

Commission permanente du conseil
sur le transport, la gestion des infrastructures et l'environnement

**Rapport de consultation et recommandations
sur le portrait et le diagnostic
du Plan de transport de Montréal**

Rapport déposé au conseil le 11 octobre 2005

**Commission permanente du conseil
sur le transport, la gestion des infrastructures et l'environnement**

Service des affaires corporatives
Direction du greffe
275, rue Notre-Dame Est - bureau R.126
Montréal (Québec) H2Y 1C6
Téléphone: 872-3770

PRÉSIDENTE

Mme Manon Barbe
Arrondissement LaSalle

VICE-PRÉSIDENT

M. Maurice Beauchamp
Arrondissement Ahuntsic-
Cartierville

MEMBRES

Mme Anne-Marie Parent
Arrondissement Beaconsfield -
Baie-d'Urfé

M. Michael Applebaum
Arrondissement Côte-des-
Neiges - Notre-Dame-de-Grâce

M. Richard Bélanger
Arrondissement L'île-Bizard -
Sainte-Geneviève - Sainte-
Anne-de-Bellevue

M. Robert Bousquet
Arrondissement Sud-Ouest

M. Marius Minier
Arrondissement Rivière-des-
Prairies - Pointe-aux-Trembles
- Montréal-Est

M. Achille Polcaro
Arrondissement Ahuntsic-
Casrtierville

Montréal, le 11 octobre 2005

Monsieur Marcel Parent
Président du conseil
Hôtel de ville de Montréal

Monsieur le président,

Conformément au Règlement sur les commissions permanentes du conseil (02-040), nous avons l'honneur de déposer, au nom de la Commission permanente du conseil sur le transport, la gestion des infrastructures et l'environnement, le rapport de la consultation publique tenue les 16 juin, 18 et 25 août et 1^{er} septembre 2005 sur le portrait et le diagnostic du Plan de transport de Montréal et les recommandations de la commission adoptées le 29 septembre 2005.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le président, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

La présidente,

Le secrétaire-rechercheur,

Manon Barbe

Pierre G. Laporte

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	p. 4
Le processus d'étude publique	p. 4
Le portrait et le diagnostic du Plan de transport de Montréal	
Mise en contexte	p. 5
La vision du Plan de transport	p. 5
Les grandes lignes du portrait et du diagnostic	p. 6
Les interventions des citoyens	p. 10
Les recommandations	p. 17
Annexe	
Citoyens ayant participé à la période de questions lors de l'assemblée d'information du 16 juin 2005	p. 24
Citoyens et organismes ayant participé à la consultation publique	p. 25
Acronymes utilisés dans le texte du présent rapport	p. 27

INTRODUCTION

La Commission permanente du conseil sur le transport, la gestion des infrastructures et l'environnement a tenu une assemblée publique d'information le 16 juin 2005 et trois séances publiques de consultation les 18 et 25 août et le 1^{er} septembre 2005. Environ 100 personnes ont assisté à l'une ou l'autre de ces séances. Pour éclairer le débat, une présentation électronique portant sur le portrait et le diagnostic du Plan de transport de Montréal a été faite au public et aux membres de la commission le 16 juin.

LE PROCESSUS D'ÉTUDE PUBLIQUE

Au moins une semaine avant l'assemblée publique, des avis précisant l'horaire et les modalités de participation ont été diffusés dans deux grands quotidiens montréalais, un francophone et un anglophone. L'assemblée a également été annoncée au moyen d'un affichage dans les bureaux Accès Montréal, les bureaux d'arrondissement et le site Internet de la Ville. De plus, une correspondance a été expédiée à environ une centaine d'individus et de représentants d'organismes susceptibles d'être intéressés par le sujet.

La commission a entendu 25 intervenants lors de la consultation publique et 9 lors de l'assemblée d'information. De plus, 11 autres citoyens et organismes ont fait parvenir des mémoires à la commission sans prendre part aux assemblées publiques.

Cette consultation a nécessité quatre séances de travail de la Commission pour préparer l'assemblée publique, analyser les interventions et formuler ses recommandations. La commission a pu compter sur la collaboration du personnel du Service des infrastructures, du transport et de l'environnement durant cette période.

Conformément au règlement sur les commissions permanentes du conseil (02-040), le présent document peut être consulté à la Division du soutien aux comités et commissions du conseil de la Direction du greffe, bureau R-134 de l'hôtel de ville. Pour informations: 872-3770.

LE PORTRAIT ET LE DIAGNOSTIC DU PLAN DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

MISE EN CONTEXTE

La Ville de Montréal élabore son premier plan de transport alors qu'elle s'est engagée depuis le Sommet de Montréal de 2002 dans une démarche de planification visant à coordonner son développement et à revoir l'ensemble de ses responsabilités.

Le Plan de transport est une démarche stratégique qui veut s'appuyer sur des objectifs mesurables, cibler les interventions prioritaires pour les cinq à dix prochaines années, évaluer les ressources financières nécessaires pour les réaliser et assurer le suivi de leur mise en œuvre.

Cette démarche est prévue en six grandes étapes.

Étape	Échéance
Définition de la vision et des objectifs	Document rendu public au printemps 2005
Portraits actuels et futurs du transport	Document rendu public le 1 ^{er} juin et soumis à la présente consultation
Diagnostic	Document rendu public le 1 ^{er} juin et soumis à la présente consultation
Établissement des stratégies et leur évaluation	Fin 2005
Plan de transport – version préliminaire pour consultation publique	Mai-juin 2006
Adoption du Plan de transport par le conseil municipal	Août 2006

Le Plan de transport de Montréal deviendra l'outil de référence quant aux interventions de la Ville en matière de transport.

