Mont-Royal.

- Revoir la structure du réseau routier : analyser la congestion, réparer les chaussées et considérer leurs nouveaux besoins, réviser le temps d'attente des transports collectifs.

La pratique insuffisante du transport actif

- Sensibiliser les gens à se questionner sur leur état de santé.

L'innovation technologique insuffisamment exploitée dans le système de transport

- Il faut mettre l'accent sur les résultats concrets que les nouvelles technologies apportent et non seulement le fait qu'elles sont nouvelles.
- Les nouveaux moyens de transports : Segway, véhicules électriques, ne sont pas considérés encore comme des voitures.
- Il faut voir le transport avec une projection vers le futur.
- Il serait intéressant de considérer les nouveaux moyens de transport, dits alternatifs, dans la reconstruction et réparation de la route. Par exemple, les chaussées ou l'accotement plus large accueillerait les Segway, vélo et autres.
- Remettre à niveau le transport routier dans une optique multi-modale (profiter des investissements pour mettre de l'avant les autres modes de transports).

La gestion de l'offre en stationnement

- Si le point d'arrivée est géré, les déplacements le sont également.
- Nous ne pouvons pas agir que de façon coercitive mais il est nécessaire d'agir conjointement avec les transports en commun.
- Si nous agissons sur le stationnement au centre-ville, il faut aussi améliorer la desserte des transports en commun.
- Concernant les transports en commun, nous ne parlons pas seulement de l'amélioration des métros ou de tramways futurs mais aussi d'une meilleure desserte en autobus.
- Il est important de considérer le stationnement dans les quartiers résidentiels.
- Dans les projets de développement il faut considérer que le stationnement en façade occasionne du débordement et ne facilite pas le déneigement.
- Mettre en place les conditions optimales pour favoriser le transport en commun : coût, temps, confort.
- Pas d'unanimité pour l'aménagement d'une voie de contournement de l'île.

L'intermodalité dans le transport des personnes

- De plus en plus de gens ont une voiture. Une fois que nous l'adoptons il est difficile de s'en défaire. Or, si l'offre de transport en commun est attrayante et intéressante les gens vont vouloir en profiter. Lorsque les dispositions sont en place, il est plus facile d'attirer les usagers.
- Financement nécessaire.
- Harmonisation nécessaire à tous les plans et ne pas oublier que l'île n'est pas isolée dans sa région.

- Il est important d'adopter une vision globale, à l'échelle métropolitaine et d'en harmoniser les élus pour que tous réclament les mêmes choses dans le but d'améliorer notre réalité commune.
- Il faut prévoir l'accessibilité universelle et faire les rénovations en considération.

L'intermodalité dans le transport des marchandises

- La situation "Just in time" est un problème sur l'île.
- Le volume de camions augmente de 6%/an.
- Il y a des problèmes qui guettent l'industrie du camionnage, notamment à cause du manque de camionneurs.
- Il est nécessaire d'augmenter l'intermodalité et augmenter le transport en commun pour les personnes. Plus l'offre de transport en commun est grande, surtout au centre-ville, moins il y a de gens sur la route. Ceci facilite donc le transport des marchandises.
- Pistes de solution :
 - Pour faciliter le transport des marchandises, il serait intéressant de revoir les voies artérielles désignées pour le camionnage, en synchroniser les feux, s'occuper de la géométrie des rues pour faciliter le tournage des camions.
 - Les heures de livraisons pourraient être élargies. Il faudrait que les destinataires acceptent de travailler la nuit pour recevoir les marchandises et que l'offre de transport en commun soit adopté afin de permettre aux ouvriers de se rendre au travail.

La détérioration avancée des infrastructures routières

- La réfection des structures (entrées et sorties des autoroutes). Il est important de tenir compte de la circulation qui y roule.
- Il est important de ne pas négliger d'entretenir notre patrimoine bâti existant.
- Pistes de solution :
 - En plus de gérer les déplacements des citoyens, il est important de gérer les entrées (les ponts, ponts-tunnels) et de favoriser l'utilisation des voies réservées (comme sur l'autoroute 15), un peu partout sur les points d'entrée de la ville.
 - Avoir davantage de voies réservées pour les voitures de trois personnes et plus.
 - Pourquoi ne pas offrir des stationnements pour les voitures de trois personnes et plus.

