

PRÉSENTATION DU PLAN DE TRANSPORT DE LA VILLE DE MONTRÉAL  
RÉINVENTER MONTRÉAL

LE 17 MAI 2007

NOTES POUR L'ALLOCUTION DE M. ANDRÉ LAVALLÉE,  
RESPONSABLE DE L'AMÉNAGEMENT URBAIN ET DU TRANSPORT AU  
COMITÉ EXÉCUTIF  
DE LA VILLE DE MONTRÉAL

*ÉVÈNEMENT DE LANCEMENT*

---

*Merci monsieur Hall,  
Monsieur le maire de Montréal,  
Monsieur Claude Trudel, président de la STM  
Chers collègues du comité exécutif et du conseil  
Chers amis,*

Il y a quarante ans, les Montréalais et le monde entier découvraient l'Expo 67. Les îles nous proposaient un cadre enchanteur mais aussi, sur le plan de l'aménagement et des transports, l'idée ambitieuse d'une ville sans voitures, où les piétons régnaient en maîtres, desservie par toutes sortes de moyens de transport collectif : le nouveau métro, l'expo express, le monorail, les balades électriques, les vélos et les navettes fluviales. Les voitures étaient pour leur part reléguées à l'extérieur du site dans des stationnements incitatifs.

Le premier plan de transport de Montréal est en partie inspiré de cette vision audacieuse et innovatrice.

Il prend aussi en compte des réalités que nul ne peut ignorer aujourd'hui.

Les changements climatiques et la détérioration rapide de l'environnement préoccupent déjà chacun d'entre nous. Il nous faut aussi reconnaître pour l'avenir que les modes de transport, notamment l'usage de la voiture individuelle, contribuent à la production de 40% des gaz à effet de serre dans notre région. En plus de se cumuler à l'échelle planétaire, cette pollution a des conséquences directes sur notre qualité de vie. Au cours des dernières années, la qualité de l'air à Montréal et conséquemment la santé des Montréalais se sont détériorées. Cela est dû, en bonne partie, à l'accroissement du parc automobile.

La congestion du réseau routier occasionne quant à elle des pertes évaluées à 800 M \$ par année. Je ne vous parle même pas des coûts de l'essence et du gaspillage de carburant.

Quotidiennement, les Montréalais sont incommodés par les milliers de véhicules qui envahissent, tous les jours, les quartiers centraux et débordent aux alentours. Ils s'inquiètent avec raison de la sécurité dans les quartiers résidentiels et aux abords des écoles.

Ces réalités, qui ne laissent plus personne indifférent, doivent surtout nous convaincre de modifier radicalement nos comportements individuels et collectifs.

Désormais, nos choix en matière de transport doivent impérativement refléter les nouvelles attentes des citoyens par rapport à l'environnement, les gaz à effet de serre, la qualité de l'air, la santé, la sécurité, l'ambiance de nos quartiers, l'équité sociale et la qualité des aménagements urbains.

En conséquence, nous proposons que le transport collectif et actif s'impose à Montréal comme le moyen qui sera privilégié par les personnes pour se déplacer sur le territoire de l'île ou y accéder. Ce choix implique l'adoption et la mise en oeuvre de mesures importantes et convaincantes pour le développement du transport en commun.

Un certain nombre d'améliorations au réseau routier sont aussi nécessaires pour soutenir les déplacements à vocation économique, le transport des marchandises, la compétitivité des entreprises et leurs échanges commerciaux. Mais ces travaux devront eux aussi être réalisés dans une perspective nouvelle, à l'exemple du réaménagement récent de l'intersection Du Parc/Des Pins.

Le Plan de transport de Montréal, c'est notre conviction, marquera le développement de la ville et consacrera le leadership de Montréal au sein des grandes métropoles du monde; sa réalisation contribuera certainement à convaincre de plus en plus de citoyens à faire le choix de Montréal.

Il constituera désormais le cadre de référence de nos interventions au sein de la Communauté métropolitaine de Montréal et auprès de nos partenaires et des gouvernements.