LA VISION DU PLAN DE TRANSPORT

La vision du Plan de transport de Montréal s'articule autour de six aspects fondamentaux qui relie le transport et les activités humaines sur le territoire :

- le système de transport offre des conditions de déplacement en termes de temps, de confort, de sécurité et de coût;
- le système de transport soutient l'économie montréalaise;
- le système de transport s'intègre harmonieusement à l'espace urbain et contribue à sa

structuration;

- le système de transport améliore la qualité de vie des citoyens, notamment dans les domaines de la santé et de la sécurité;
- le système de transport est conçu de façon à améliorer la qualité de l'environnement;
- le système de transport est géré de façon responsable, efficace et équitable.

L'élaboration du Plan se veut orientée vers l'avenir. Elle se fait en tenant compte des volontés de l'administration municipale en matière d'urbanisation : une consolidation du territoire, une revitalisation des quartiers, des secteurs d'emplois dynamiques.

La vision ouvre sur des perspectives qui soulèvent des enjeux de transport importants, notamment sur le rôle du transport en commun, l'impact sur la circulation automobile et le stationnement. La croissance plus rapide du parc automobile par rapport au nombre de ménages rend les enjeux plus complexes.

LES GRANDES LIGNES DU PORTRAIT ET DU DIAGNOSTIC

La présentation et le document de consultation préparés par le Service des infrastructures et de l'environnement présentent le portrait et le diagnostic selon les six éléments de la vision énoncés plus haut.

Conditions de déplacement

La densité de circulation ne cessant de croître, le **réseau autoroutier et artériel** continuera d'être durement mis à l'épreuve et connaîtra une augmentation des niveaux de congestion, une diminution des vitesses moyennes en période de pointe et des débordements de la circulation dans les rues locales. Pour maîtriser cette circulation, la Ville misera sur une gestion plus optimale des réseaux existants plutôt que sur l'augmentation de la capacité routière. Par ailleurs, la détérioration importante des infrastructures routières municipales nécessitera un financement récurrent pour leur réhabilitation et leur maintien.

La STM, qui assume plus de 80 % des déplacements en **transport en commun** dans la région, connaît une hausse de son achalandage depuis dix ans. Son métro est l'épine dorsale de tout le transport en commun dans la région de Montréal. La STM devra au cours des années à venir, maintenir sa compétitivité face à l'auto et l'accroître dans les secteurs moins bien desservis. La capacité actuelle de l'offre de service devra également être accrue afin de permettre la croissance de l'achalandage. Le développement de services pourrait toutefois être contraint par les investissements requis pour le maintien du patrimoine de transport en commun, notamment le métro. Le vieillissement de la population posera aussi de nouveaux défis à l'égard de la clientèle à mobilité réduite.

Dans une métropole comme Montréal, la problématique du **stationnement** est fort complexe. Le centre-ville présente une offre abondante et diversifiée de stationnement, particulièrement hors rue avec quelque 82 000 cases. L'espace utilisé par les terrains de surface représente pour la Ville une perte foncière et constitue une discontinuité dans le tissu urbain. Par ailleurs, la disponibilité et le coût relativement faible du stationnement sur rue au centre-ville incitent au stationnement de longue durée, au détriment d'une rotation favorable à l'activité commerciale. En milieu résidentiel, en dépit de l'étendue des stationnements sur rue réservés aux résidents (SRRR), les citoyens éprouvent souvent des difficultés à garer leur véhicule près de leur domicile et à le laisser durant la journée en raison des périodes d'entretien. Face à ces situations, le Plan de transport devrait préconiser une gestion de l'offre de stationnement favorable aux transports collectif et actif en favorisant notamment le stationnement des résidents afin d'encourager l'utilisation du transport en commun.

L'accroissement des déplacements réalisés par les **modes actifs** (marche, vélo) est un élément central de la vision du Plan de transport. La part des déplacements à pied est de 30 % des déplacements quotidiens au centre-ville, mais peut chuter jusqu'à 2 % dans certains secteurs périphériques. Dans une perspective d'accroissement des déplacements quotidiens à pied, les conditions de marche devront nécessairement être améliorées, surtout dans un contexte de vieillissement de la population où les besoins des personnes à mobilité réduite devront être pris en compte. D'autre part, les infrastructures actuelles limitent l'utilisation du vélo à l'échelle du territoire montréalais. Le réseau cyclable est discontinu et présente des déficiences en termes d'aménagement et d'entretien. Les cyclistes sont aussi confrontés à une insuffisance de stationnement pour vélos et à une complémentarité déficiente avec le transport en commun.

L'intégration du système de transport des personnes à Montréal passe par la capacité à assurer la meilleure **intermodalité dans le transport**. Des efforts ont été consentis au cours des dix dernières années afin d'accroître l'intégration avec les modes de transport en commun (train de banlieue, métro, autobus). Près de 23 000 places de stationnement incitatif (dont 7 400 à Montréal) ont été aménagées dans la région. L'intégration vélo – transport en commun est cependant beaucoup plus limitée. Enfin, l'intégration entre les modes de transport en commun et l'aéroport international devra être améliorée, notamment dans le cas des déplacements en liaison avec le centre-ville de Montréal.

L'usage d'**innovations technologiques** pourrait permettre d'améliorer la mobilité des Montréalais, notamment par une gestion optimale du réseau artériel, par un service de transport en commun amélioré et par une information accrue aux usagers. Plusieurs projets de mise en place d'innovations technologiques sont à l'étude ou en cours de réalisation : remplacement et mise aux normes des feux de circulation sur les principales artères de la Ville, système intégré de vente et de perception à la STM, mise en place de mesures préférentielles incluant la préemption pour le réseau prioritaire montréalais par la STM, bornes horodatrices électroniques par Stationnement de Montréal.