Les thèmes suivants ont été identifiés comme étant des priorités mais ils n'ont pas fait l'objet de discussions particulières :

- **Les besoins grandissants de déplacements des clientèles vulnérables**
- **Une population vieillissante**

2- SOUTIEN À L'ÉCONOMIE MONTRÉLAISE

Éléments oubliés

- Il est essentiel de considérer le plan stratégique de développement économique présentement en cours.
- Le citoyen corporatif n'est pas bien représenté dans la démarche actuellement (son besoin de transport, le rôle du port de Montréal...).
- Il est surprenant qu'il n'y ait aucune mention sur la desserte au centre-ville, notamment aux heures de pointe et des zones d'emplois pour les personnes, car lorsque nous parlons d'économie il ne s'agit pas seulement de l'économie des marchandises mais c'est aussi parler du transport des personnes pour motifs de travail.

Le transport des marchandises comme soutien aux échanges économiques de Montréal et du Québec

- Il est essentiel de consolider toutes les infrastructures de transport : port, aéroport, cours de triage, voies ferrées. Il faut s'assurer d'une intériorisation harmonieuse de ces infrastructures en considérant toujours le milieu résidentiel à proximité.
- Dans l'ensemble du document, il n'y a rien sur le port.

Le camionnage dans l'approvisionnement et la livraison des entreprises montréalaises

- Considérant la diminution d'entrées dans la ville affectera directement l'économie montréalaise, il est nécessaire de trouver une solution en fluidifiant les rues et augmentant la quantité de transport.
- Réviser et ajuster le réseau de camionnage au fur et à mesure que les quartiers se développent.
- Revoir les heures de livraison pour éviter le camionnage durant les heures de pointe.
- Le camionnage se règle avec des solutions techniques. Il faut revenir à la philosophie du citoyen qui est au cœur des préoccupations.
- Il faut agir en respectant les quartiers urbains et autres. Tout en voulant supporter l'économie il ne faut pas réduire la qualité de vie des résidents.
- Il est important de ne pas favoriser l'économie au détriment de la qualité de vie du citoyen.
- En terme de camions, il faudra hiérarchiser le réseau. Par exemple, beaucoup de camions n'ont pas besoin de venir à Montréal, donc pourquoi ne pas consolider le réseau autour de la ville.
- Intervenir sur la disponibilité et l'efficacité du réseau.
- Enlever l'offre pour les camions, pour répondre à une demande.
- Améliorer les liens entre les différents pôles économiques de Montréal et avoir un réseau bien défini avec un plan de camionnage.
- Regarder les possibilités de faire du camionnage différemment. Par exemple : pourquoi quatre camions de chips vont au même supermarché ? Pourquoi ne pas faire de la gestion intégrée.

- Optimisation des modes. Ne pas oublier le train, le camion, l'avion.
- Convergence nécessaire entre les différents plans : société de transport en commun, plan d'urbanisme, CMA, MTQ, plan de gestion de déplacement. Pour un réel succès, il est nécessaire d'en faire un tout.
- Pistes de solutions :
 - Réglementer la dimension et du poids des camions et déterminer des heures de livraison.

Le rôle du transport dans le rayonnement de Montréal

- Certains questionnements sont nécessaires. Par exemple : Comment un citoyen peut-il accéder aux zones d'emploi par transport en commun ?
- Tenir compte du fait que certaines entreprises sont situées dans des lieux de faible densité et qu'elles sont mal desservies en transport en commun. Il est nécessaire d'offrir un système de transport en commun performant partout sur l'île, notamment pour les bas salariés qui ne peuvent s'offrir de véhicule.
- Tenir compte des droits du citoyen, dont celui d'avoir la possibilité de travailler partout sur l'île grâce aux transports en commun.
- Avoir une offre qui colle mieux au besoin.

Objectifs stratégiques :

Consolider le rôle Montréal de plaque tournante du transport des marchandises

- En général, les gens sont plutôt en désaccord avec ce point.
- Il est nécessaire de bien se questionner et de tenir compte de toutes les possibilités.
- Le port est pôle important pour les marchandises, mais si nous voulons faire quelque chose comme Rungis à Paris, cela nous apparaît néfaste pour l'île de Montréal.
- Nous devrions considérer la région de Montréal et non l'Île comme plaque tournante.
- Cet objectif devrait être clarifié, toutes nos excuses au port.
- Les questions de transit et de plate-forme devraient être externes à la ville.
- L'aéroport de Dorval accueille une importante part de cargo. Si nous voulons développer la partie cargo, cela devrait être plus axé sur Mirabel. Ainsi, Dorval se spécialiserait dans le transport de passagers.
- Les grands entrepôts de marchandises créent peu d'emploi.
- Consolider le réseau ferroviaire. Il est vrai que le réseau ferroviaire est important et il faut conserver le peu qu'il nous reste et non le transformer en pistes cyclables. Il faut veiller également à ne pas construire trop près des chemins de fer.