Le Plan présente d'abord une vision et un ensemble de propositions pour les vingt prochaines années.

Mais j'insisterai surtout aujourd'hui sur les 21 chantiers que nous voulons absolument mettre en œuvre et réaliser au cours des prochaines années, dans des horizons de 0-5 ans/ 0-10 ans.

Il me fait plaisir de vous présenter aujourd'hui ces 21 chantiers qui contribueront à Réinventer Montréal. Je le ferai le plus succinctement possible car vous aurez l'occasion d'en prendre connaissance plus en détails.

**Le premier chantier vise, vous l'aurez deviné, l'implantation d'un réseau de tramway au cœur de l'agglomération.**

Le Plan propose en effet de déployer un circuit initial en boucle qui desservira le centre des affaires, le quartier des spectacles, le nouveau CHUM, l'UQAM, le Vieux-Montréal, la Cité du multimédia et le quartier international et plusieurs projets immobiliers majeurs, actuellement en développement.

Le réseau se déploiera ensuite sur les axes de l'avenue du Parc puis sur Côte-des-Neiges et, éventuellement, vers le pôle Maisonneuve.

Dès cette année, un comité directeur sera chargé de s'assurer de la mise en oeuvre de ce projet majeur et passionnant d'environ 20 kilomètres, et ce, le plus rapidement possible.

## **2<sup>ième</sup> chantier : la navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Montréal-Trudeau.**

Ce projet, vous le savez tous, vise à relier l'aéroport et le centre-ville en 20 minutes, au bénéfice des 50 000 passagers qui l'emprunteront chaque jour. Il y a quelques années, Mirabel a fermé ses portes, en partie faute d'une desserte rapide et efficace. Montréal ne veut plus attendre plus longtemps.

## **3<sup>ième</sup> chantier : La modernisation du matériel roulant et les équipements du métro.**

Les 343 voitures MR-63 qui datent de l'Expo 67 doivent maintenant être remplacées. Le gouvernement du Québec s'est déjà engagé à participer financièrement à la réalisation de ce chantier et une entente est intervenue cet automne entre Montréal et les maires de la Communauté Métropolitaine de Montréal pour en partager les coûts avec le gouvernement.

Par la suite, il faudra bien sûr envisager de rénover et réaménager les 423 voitures MR-73 et commencer à les remplacer.

#### **4<sup>ième</sup> chantier : le prolongement du métro vers l'Est**

Le tronçon proposé reliera d'abord la station Saint-Michel de la ligne bleue jusqu'à Pie IX, et dans une phase ultérieure jusqu'à St-Léonard et Anjou. Ce prolongement améliorera considérablement l'offre de services pour la population de l'Est de Montréal en reliant le train de l'est, les voies réservées du boulevard Pie IX et de la rue Notre-Dame et le réseau du METRO.

#### **Le 5<sup>ième</sup> chantier concerne l'amélioration des services de la STM**

***On me dit que M. Hall est allé dans la rue pour mieux connaître les attentes des citoyens à cet égard. Écoutons-le.***

RETOUR

La Ville de Montréal et la STM ont en effet convenu de proposer, dans le cadre du Plan vert du gouvernement du Québec, un plan d'action pour accroître l'achalandage de 8 % en cinq ans, de même que la qualité des services.

Le président du conseil de la STM fera connaître bientôt l'ensemble des mesures retenues, par exemple l'utilisation d'autobus articulés sur une vingtaine de lignes particulièrement achalandées et un plan d'accessibilité universelle des stations de métro.

## **6<sup>ème</sup> chantier : le covoiturage.**

Pour implanter rapidement la pratique du covoiturage, il faut offrir un avantage aux citoyens, soit un temps de parcours plus rapide. Nous proposons au gouvernement du Québec de développer un réseau de voies réservées aux principales entrées à Montréal et sur le réseau autoroutier, notamment la 40 et la 20 dans l'ouest, la 40 dans l'est, la 20 depuis Sainte-Julie jusqu'au tunnel et ainsi de suite.