Soutien à l'économie montréalaise

À plusieurs égards, le système de **transport des marchandises** connaît un certain succès. Au chapitre de l'intermodalité, il est exemplaire. Quant à la desserte des zones industrielles, la plupart sont facilement accessibles par le réseau autoroutier. Le système intermodal repose sur la qualité des infrastructures terminales (port, aéroport), dont les accès routiers sont perfectibles, et sur les lignes de chemins de fer, dont l'intégrité peut être compromise par les développements riverains. En ce qui a trait à l'usage des camions, la baisse des vitesses moyennes sur les axes routiers et le réseau de camionnage incomplet ne facilitent pas la circulation des camions dans la ville.

De manière générale, Montréal bénéficie d'une desserte en **transport interurbain** très diversifiée. Le réseau autoroutier offre un accès facile aux grandes villes de l'est du continent. De même, les systèmes d'autocars et de trains de passagers couvrent bien les principales destinations de l'est du Canada et du nord-est des États-Unis et bénéficient de gares bien localisées. L'aéroport Montréal-Trudeau offre aussi une gamme étendue de destinations mais ne pourra que bénéficier d'une amélioration des accès routiers et ferroviaires, surtout dans un contexte de croissance prévisible du trafic aérien.

Intégration et structuration de l'espace urbain

La prolifération des terrains vacants dans le centre-ville, utilisés principalement comme stationnement de surface, est contraire aux objectifs de mise en valeur du territoire et d'usage du transport en commun.

Aux extrémités de l'île, les réseaux routiers discontinus et le bâti à faible densité invitent à se déplacer en auto, alors que dans la partie centrale la trame de rue et la densité d'occupation favorisent l'utilisation du transport en commun.

Enfin, il ne faut pas négliger le fait que les infrastructures routières ont aussi une fonction de mise en valeur esthétique et que les entrées de la ville, notamment, manquent nettement d'harmonie paysagère.

Qualité de vie des citoyens

La **qualité de vie** et la **santé** des Montréalais sont des préoccupations de premier ordre dans l'élaboration du Plan de transport. La circulation automobile est la source de bruit la plus répandue en ville et il faut s'assurer de la quiétude des rues des zones résidentielles surtout dans une perspective de revitalisation des quartiers. L'absence de réseau de camionnage dans plusieurs arrondissements ne permet pas de canaliser la circulation lourde à l'extérieur des quartiers résidentiels. De plus, les mesures d'apaisement de la circulation restent peu répandues et, le plus souvent, appliquées de manière ponctuelle.

Le développement futur du système de transport doit tenir compte des intrusions visuelles et sonores des équipements dans les quartiers. Outre l'impact de la circulation sur la qualité de l'air – on évalue que la mauvaise qualité de l'air est responsable de 1 500 décès prématurés par année à Montréal – des études tendent à démontrer que les personnes vivant à proximité d'infrastructures de transport sont plus sujettes à des perturbations du sommeil, du stress et des difficultés d'apprentissage.

Malgré une réduction du nombre d'accidents depuis les années 70, le bilan de **sécurité** du système de transport montréalais demeure problématique. On estime que, entre 1999 et 2003, les 150 000 accidents, les 300 morts et les 60 000 blessés résultant d'accidents routiers à Montréal ont occasionné des coûts de 1,8 G\$ par année pour la société. L'importance d'agir pour la Ville tient au fait que 87 % des accidents se produisent sur le réseau municipal. Plus de la moitié (54%) des morts sur le réseau municipal sont des piétons et des cyclistes.

Enfin, en raison d'une grande dispersion des accidents sur le territoire, la correction des lieux plus à risque reste insuffisante.

Qualité de l'environnement

L'usage intense des véhicules à combustion interne est responsable d'une hausse significative de l'ozone, des composés organiques et des particules fines depuis les années 80. Le transport dans la région de Montréal compte pour le quart des émissions de gaz à effet de serre au Québec. L'augmentation du parc automobile et son utilisation croissante ne nous rapprochent pas de l'atteinte des objectifs du protocole de Kyoto.

De plus, le développement urbain et l'extension du réseau routier contribuent à minéraliser le sol, participant ainsi à l'effet d'îlot de chaleur artificielle et à sa faible rétention de l'eau en période de forte pluie. La pression du développement entre en conflit avec les espaces naturels à protéger.

Gestion du transport

Un examen critique des modes actuels de gestion, de financement et de planification du transport s'avère nécessaire afin de savoir dans quelle mesure ils reflètent une gestion responsable, efficace et équitable du système de transport. La présence de multiples acteurs dans le domaine du transport rend la coordination des démarches de planification difficile et souvent incomplète.

La Ville de Montréal évalue ses besoins en investissements routiers à 3,8 G\$ au cours des dix prochaines années. Les sommes actuellement consacrées au maintien du réseau de transport sont nettement insuffisantes. Une révision du financement du réseau routier s'impose pour assurer le maintien à long terme des infrastructures et un meilleur équilibre des ressources sur le plan régional.

La situation est comparable en ce qui a trait aux infrastructures de transport en commun. Les besoins en investissements pour le maintien du patrimoine de la STM sont de l'ordre de quelque 3,4 G\$ sur dix ans. La précarité de l'équilibre financier de la STM est un frein au déploiement de nouveaux services. Il importe de revoir le financement du transport en commun afin d'assurer une plus grande stabilité des recettes et un meilleur équilibre des ressources entre les services régionaux et locaux.

LES INTERVENTIONS DES CITOYENS

De façon générale, les participants à la consultation publique ont reconnu la qualité du document *Plan de transport de Montréal : portrait et diagnostic*. Plusieurs ont manifesté leur accord avec la grande majorité des constats et des diagnostics posés et, à quelques rares exceptions, approuvé la vision développée.