Utiliser le système de transport pour accroître le rayonnement et rehausser l'image de Montréal

- Il serait intéressant de transformer la rue Ste-Catherine en voie piétonne. Nous avons une ferme conviction que ceci créerait un produit différencié.

3- INTÉGRATION HARMONIEUSE À L'ESPACE URBAIN

La complémentarité entre le transport et l'aménagement urbain

- Actuellement les condos se construisent avec au minimum une place de stationnement. Ceci va à l'encontre des objectifs. Par contre, s'il n'y a pas de stationnement, les condos ne se vendront pas.
- Mettre une taxe supplémentaire sur le stationnement pour pouvoir subventionner le transport en commun. Il serait trop utopique qu'il soit gratuit.
- Les pistes cyclables ne sont pas entretenues, ceci en démotive certains de les utiliser.
- Les transports en communs, pistes cyclables et autres voies alternatives doivent être revus fréquemment en considérant les nouveaux développements immobiliers. Donc, quand on fait un développement il faut s'assurer que l'offre de transport s'arrime avec la nouvelle demande. Par exemple : Boisfranc a présentement un offre de transport collectif qui encourage les gens à prendre leurs autos.
- Disparités existantes dans l'offre de transport en commun sur l'île.
- Profiter de chaque intervention dans le transport (commun et auto) pour améliorer le tissu urbain, se préoccuper des impacts, cadre résidentiel, espace vert.
- Pistes de solution :
 - Pour améliorer l'utilisation du transport en commun, l'achat de la CAM pourrait donner des rabais. Par exemple, nous pouvons recevoir des rabais lorsque nous présentons la CAM, un peu comme la carte Accès Montréal.

L'utilisation non rationnelle de l'espace urbain causée par l'omniprésence de l'auto.

- Certains ne sont pas d'accord avec le « non rationnelle », car en général nos choix sont rationnels.
- Nous pourrions mettre l'accent sur les problèmes urbains que nous avons produits pour réparer ou pallier à des problèmes de transports. (échangeurs, viaducs...).
- Éviter les erreurs du passé.
- Penser à des aménagements physiques intéressants pour encourager le vélo et la marche.
- Utiliser le système de transport comme levier de mise en valeur, dans les axes urbains. Le réaménagement d'une artère, ex : Papineau.
- Il serait intéressant de développer des objectifs pour favoriser le transport en commun et actif. Donc les projets seraient développés en considérant ces objectifs pour améliorer les transports communs et actifs.
- Montréal devrait se positionner comme leader régional en ce qui a trait au développement du transport en commun. En plus, ceci pourrait servir à améliorer l'image de Montréal.

4- AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE VIE DES CITOYENS

- Ce sont de beaux vœux pieux.
- Les objectifs stratégiques sont tous importants.
C'est un tout : C'est la qualité de vie en général qui est importante.
- Il est important de considérer la réalité. Par exemple, nous ne voulons pas de camions mais nous désirons les produits qu'ils nous livrent.
- C'est de la promotion qu'il faut faire. Faire plus de sensibilisation.
- Présentement, les incitations écologiques ne fonctionnent pas réellement. Les véhicules hybrides sont peu achetés et le co-voiturage – beaucoup ne veulent pas en faire. Penser, exprimer mais agir aussi !
- Penser à tous les types de citoyens : étudiants, personnes âgées, fonctionnaires, travailleurs et se questionner si tous seront en accord avec l'adoption de nouveaux comportements.
- Il faut considérer d'avance les solutions pour éviter les problèmes de circulation.
- Cet élément a beaucoup de points en commun avec la qualité de l'environnement.
- C'est un défi de faire de Montréal une plaque tournante pour le transport et en même temps d'avoir une bonne qualité de vie.
- Il faut bien séparer le camionnage du transit. Donc peut-être faire une voie de ceinture pour éviter certains camions.
- Pour assurer le financement, il serait intéressant qu'il y ait un rééquilibrage fiscal entre Montréal et ses banlieues, l'investissement doit être fait par les gens de l'ensemble de la région. Cet argent pourrait assurer l'entretien.
- Il est important de mettre une emphase sur la sécurité des personnes dans la rue et dans les transports en commun. Par exemple : plus de signaux sonores aux traverses piétons, vérifier qu'il y ait suffisamment de temps pour les traverses, rééquilibrer l'éclairage dans les tunnels de métro et un peu partout, ajouter des téléphones d'urgence à certain endroit, ajouter des passerelles qui passent au dessus des grandes artères.
- Apaisement de la circulation dans les milieux résidentiels. Par exemple, pour assurer la sécurité des enfants dans les quartiers résidentiels il est très difficile de faire respecter la limite de 30km, pour pallier à cela pourquoi ne pas rétrécir stratégiquement certaines rues.
- Le Québec est une des dernières juridictions d'Amérique du nord qui n'a pas d'inspection obligatoire pour les voitures personnelles pour l'émission des gaz à effet de serre.
- Il faut réduire les statistiques existantes reliées à la sécurité routière (12 000 blessés et 55 morts).
- Avoir une considération particulière pour le bruit. Par exemple, une réglementation d'urbanisme, comme à Paris et en Californie où il est interdit de construire des écoles près des grandes artères.
- Enjeu de qualité de l'air à considérer.

- Trouver des solutions pour contrer l'effet d'îlot de chaleur. Les surfaces minéralisées absorbent beaucoup de chaleur pendant la journée pour la faire ressortir la nuit. Toujours penser aux matériaux : toit vert ou matériaux réfléchissant la lumière.
- Favoriser une vie active pour contrer la sédentarité et l'obésité qui est de plus en plus criante.
- Pistes de solutions :
 - Ville « marchable », où la voirie et les traverses seraient pensées avant tout pour les piétons.
 - Conception d'urbanisme centraliserait davantage les divers services (commerce, garderie situé à proximité). Les exemples d'Angus et Bois-Franc devraient servir de modèle. Réseau cyclable à favoriser
- Faire un grand village de transfert modal en favorisant le transport collectif. Comme à Copenhague où la moitié de la population utilise les transports en commun et en France le nouveau tramway.

Les impacts négatifs sur le milieu urbain

- Quand l'auto prend beaucoup de place ou toute la place, cela occasionne une dégradation du cadre bâti et par le fait même une dégradation du milieu social.
- Assurer la quiétude et la sécurité des rues.
- S'assurer que le réseau cyclable soit sécuritaire.
- Prendre en compte les besoins en transports en commun.
- Développer d'autres moyens de transport, selon l'endroit. Par exemple, au lieu de gros autobus dans certains quartiers résidentiels nous pourrions instaurer des navettes ou de petits autobus.
- Centraliser les points de marchandises pourrait minimaliser l'impact.
- Il est intéressant de diminuer l'offre de stationnement mais il faut en contre partie augmenter l'offre de transport en commun.

Les impacts de l'insécurité routière

- Beaucoup de craintes reliées à la sécurité des piétons, d'ailleurs, les arrondissements reçoivent beaucoup de plaintes à cet effet.
- Revoir les traverses piétons et prendre en considération le fait que population est vieillissante.
- Il y a de plus en plus de délinquance automobile (vitesse, passer sur un feu rouge, priorité auto, etc.).

Objectifs stratégiques et particuliers

Réduire les impacts générés par le transport

- Nous aimerions que le transport qui va des maritimes vers Toronto ne passe plus par Montréal, donc avoir des voies de contournement appropriées.
- Adoption de carburants alternatifs – biodiesel, tramway et autres.

5- IMPACT MINIMAL SUR L'ENVIRONNEMENT

- Beaucoup de vertus qui sont peu tangibles. D'ailleurs, la vente de gros véhicule bat son plein et les gens habitent de plus en plus loin.
- Certains sont en désaccord avec le titre. Ce dernier pourrait plutôt être : « Amélioration de la qualité de l'environnement ».
- Il est nécessaire de concilier les différents plans. Si la ville fait ces choix, elle les imposera nécessairement à ses voisins. C'est pourquoi il est d'autant plus nécessaire qu'elle ait une vision claire pour pouvoir l'expliquer et l'imposer.
- Favorise un aménagement du territoire intelligent. Par exemple, localiser les activités commerciales, industrielles et résidentielles. Ainsi, nous augmentons les chances que les gens s'y rendent à pied.
- Lorsque nous étudions le territoire il faut penser à tous les moyens de desserte ; réseau piétonnier, transport en commun, etc.
- Prioriser les modes de transports de sorte qu'ils soient complémentaires. Il pourrait même y avoir des politiques cohérentes qui favoriseraient cette complémentarité. Par exemple : s'il y a une baisse de l'offre de stationnement au centre-ville, il faut améliorer l'accès au centre-ville par le transport en commun et le vélo.
- L'offre automobile a évolué depuis 15 ans. Il est devenu plus facile de se procurer une voiture et le confort s'est nettement amélioré. Il faut donc penser à l'attrait des modes de transport alternatif.
- Pour favoriser l'utilisation des véhicules électriques, hybride et biodiesel (utilisé par la STM) il faut instaurer des incitatif comme par exemple baisser les taxes sur ce carburant.
- Meilleure gestion de la demande pour diminuer nos pointes.
- Faire la promotion du transport en commun et des modes alternatifs ; amélioration de la qualité de vie et de l'environnement, meilleur bilan de santé. Tout ceci rendrait Montréal plus attractif, tant au niveau industriel, commercial que résidentiel.