Si certains, comme le Conseil régional de l'environnement (CRE), le Conseil central de la CSN et le Collectif en aménagement Mercier-Est ont cru voir des contradictions entre la vision du Plan de transport et la position de la Ville dans les dossiers de la rue Notre-Dame et du prolongement de l'autoroute 25, d'autres ont plutôt proposé de compléter le portrait avec un certain nombre de fait à considérer dans l'élaboration du Plan de transport.

Ainsi, la Conférence régionale des élus (CRÉ de Montréal) a recommandé à la Ville d'éviter de traiter le dossier du transport en silo et de mieux documenter son portrait sur les questions de santé, d'environnement et de planification urbaine. La Direction de santé publique (DSP) a, dans le même sens, demandé que des données économiques et sociales soient intégrées au portrait.

Rappelant l'importance d'un arrimage avec les autres plans et politiques adoptées par l'administration depuis deux ans, des organismes représentant les personnes handicapées physiques et intellectuelles ont souligné la nécessité de bien camper dans le Plan de transport les principes reconnus d'accessibilité universelle, non seulement dans le transport en commun, mais aussi dans l'aménagement urbain en lien avec le transport.

Nombreuses ont été les interventions rappelant à la commission un autre arrimage à développer avec les villes de la région de Montréal dans la mesure où les problèmes du transport à Montréal pourraient trouver leur réponse à l'échelle régionale et vice-versa.

D'autres ont invité la Ville à profiter de l'élaboration du Plan de transport pour mettre en place un processus d'identification des projets à mettre en œuvre de façon prioritaire (Chambre de commerce du Montréal métropolitain) et à s'inspirer des concepts de «Smart Growth» et de «Transit Oriented Development» dans la mise en œuvre de sa vision (DSP).

Pour leur part, Voyagez Futé Montréal et la Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale du Montréal métropolitain (FÉCHIMM) ont souligné que la population était de plus en plus favorable à la mise en place d'alternatives à l'utilisation de l'auto solo au nom d'une vision intégrée du développement durable.

Il convient, par ailleurs, de noter que la plupart des intervenants ont aussi présenté à la commission plusieurs propositions de solution à des problèmes de transport, devançant ainsi le dépôt et la consultation publique sur la version préliminaire du Plan de transport. La commission a choisi de limiter, dans le cadre de la présente consultation, son analyse aux questions touchant le portrait et le diagnostic.

Le réseau routier

On retrouve un certain consensus chez la plupart des citoyens et organismes qui sont intervenus sur les conditions de déplacement sur le réseau routier : la congestion routière est une réalité incontournable et l'état général de la chaussée et des infrastructures de transport n'aide en rien.

La CRÉ de Montréal a proposé la mise sur pied d'un comité de travail regroupant tous les partenaires du transport du Montréal métropolitain pour trouver des solutions novatrices à la congestion routière.

Le diagnostic sur le réseau routier a entraîné l'expression de visions opposées. Ainsi, plusieurs organismes, dont la FÉCHIMM et Transport 2000 Québec, ont insisté sur le fait que la construction de nouvelles routes aurait un effet contre-productif sur l'objectif de réduire la part modale de l'automobile; la Corporation du tunnel Notre-Dame et la Chambre de commerce de la Rive-Sud ont affirmé, pour leur part, que le développement du réseau routier ne pouvait être limité par la seule croissance du transport en commun, parce que plusieurs déplacements ne peuvent se faire adéquatement en transport en commun.

D'autres préoccupations ont aussi été évoquées en ce qui a trait au réseau routier. L'Association du village Shaughnessy a invité la Ville à tenir compte dans son portrait des problèmes liés à l'utilisation des rues résidentielles à des fins de transit. Voyagez Futé Montréal et Communauto ont respectivement plaidé pour une prise en considération du covoiturage et de l'autopartage dans le diagnostic. Pour sa part, M. Gilles Beaudry a recommandé de compléter le portrait par une recherche plus approfondie sur les réseaux routiers de grandes villes comparables à Montréal.

Le transport en commun

Sans contredit, le transport en commun est l'aspect du portrait et du diagnostic qui a suscité le plus de commentaires. Si de nombreux intervenants ont insisté sur le rôle déterminant que doit jouer le transport en commun dans la mobilité des personnes dans la région de Montréal, tant

pour des raisons environnementales qu'économiques, d'autres ont porté un regard très critique sur l'état actuel des infrastructures, du service et des coûts pour les usagers.

Ainsi, le Conseil de développement du West Island n'a pas hésité à faire le lien entre bon service de transport en commun et développement économique soulignant le potentiel de développement industriel de ce secteur de Montréal et la nécessité de développer les réseaux de transport pour y amener la main-d'œuvre. La Table de quartier du nord-ouest de l'île de Montréal a fait le même constat pour son secteur.

D'autres, comme la Coalition verte et Mme Alison Hackney, ont rappelé les vertus environnementales du transport en commun et ont plaidé pour la priorité à accorder à une utilisation plus intensive des emprises ferroviaires existantes sur le territoire à des fins de transport en commun.

L'état des infrastructures du transport en commun inquiète. Plusieurs organismes, à l'instar de Transport 2000 Québec, conviennent que des investissements majeurs sont requis au cours des prochaines années pour augmenter la capacité des réseaux et la qualité du service. Le Conseil central de la CSN et plusieurs autres s'en prennent aux deux niveaux de gouvernement et demandent qu'ils s'engagent à nouveau dans le financement des infrastructures et des opérations de transport en commun.