Éléments oubliés :

Favoriser la transformation des flottes de véhicules, comme la STM mais aussi les grosses entreprises montréalaises (taxi, STM, gaz métro, ville, Hydro-Québec, Bell...). Ces derniers pourraient utiliser des véhicules hybrides et pourraient se recharger à leur port d'attache.

Nécessité d'améliorer la qualité des infrastructures existantes

- Pour les piétons et les cyclistes : absence de stationnements pour les vélos, absence d'obligations pour les promoteurs lors de projet de construction, étroitesse des trottoirs, priorité de traverse pour les piétons aux feux n'est pas respectée.
- Pour les voitures : peut-être nettoyer les rues une seule fois par semaine. Ceci créerait peut-être d'autres habitudes.
- Concernant commun-auto : les vignettes ne sont pas distribuées de façon logique, sur une même rue un seul résident peut obtenir une vignette pour commun-auto

Les pollutions causées par les transports

- La ville de Montréal pourrait être leader dans ce domaine. Par exemple, un niveau de véhicule serait obligatoire
- Pour rendre cela plus concret, nous pourrions encourager les choix écologiques. Ex : stationnement gratuit pour véhicule non polluant.
- Il serait important que la ville donne l'exemple : utilisation de vélo et véhicules hybrides par les cols bleus.
- Réduction d'utilisation du véhicule. Par exemple, les policiers dans les parcs, pourraient utiliser leur vélo plus longtemps.
- Toutes les bonnes valeurs devraient être appuyées par des actions concrètes. Par exemple, avoir des voies réservées pour les véhicules hybrides et le co-voiturage.
- Il faut mettre en place les nouvelles technologies.
- Développer et entretenir notre métro, oublions Laval.
- Se doter de meilleurs outils pour être mieux documenté concernant le niveau de bruit. Par exemple avoir une cartographie du niveau de bruit.
- Inciter les employeurs à avoir un programme qui favoriserait le transport en commun et/ou co-voiturage.

Les émissions de GES

- Revoir la grosseur des véhicules de livraison. « Pas besoin d'un 40 pied pour livrer deux caisses de bières ! ».
- Pour réduire les gaz à effet de serre, il faut avoir des transports en commun performants. Il faut réduire le temps de déplacement, la congestion et favoriser l'utilisation du transport en commun.

La minéralisation des espaces urbanisés

- Il n'y a rien dans la réglementation d'urbanisme qui oblige un minimum d'espace vert.
- Il n'y a pas de politique de plantation alors que cela se fait ailleurs.
- Conserver et insérer des milieux naturels.
- Exemple de Boston qui a enterré une autoroute pour y mettre un peu de verdure.

6- GESTION RESPONSABLE ET EFFICACE

Développer un *ISO transport environnement*. Quand nous planifions ou développons un projet concernant le transport il faudrait en évaluer les impacts et les retombées possibles. Ceci nous permettrait de choisir le projet qui offre le meilleur rapport qualité/environnement.

Une concertation à améliorer entre les différents niveaux de gouvernements, les instances de transport, la Ville, les arrondissements, la population et le secteur privé ;

- Assurer une meilleure coordination dans les interventions quand nous faisons le réaménagement des rues. Par ex : intervention sur les infrastructures souterraines.
- La concertation devrait être améliorée, ceci nous permettrait de faire des choix plus judicieux au niveau de l'entretien et de la réhabilitation des infrastructures routières.
- Concertation avec une emphase sur le secteur privé. Par exemple, Bombardier pourrait participer à cette amélioration.

Le financement insuffisant du transport en commun

- Le financement des transports en commun doit être la préoccupation majeure.
- Le financement par les entreprises et des autres municipalités à l'échelle de la CMM.
- Avoir comme objectif d'éliminer les disparités actuelles dans le financement des infrastructures du transport en commun. Par exemple, le prolongement du métro vers Laval et la desserte pour les banlieues nous donne l'impression d'un vacuum. Pourquoi ne pas se concentrer sur la ville et son centre pour de réels impact et retombés.
- Il serait intéressant de percevoir Montréal comme plaque tournante du transport des passagers.
- Pour générer une source de financement nous pourrions mettre une charge sur le stationnement à l'échelle de la CMM (ex : Centres d'achat de Laval)., pour ensuite redistribuer cet argent dans les transports en commun

Le financement insuffisant de l'entretien et de la réhabilitation des infrastructures routières

- Présentement, il y a une malheureuse tendance de développer plutôt que d'entretenir.
- Nécessité de maintenir les infrastructures existantes.
- Développer des mécanismes de concertation entre les partenaires.
- Pour offrir une fluidité, il faut que les routes soient accessibles et en bon état.
- Concept intéressant et qui pourrait être développé: rénover et organiser les gares de train qui pourraient être branchées au métro.