Au chapitre de la tarification, la grande majorité des intervenants se sont dits favorables à un gel ou à des augmentations très modérées des tarifs. Le Conseil central de la CSN a fait remarquer que les usagers ont fait plus que leur part depuis la réforme Ryan (début des années 90). Projet Montréal considère même que les tarifs devraient être revus à la baisse en tenant compte du véritable pouvoir d'achat des usagers.

En ce qui touche l'état du service offert aux Montréalais, la commission a reçu une pluie de critiques et de commentaires. Malpropreté du métro, invasion des modules publicitaires, service trop réduit en dehors des heures de pointe et ne tenant pas compte de la clientèle étudiante, accessibilité des gares de trains et des stations de métro et faible rendement du service du transport adapté, faible offre de service aux extrémités ouest et est de l'île, absence de desserte rapide de l'aéroport international, entraves trop nombreuses à la circulation des autobus, sentiment d'insécurité sont autant d'éléments troubles du portrait du transport en commun selon les participants à la consultation publique.

Le CRE a proposé d'inclure dans le portrait un tableau présentant l'évolution de la tarification du transport en commun à la STM. Transport 2000 Québec a suggéré que l'on fidélise la clientèle des quartiers à faible taux de motorisation et qu'on identifie systématiquement les entraves au transport en commun sur les principales voies de circulation.

Plusieurs intervenants, comme la FÉCHIMM. M. Shanake Mario Seneviratne et Projet Montréal ont invité la Ville, dans son diagnostic, à tenir compte du potentiel des tramways, des systèmes légers sur rail (SLR) et des voies réservées aux autobus dans l'amélioration du transport en commun.

Enfin, exprimant un point de vue quelque peu dissonant, la Chambre de commerce de la Rive-Sud ne croit pas au transport en commun comme alternative à l'automobile, les deux modes s'adressant à des clientèles et à des besoins différents.

Le stationnement

L'absence d'un portrait complet de l'état du stationnement à Montréal a été déplorée par plusieurs intervenants. Le CRE et Voyagez Futé Montréal font partie de ceux qui croient qu'une enquête sur l'offre de stationnement, hors rue et sur rue, et sur l'exploitation de ces stationnements s'impose.

Plus spécifiquement, la Chambre de commerce du Montréal métropolitain a invité à une réflexion sur l'utilisation des terrains de stationnement hors rue, particulièrement au centre-ville. Pour la Chambre, l'élaboration du Plan de transport devrait amener une réflexion sur le rôle accordé aux espaces de stationnement extérieur à Montréal.

La DSP propose à la Ville d'adopter une politique globale du stationnement sur son territoire qui soutiendrait l'objectif de réduire la dépendance à l'automobile. Aussi favorable à l'adoption d'une politique globale du stationnement, Vélo Québec croit que l'augmentation des places de stationnement intérieur devrait être accompagnée d'une réduction des places extérieures de façon à créer des espaces pour le transport en commun et les stationnements de vélos.

Dans cette volonté de réduire le nombre de places de stationnement, Destination centre-ville fait bande à part. L'organisme considère que le transport en commun ne peut combler tous les besoins et s'oppose à la réduction des places de stationnement au centre-ville.

Les modes actifs de déplacement des personnes

Si la plupart des intervenants ont salué l'inclusion des modes actifs dans le portrait et le diagnostic, plusieurs ont souligné les conditions parfois difficiles auxquelles sont confrontés les piétons et les cyclistes.

La DSP a rappelé la discontinuité du réseau de pistes cyclables, l'état déplorable de beaucoup de trottoirs et l'absence de rues piétonnières permanentes.

D'autres intervenants, comme la CRÉ de Montréal et la FÉCHIMM ont souligné que le vélo est un moyen de transport essentiel et que les pistes cyclables ne devraient pas être perçues uniquement comme des infrastructures de loisir, mais d'abord comme un réseau utilitaire de transport.

Vélo Québec a rappelé l'existence d'un plan accessibilité et mobilité à vélo au centre-ville et souhaité que d'autres plans du même genre se développent sur le territoire.

Plusieurs organismes ont indiqué que la pratique de la marche devrait être encouragée par des aménagements appropriés. Destination centre-ville a souhaité une meilleure sécurité pour favoriser la marche dans les déplacements au centre-ville, alors que l'Association du village Shaughnessy a plaidé pour une lecture globale de la place des piétons dans la ville en soulignant l'importance d'aménager des lieux conviviaux de rencontre et des rues piétonnes.

L'intermodalité dans le transport des personnes

À ce chapitre, les interventions ont surtout porté sur le tandem vélo – transport en commun et sur les stationnements incitatifs aux abords des gares de train et des stations de métro.

L'université McGill, Vélo Québec, le Forum jeunesse de l'île de Montréal et d'autres ont fait valoir l'importance de faciliter l'intermodalité vélo – transport en commun en installant des supports à vélo à l'arrière des autobus, en facilitant l'accès au métro et aux trains de banlieue et en aménageant des espaces de stationnement à vélos près des stations de métro.

La CRÉ de Montréal a, pour sa part, rappelé la popularité des stationnements incitatifs pour voitures près des gares des trains de banlieue et demandé qu'ils soient plus nombreux et plus vastes, notamment sur les nouvelles lignes à venir vers Repentigny et Mascouche.

Les innovations technologiques

Bien que la question des innovations technologiques soit au cœur du document *Portrait et diagnostic*, peu d'intervenants ont émis des commentaires sur cette question.

Le déploiement et l'utilisation des systèmes de transport intelligent (STI) ont cependant attiré l'attention de la CRÉ de Montréal. Dans son mémoire, l'organisme invite la Ville à aller dans cette voie à la veille de la parution du Plan de développement stratégique des STI du gouvernement du Québec.

Le transport des marchandises

Les données portant sur le transport des marchandises et le camionnage contenues dans le document de la Ville sont loin d'être récentes. Plusieurs organismes n'ont pas manqué de faire remarquer cet état de fait et de le déplorer.

Le CRE a souligné que l'absence d'un véritable portrait du transport des marchandises risque de favoriser l'augmentation du nombre de véhicules lourds sur l'île de Montréal sans véritable perspective ni planification. Le collectif en environnement Mercier-Est est allé dans le même

sens en prenant pour exemple certains secteurs résidentiels de l'est de Montréal qui subissent les contrecoups des nouvelles pratiques dans le transport des marchandises. Pour cet organisme, on ne devrait plus parler de camions, mais d'entrepôts roulants.

Alors que certains ont demandé que soit considéré l'impact sur la santé de la circulation lourde sur des rues résidentielles, d'autres, comme la Coalition verte, voient dans la réhabilitation des emprises ferroviaires une solution pratique et environnementale au transport des marchandises.

Enfin, la CRÉ de Montréal a recommandé que l'on complète rapidement les plans de camionnage à l'échelle de l'île de Montréal. Elle a aussi souhaité que la Ville profite de sa participation technique et financière aux travaux de l'Observatoire du transport de marchandises du Grand Montréal pour parfaire son analyse.

L'intégration et la structuration de l'espace urbain

La question des stationnements hors rue a retenu l'attention ici. Plusieurs ont souligné que ces espaces constituaient des freins à la planification urbaine. La CRÉ de Montréal a émis l'opinion que la conversion de certains de ces stationnements en lieux publics ne pourrait que contribuer à la structuration de l'espace urbain.

La qualité de vie et la sécurité

Enjeux majeurs quand on discute de transport à Montréal, la santé et la sécurité des citoyens ont suscité de nombreuses remarques de la part des participants à la consultation publique.

Devant les statistiques de blessures par accident sur la voie publique, de nombreux intervenants ont demandé, à l'instar de la DSP, que la Ville se donne des objectifs de réduction des blessures et prenne les moyens pour y arriver.

Le CRE et la FÉCHIMM ont invité la Ville à miser sur les meilleures expériences de modération de la circulation menées sur le territoire et à favoriser leur implantation dans les quartiers présentant des problématiques de circulation pour améliorer la sécurité de tous les utilisateurs de la voie publique.

Pour sa part, la CRÉ de Montréal a invité à une reconsidération des mesures de sécurité et de protection de la population dans les transports en commun à la lumière des événements terroristes des dernières années.

La qualité de l'environnement

La réduction de l'émission des gaz à effet de serre (GES) est une préoccupation importante que partage le CRE. L'organisme a recommandé que la Ville réalise dans les meilleurs délais

un bilan des émissions des GES dans le secteur des transports à Montréal et adopte des mesures concrètes de diminution de ces émissions.

Plusieurs intervenants ont aussi rappelé l'impact sur la santé humaine et sur l'environnement des GES et autres polluants, de même que d'autres questions liées au transport, comme le bruit pour les ménages résidant à proximité des autoroutes et la pollution de l'air.

La CRÉ a rappelé que la Ville pourrait faire sa part au plan environnemental en convertissant notamment la flotte d'autobus de la STM à l'utilisation du carburant biodiésel.

La gestion du transport

La question de la coordination des divers intervenants en transport sur le territoire a été soulevée par plusieurs. Transport 2000 Québec a invité la Ville à assumer le leadership dans la réunion et la coordination des divers acteurs métropolitains du transport derrière des buts communs.

D'autres intervenants ont plaidé pour la mise en place d'outils de gestion dans divers aspects du transport. Ainsi, Voyagez Futé Montréal a recommandé que l'on tienne compte de l'existence des centres de gestion des déplacements (CGD) et de leur contribution dans le portrait de la gestion du transport.

Pour sa part Vélo Québec a recommandé que des plans de mobilité douce soient établis dans tous les arrondissements de Montréal pour favoriser une meilleure gestion des transports actifs sur le territoire.

Enfin, beaucoup d'intervenants ont souhaité que la Ville puisse se doter des ressources financières nécessaires à la mise en œuvre du Plan de transport.

LES RECOMMANDATIONS

Les recommandations de la commission ont été adoptées à l'unanimité en assemblée publique le 29 septembre 2005.

CONSIDÉRANT que le Plan de transport de Montréal doit s'inscrire dans une perspective large en lien avec l'aménagement du territoire et le développement de Montréal;

CONSIDÉRANT les enjeux importants sur le territoire que sont le rôle du transport en commun, l'impact de la circulation automobile, le stationnement, le transport des marchandises, les modes de transport actifs des personnes, la qualité de vie des citoyens, la sécurité et la qualité de l'environnement;

CONSIDÉRANT l'importance d'une gestion optimale du transport à Montréal et dans sa région;

LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL SUR LE TRANSPORT, LA GESTION DES INFRASTRUCTURES ET L'ENVIRONNEMENT

Reconnaît la grande qualité du document *Plan de transport de Montréal : Portrait et diagnostic* et la pertinence des informations qu'il contient.