ANNEXE 2 : ORDRE DU JOUR DES RENCONTRES



Rencontre avec le Comité des arrondissements et des services centraux

Marché Bonsecours
Salle Forum de la Cité, Niveau 3 Est
350, rue Saint-Paul Est
Vendredi le 22 octobre 2004, 8h00 - 12h00

- 08h00 - 08h20 ▪ Accueil des participants
- 08h20 - 08h30 ▪ Mot de bienvenue
- 08h30 - 08h40 ▪ Ouverture de la journée par monsieur Claude Dauphin
- 08h40 - 09h10 ▪ Présentation de la Vision et des objectifs préliminaires
- 09h10 - 10h40 ▪ Discussion autour des éléments de Vision en groupes restreints
- 10h40 - 10h50 ▪ Pause-santé
- 10h50 - 11h20 ▪ Présentation des résultats des discussions
- 11h20 - 11h50 ▪ Période de questions et de commentaires
- 11h50 - 12h00 ▪ Suivi de la rencontre
- 12h00 - 13h00 ▪ Lunch



Rencontre avec le Comité des partenaires

Marché Bonsecours
Salle Forum de la Cité, Niveau 3 Est
350, rue Saint-Paul Est
Jeudi le 28 octobre 2004, 12h - 16h30

- 12h00 - 12h35 ▪ Accueil des participants
- 12h35 - 12h40 ▪ Mot de bienvenue
- 12h40 - 12h50 ▪ Ouverture de la journée par monsieur Claude Dauphin
- 12h50 - 13h20 ▪ Présentation de la Vision et des objectifs préliminaires
- 13h20 - 14h50 ▪ Discussions en ateliers
- 14h50 - 15h00 ▪ Pause-santé
- 15h00 - 16h00 ▪ Retour des ateliers et présentation des commentaires recueillis par le porte-parole de l'atelier
- 16h00 - 16h15 ▪ Période de questions
- 16h15 - 16h25 ▪ Suivi de la rencontre
- 16h25 - 16h30 ▪ Allocution de clôture par Monsieur Claude Dauphin

ANNEXE 3 : OUTILS DE CONSULTATION



Vision

1. Conditions optimales de déplacement

Table : B

Sujets de préoccupation

1. La dégradation des conditions de déplacement;
2. Les conditions hivernales;
3. Les besoins grandissants de déplacements des clientèles vulnérables;
4. Une population vieillissante;
5. La pratique insuffisante du transport actif;
6. L'innovation technologique insuffisamment exploitée dans le système de transport;
7. La gestion de l'offre de stationnement;
8. L'intermodalité dans le transport des personnes;
9. L'intermodalité dans le transport des marchandises;
10. L'accessibilité au port, à l'aéroport et aux chemins de fer;
11. La détérioration avancée des infrastructures routières;
12. Le maintien et développement du patrimoine du transport en commun.

Objectifs stratégiques

- A. Accroître la compétitivité et l'accessibilité du transport en commun;
- B. Favoriser l'utilisation des modes de transport actif
- C. Promouvoir une utilisation plus judicieuse de l'auto
- D. Accroître l'usage des systèmes de transport intelligents (STI) pour fins d'optimisation du système de transport
- E. Gérer l'offre de stationnement de façon cohérente avec les orientations de transport et d'aménagement
- F. Optimiser l'utilisation du réseau artériel et autoroutier
- G. Améliorer l'information aux usagers des réseaux de transport
- H. Satisfaire les besoins de déplacements interurbains des montréalais

Priorités

Parmi les éléments énumérés ci-contre, quels sont ceux sur les quels on devrait se pencher en priorité.

Préoccupations

Objectifs

Éléments oubliés

Y a-t-il des sujets de préoccupation ou des objectifs qui n'ont pas été mentionnés, mais qui auraient dû l'être?

Pistes de solution



Vision

4. Amélioration de la qualité de vie des citoyens

Table : B

Sujets de préoccupation

1. Les impacts négatifs sur le milieu urbain
2. Les effets négatifs sur la santé humaine
3. Les impacts de l'insécurité routière

Objectifs stratégiques et particuliers

- A. Réduire la dépendance à l'automobile pour fins de déplacements sur l'île
- B. Assurer la quiétude et la sécurité des rues locales des quartiers résidentiels
- C. Assurer la cohabitation du transport des marchandises avec le milieu urbain
- D. Réduire les impacts générés par le transport
- E. Améliorer le bilan de santé des Montréalais
- F. Améliorer le bilan de sécurité du système de transport

Priorités

Parmi les éléments énumérés ci-contre, quels sont ceux sur les quels on devrait se pencher en priorité.