La commission remercie aussi ceux et celles qui lui ont fait part de leurs commentaires, suggestions et recommandations, ainsi que les fonctionnaires qui ont participé au processus pour leurs interventions au cours de l'assemblée publique et des séances de travail de la commission;

et fait les recommandations suivantes au conseil de ville dans le but de bonifier le document *Portrait et diagnostic* et de proposer des pistes pour la préparation du Plan de transport de Montréal :

Considérations générales

R-1

Que l'administration, dans la préparation du Plan de transport, adopte une vision large des enjeux du portrait du transport à Montréal en faisant les liens qui s'imposent avec la santé, l'environnement, la planification urbaine et les conditions socio-économiques de la population montréalaise et en tenant compte que plusieurs enjeux du Plan de transport ont un impact sur l'agglomération et la région de Montréal;

R-2

Que le concept d'accessibilité universelle reconnu dans le Plan d'urbanisme de Montréal soit pris en compte dans la vision et les enjeux du Plan de transport, non seulement en ce qui touche l'adaptation du transport en commun, mais aussi en ce qui a trait à l'aménagement urbain dans les transports;

R-3

Que l'administration s'inspire des concepts de «Smart Growth» et de «Transit Oriented Development» dans la mise en œuvre de sa vision et

Que l'administration se donne des cibles et des objectifs mesurables dans le temps, particulièrement en ce qui a trait à l'augmentation de la part modale du transport en commun;

R-4

Que le Service des infrastructures, du transport et de l'environnement établisse, à partir des diagnostics, un processus d'identification des projets à mettre en œuvre de façon prioritaire;

R-5

Que l'administration s'assure, dans la préparation du Plan de transport, d'un juste arrimage et de la cohérence avec les outils de développement existants, comme le Plan d'urbanisme, le schéma d'aménagement de la Communauté métropolitaine de Montréal, les projets de l'Agence métropolitaine de transport, l'étude des réseaux de transport de l'ouest de l'île de Montréal, la stratégie économique de Montréal, le Plan de développement durable de la collectivité montréalaise et la Politique de protection des milieux naturels;

Réseau routier**R-6**

Que l'on complète, dans la mesure où les données sont disponibles, le portrait du réseau routier en y incluant des données portant sur le covoiturage à Montréal, sa part des déplacements et sa contribution potentielle à la diminution de la part modale de l'automobile dans la mobilité des personnes,;

R-7

Que l'on complète le portrait du réseau routier, dans la mesure où les données sont disponibles, en y incluant des données sur l'utilisation des rues de desserte locale à des fins de transit;

R-8

Que l'on tienne compte dans le diagnostic du réseau routier de l'état des voies de service des autoroutes, notamment l'autoroute 40;

Transport en commun**R-9**

Que, dans la mesure où des données sont disponibles sur ces questions, l'on tienne compte dans le diagnostic du transport en commun de l'importance des enjeux suivants liés aux besoins de la clientèle et au pouvoir d'attraction du transport en commun : confort des usagers, propreté des équipements et des installations, présence contrôlée de la publicité, amélioration des fréquences de passage et des temps de parcours, fiabilité des réseaux et qualité des infrastructures;

R-10

Que le portrait du transport en commun soit plus précis et détaillé en ce qui a trait au transport des personnes handicapées ou à mobilité réduite dans les transports en commun et plus particulièrement à l'accès aux stations de métro et aux gares de train;

Qu'une attention particulière soit portée dans le diagnostic à l'accès aux stations de métro qui desserviront les nouveaux centres hospitaliers universitaires;

R-11

ATTENDU que le transport urbain joue un rôle fondamental dans le soutien de l'activité économique

Que, dans le diagnostic, on se penche sur la faible offre de service en transport en commun aux extrémités ouest et est de l'île de Montréal et sur la desserte des secteurs industriels de Dorval, Lachine, Saint-Laurent et Anjou;

R-12

Que soit identifiée dans le diagnostic, l'amélioration de la desserte de l'ensemble des zones d'emploi;

R-13

Que soit identifié au portrait du transport en commun l'importance du transport ferroviaire et de son potentiel à partir des emprises existantes;

Stationnement**R-14**

ATTENDU que le portrait du stationnement à Montréal gagnerait à être précisé en ce qui a trait à l'offre et la gestion du stationnement sur le territoire,

ATTENDU la présence de nombreux parcs de stationnement hors rue particulièrement au centre-ville,

ATTENDU les règles touchant les stationnements intérieurs dans les nouvelles constructions,

Que le Service des infrastructures, du transport et de l'environnement travaille à compléter le portrait du stationnement à Montréal dans la mesure où les données pertinentes sont disponibles;

Modes actifs de transport des personnes**R-15**

ATTENDU l'insuffisance et les déficiences des infrastructures existantes (réseau cyclable discontinu, trottoirs souvent inadéquats, absence de rues piétonnes);

Que les modes de transport actif des personnes soient un enjeu prioritaire du Plan de transport;

Intermodalité dans le transport des personnes

R-16

Que soit pris en compte dans le diagnostic le développement des moyens nécessaires pour permettre l'accueil des bicyclettes dans l'ensemble des transports en commun, et non seulement dans les stations de métro;

R-17

Que soit inclus dans le portrait le fait que plusieurs stationnements incitatifs aux abords des gares de train sont quotidiennement utilisés à pleine capacité et ne peuvent répondre à l'accroissement de la demande;

R-18

Que soit inclus dans le portrait le fait que le réseau cyclable n'est pas suffisamment relié aux stations de métro, de train et d'autobus et que les stationnements pour vélos ne sont pas en nombre suffisants à ces endroits;

R-19

Que soit considéré dans le diagnostic la poursuite du développement du réseau des trains de banlieue, plus particulièrement vers le nord-est de la région de Montréal;

Innovations technologiques

R-20

Que la Ville accorde une importance particulière, dans l'élaboration du Plan de transport, aux systèmes de transport intelligents (STI) et aux autres innovations technologiques identifiées dans le diagnostic, de même qu'aux enjeux liés au développement durable;

Transport des marchandises

R-21

ATTENDU l'absence d'un véritable portrait du transport des marchandises à Montréal,

ATTENDU l'absence d'une analyse sur les habitudes et les pratiques des entreprises de camionnage et leur impact sur la circulation et la qualité de vie,