Préoccupations

Objectifs

Éléments oubliés

Y a-t-il des sujets de préoccupation ou des objectifs qui n'ont pas été mentionnés, mais qui auraient dû l'être?

Pistes de solution

ANNEXE 4 : LISTE DES PARTICIPANTS

Présence des invités à la rencontre du 22 octobre 2004

NOMS	PRÉNOMS	TITRE	ORGANISME
Auger	Louis	Ingénieur	Arrondissement Côte-des-Neiges/N.D.G
Beaulieu	Alain	Chef de division - Urbanisme	Arrondissement Dorval/ l'Île de Dorval
Beaulieu	Pierre	Directeur - Plan d'affaires, budget et suivi de la performance	Service des finances
Bédard	Guy	Conseiller en planification - Urbanisme	Arrondissement Mercier/ Hochelaga-Maisonneuve
Bourdages	Gisèle	Conseillère en aménagement, Direction aménagement urbain et services aux entreprises	Arrondissement Rosemont / Petite-Patrie
Côté	Jean-François	Ingénieur	Arrondissement de Verdun
Duffield	Andrew	Ingénieur civil	Arrondissement Westmount
Fauteux	Éric	Ing. M.Ing.	Arrondissement Plateau Mont-Royal
Gagné	Marc Aimé	Ing. Directeur des Travaux publics	Arrondissement Villeroy/ Saint-Michel/ Parc-Extension
Généreux	Robert	Directeur - Aménagement urbain et services aux entreprises	Arrondissement Anjou
Chaumont	Agathe	Agente de recherche - Analyse de risques	Centre de sécurité civile de Montréal
Kusalic	Michaël	Ingénieur	Arrondissement Pointe-Claire
Laberge	Sophie	Ingénieure, Travaux publics	Arrondissement Ahuntsic/ Cartierville
Lacoste	Pierre	Directeur - Aménagement urbain et services aux entreprises	Arrondissement Mont-Royal
Larose	Martial	Chef de division - Planification et aménagement	Service du développement culturel et qualité de vie du milieu
Laverdière	François	Agent technique en circulation - Direction des travaux publics	Arrondissement R.D.P / Pointe-aux-Trembles / Montréal-Est
Lavallée	Diane	Chef de division urbanisme, permis et inspection	Arrondissement Beaconsfield/Baie-d'Urfé
Lévis	Jean-François	Conseiller en urbanisme	Arrondissement Dollard-des-Ormeaux/ Roxboro
Lussier	Dannielle	Conseillère en planification	Service des infrastructures, transport et environnement

Présence des invités à la rencontre du 22 octobre 2004 (suite)

NOMS	PRÉNOMS	TITRE	ORGANISME
Major	Luc	Ingénieur	Arrondissement Ville-Marie
Massabni	Samir	Directeur - Aménagement urbain et services aux entreprises	Arrondissement Kirkland
Morin	Stéphane	Chef de division urbanisme, permis et inspection	Arrondissement l'Île Bizard/ Ste-Geneviève-Ste-Anne-de-Bellevue
Paquette	Yvon	Directeur - Aménagement urbain et services aux entreprises	Arrondissement Montréal-Nord
Pelletier	Jean-François	Inspecteur - Chef de section - Section de la sécurité routière et de la circulation	Service de police de Montréal
Poirier	Lynda	Urbaniste	Arrondissement Lachine
Rochon	Pierre	Directeur de l'aménagement urbain et des services aux entreprises	Arrondissement Pierrefonds/ Seneville
Ruest	Denis	Agent technique en circulation - Direction des travaux publics	Arrondissement Sud-Ouest
St-Jean	Mario	Directeur - Aménagement urbain et services aux entreprises	Arrondissement Dorval/ l'Île de Dorval
Tremblay	Sabin	Conseiller en aménagement	Arrondissement R.D.P / Pointe-aux-Trembles / Montréal-Est
Trudeau	Alain	Chargé de projet	Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine
Vaillancourt	Normand	Agent technique	Service des infrastructures transport et environnement

Présence des membres de l'équipe transport à la rencontre du 22 octobre 2004

NOMS	PRÉNOMS	
Bélanger	Marc	Équipe projet
Bertrand	Jean	Chef de division
Brice	Stéphane	Équipe projet
Couillard	Luc	Équipe projet
Dauphin	Claude	Membre du Comité exécutif
Felipe	Emmanuel	Équipe projet
Gagnon	Jacques	Directeur
Lalonde	Gilles	Équipe projet
Lefebvre	Serge	Équipe projet
Mach	Kinh Sanh	Équipe projet
Major	François	Équipe projet
Massé	Martin	Conseiller politique
Provost	Yves	Comité directeur
Therrien	David	Équipe projet