Que la Ville poursuive les efforts pour parfaire son analyse du transport des marchandises notamment au sein de l'Observatoire du transport des marchandises du Grand Montréal;

R-22

Que l'administration complète le plus rapidement possible les plans de camionnage à l'échelle de l'île de Montréal;

Qualité de vie, santé et sécurité

R-23

Que la sécurité des piétons soit une préoccupation davantage développée au niveau du diagnostic, notamment en ce qui a trait au respect des règlements de circulation par tous les utilisateurs de la voie publique, à la sécurité aux abords des chantiers de construction, au déneigement et à l'épandage d'abrasifs;

R-24

Que le portrait et le diagnostic soient complétés, dans la mesure où les données pertinentes sont disponibles, par une étude des expériences d'aménagement menées dans les arrondissements en matière de modération de la circulation de manière à favoriser la mise en place de mesures de modération de la circulation dans les secteurs présentant des problèmes particuliers de circulation automobile;

R-25

Que le portrait et le diagnostic soient complétés par une évaluation des moyens de prévention des tentatives de suicide dans le métro mis en œuvre dans d'autres réseaux de métro, tant du point de vue des équipements et des infrastructures que de la sensibilisation du public, dans la mesure où les données pertinentes sont disponibles;

Qualité de l'environnement

R-26

Que le portrait et le diagnostic soient complétés par la réalisation d'un bilan des émissions de gaz à effet de serre (GES) dans le secteur des transports à Montréal, dans la mesure où les données pertinentes sont disponibles, dans le but d'inclure au Plan de transport des mesures concrètes de réduction des émissions de GES;

Recommandation finale

R-27

ATTENDU qu'un grand nombre d'intervenants à la consultation ont présenté des projets et des pistes de solution dans des dossiers de transport,

Que l'ensemble des mémoires et commentaires reçus lors de la consultation sur le portrait et le diagnostic soient versés pour considération à la consultation publique qui sera menée, en 2006, sur la Plan de transport.

ANNEXE

CITOYENS AYANT PARTICIPÉ À LA PÉRIODE DE QUESTIONS LORS DE L'ASSEMBLÉE D'INFORMATION DU 16 JUIN 2005

- M. John Burcombe, Mouvement Au courant
- M. Andrew Dawson
- M. Jacques Larin, Association du Village Shaughnessy
- M. Marc Lessard, Collectif en environnement Mercier-Est
- M. Tony Mandl
- M. André Rioux
- M. Marvin Rotrand, conseiller municipal
- Mme Cheryl Ryshpan
- M. Avrom Shtern, Coalition Verte

CITOYENS ET ORGANISMES AYANT PARTICIPÉ À LA CONSULTATION PUBLIQUE

INTERVENTIONS ET MÉMOIRES

- Agence de développement des réseaux locaux de santé et de services sociaux de Montréal, Direction de santé publique (M. Louis Drouin)
- Association du village Shaughnessy (M. Jacques Laurin)
- M. Gilles Beaudry
- Chambre de commerce et d'industrie de la Rive-Sud (M. Jean-Jacques Rainville)
- Coalition verte (MM. Avrom Shtern, David Fletcher et Andrew Dawson)
- Collectif en environnement Mercier-Est (M. Marc Lessard)
- Comité parc Promenade Bellerive (M. Yoland Bergeron)
- Communauto (M. Benoit Robert)
- Confédération des syndicats nationaux, Conseil central de Montréal (M. Gaétan Châteauneuf)
- Conseil de développement du West Island (Mme Ann Myles, MM. John Meany, Bill Tierney et George Nydam)
- Conseil régional de l'environnement de Montréal (M. André Porlier)
- Corporation du tunnel Notre-Dame (M. Georges Archer)
- Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale du Montréal métropolitain (M. Jacques G. Martin)
- Forum Jeunesse de l'île de Montréal (MM. Alexandre Morin et Simon Allaire-Vigeant)
- Groupe en recherche urbaine Hochelaga- Maisonneuve (M. Pierre Brisset)
- Mme Alison Hackney
- M. Francis Lapierre
- M. Norberto Majlis
- M. Tony Mandl
- M. Shanake Mario Seneviratne
- Transport 2000 Québec (MM. Justin Bur et Normand Parisien)
- Université McGill (Mme Janyne Hodder et M. Jacques Hurtubise)
- Vélo Québec (M. Jean-François Pronovost)
- Voyagez Futé Montréal (Mme Bernadette Brun)

INTERVENTION ORALE SEULEMENT

- M. Aloïs Furer

MÉMOIRES ÉCRITS SEULEMENT

- Association des propriétaires et résidants de L'Île-des-Sœurs
- Chambre de commerce du Montréal métropolitain
- Conférence régionale des élus de Montréal
- Destination centre-ville
- M. Harold Geltman
- M. Ron Goes
- Projet Montréal
- Regroupement des organismes de promotion du Montréal métropolitain et Comité régional des associations pour la déficience intellectuelle
- Table de quartier du Nord-Ouest de l'île de Montréal
- M. Claude Tétreault
- M. Émile-Robert Topalian

ACRONYMES UTILISÉS DANS LE TEXTE DU PRÉSENT RAPPORT

CGD	Centre de gestion des déplacements
CRE	Conseil régional de l'environnement
CRÉ	Conférence régionale des élus
CSN	Confédération des syndicats nationaux
DSP	Direction de la santé publique
FÉCHIMM	Fédération des coopératives d'habitation intermunicipale du Montréal métropolitain
GES	Gaz à effet de serre
SLR	Système léger sur rail
SRRR	Stationnements sur rue réservés aux résidants
STI	Systèmes de transport intelligents
STM	Société de transport de Montréal