Présence des invités à la rencontre du 28 octobre 2004

NOMS	PRÉNOMS	TITRE	ORGANISME
Arsenault	François	Coordonnateur en transport	Centre de gestion des déplacements de l'Est
Arbic	André	Chef de division - Planification et gestion des réseaux	Société des transport de Montréal
Barrette	René	Directeur général	Association des conseils intermunicipaux de transport
Bédard	Jean-Luc	Vice-président, opérations, et capitaine du port	Administration portuaire de Montréal
Bergeron	Jeannine	Coordonnatrice Planification en transport	Ministère des Transports du Québec
Bordeleau	Lucille	Vice-présidente - Sécurité routière	Société de l'assurance automobile du Québec
Brun	Bernadette	Directrice générale	Centre de gestion des déplacements - Voyagez-futé Montréal CENTRE-VILLE
Brunelle	Luc	Conseiller	Ministère des Affaires municipales, du Sport et des Loisirs
Bur	Justin	Conseiller	Transport 2000
Bustros	Natacha	Conseiller	Développement économique Canada - Bureau de l'île de Montréal
Ceccaldi	Xavier	Chef - délégation transport	Sommet de Montréal
Charbonneau	Mathieu	Directeur technique	Association québécoise du transport et des routes
Châteauneuf	Gaëtan	Vice-président du conseil central Montréal métropolitain	Confédération des syndicats nationaux
Clément	Bernard	Conseiller en transport	Communauté Métropolitaine de Montréal
Denault	Raymond	Directeur, Opérations et entretien	Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Société des ponts fédéraux limitée
Denis	Bernard	Directeur du service contrôle routier-Montréal-Ouest	Société de l'assurance automobile du Québec
Drouin	Louis	Chef de service - Santé au travail et environnement	Agence de développement des réseaux locaux de services de santé et de services sociaux de Montréal
Dumais	Frédéric	Analyste - Direction des analyses et politiques	Chambre de commerce du Montréal Métropolitain

Présence des invités à la rencontre du 28 octobre 2004 (suite)

NOMS	PRÉNOMS	TITRE	ORGANISME
Gosselin	Diane	Directeur - Planification	Aéroports de Montréal
Jolicoeur	Marc	Coordonnateur de la recherche	Vélo-Québec
Lavallée	Pierre	Directeur général	Centre d'expérimentation des véhicules électriques du Québec
Lavigueur	Pierre	Directeur - Planification et développement	Société de transport de Laval
Le Colletter	Emmanuel	Chargé de projet	Agence métropolitaine de Transport
Létourneau	Anny	Coordonnatrice des programmes transport écologique et efficacité énergétique	Équiterre
Léveillé	Jean	Président	Transport 2000
Lewis	Paul	Professeur	Université de Montréal
Morency	Catherine	Ing. Ph.D., Associée de recherche	Groupe MADITUC
Normand	Vanessa	Coordonnatrice en transport	Centre de gestion des déplacements Saint-Laurent
Perreault	Robert	Directeur général	Conseil régional de l'environnement de Montréal
Pronovost	Jean-François	Directeur général	Vélo-Québec
Raynault	Guy	Coordonnateur	Comité interrégional pour le transport de Marchandises
Rivest	Jean	Directeur régional	Ministère de l'Environnement
Roussy	Caroline	Coordonnatrice	Regroupement des usagers du transport adapté
Roy	Claire	Directrice, affaires publiques et relations média	CAA Québec
Sylvestre	Pierre	Coordonnateur changements climatiques	Environnement Canada
Taylor	Michel	Président	Conseil régional FTQ Montréal métropolitain
Townsend	Craig	Professeur - Département de géographie, urbanisme et environnement	Université Concordia
Yousfi	Ali	Gestionnaire de projet	Transports Canada

Présence des membres de l'équipe transport à la rencontre du 28 octobre 2004

NOMS	PRÉNOMS	
Bélanger	Marc	Équipe projet
Bertrand	Jean	Chef de division
Brice	Stéphane	Équipe projet
Couillard	Luc	Équipe projet
Dauphin	Claude	Membre du Comité exécutif
Felipe	Emmanuel	Équipe projet
Lalonde	Gilles	Équipe projet
Lefebvre	Serge	Équipe projet
Major	François	Équipe projet
Massé	Martin	Conseiller politique
Provost	Yves	Comité directeur
Therrien	David	Équipe projet