## **7<sup>ème</sup> chantier : le corridor pont Champlain – Bonaventure.**

Le réaménagement de l'autoroute en boulevard sera conçu pour permettre d'accroître significativement l'utilisation du transport en commun dans le corridor centre-ville – pont Champlain – rive-Sud.

Les mesures qui seront mises de l'avant ne remettent pas en question l'implantation à plus long terme d'un système de transport en commun rapide entre la rive-sud et Montréal.

## **8<sup>ème</sup> chantier : les voies réservées en site propre.**

Dans les délais les plus courts possible, nous voulons implanter des voies réservées, rapides et confortables, en site propre, au centre du

boulevard Pie-IX et par la suite, sur le boulevard Henri-Bourassa. D'autres projets du genre seront réalisés subséquemment, notamment dans les secteurs de Saint-Laurent et de Pointe-aux-Trembles.

### **9<sup>ème</sup> chantier : la priorité aux utilisateurs du transport en commun**

Sur près de 240 kilomètres de grandes artères de l'île, en implantant des mesures, telles que des voies réservées, des feux de circulation prioritaires et de nouveaux aménagements aux intersections, nous accorderons dorénavant la priorité aux utilisateurs du transport en commun et ce en tout temps.

### **10<sup>ième</sup> chantier : l'instauration de plans de gestion des déplacements.**

Dans un proche avenir, tous les grands projets immobiliers devront obligatoirement présenter un plan de gestion des déplacements de personnes et proposer des alternatives à l'utilisation de la voiture.

Le Plan propose aussi que le gouvernement légifère pour que tous les grands employeurs et les institutions développent eux aussi des plans de gestion des déplacements de leurs employés et de leurs utilisateurs, et ce, à l'échelle de la CMM.

Nous prévoyons aussi l'implantation de Centres de gestion des déplacements dans tous les secteurs de l'agglomération, comme il s'en trouve déjà à Saint-Laurent et dans Notre-Dame de Grâce/Côte-des-Neiges.

Ces mesures s'appliqueront aussi aux déplacements des employés municipaux.

### **11<sup>ième</sup> chantier : la modernisation de la rue Notre-Dame.**

Attendu depuis trop longtemps, ce projet doit absolument se concrétiser dans les plus brefs délais et nous proposons au maître d'œuvre, le gouvernement du Québec, que les travaux débutent dès cette année.

### **12<sup>ième</sup> chantier : le train de l'Est.**

Le projet est bien connu et l'AMT s'affaire déjà, grâce au soutien de Québec, à le mettre en œuvre. On estime que près de 70 % des utilisateurs de ce train seront Montréalais. Les huit gares montréalaises favoriseront un développement plus dense des secteurs avoisinants et une meilleure utilisation des infrastructures urbaines.

***PARLONS MAINTENANT DU RÉSEAU CYCLABLE AVEC  
MONSIEUR HALL***

Comme vous le savez déjà, dès cette année, nous procéderons à l'implantation d'une nouvelle piste cyclable au centre-ville, sur le boulevard Maisonneuve.

Mais j'annonce aussi que dans sept ans, le réseau cyclable comptera 800 km de pistes et de bandes au lieu des 380 kilomètres actuels.

De plus, l'hiver 2007 verra la naissance du premier tronçon du réseau blanc, un réseau cyclable accessible 12 mois par année.

À court terme, nous travaillons avec des partenaires à développer un système de vélos en libre-service et de gestion du stationnement.

Enfin, nous entendons modifier la réglementation pour obliger les promoteurs et exploitants de stationnements à prévoir un nombre minimal de places de stationnements pour vélos.

**Les 4 chantiers suivants visent tous un objectif commun : celui de redonner aux résidents des quartiers montréalais la qualité de vie à laquelle ils ont droit.**

On parle ici de la mise en œuvre de la Charte du piéton, incluant la piétonisation de certaines rues mais aussi de **consolider le caractère piétonnier du centre-ville.**

De plus, à l'instar de la Ville de Paris, Montréal développera le concept de quartiers verts. À l'intérieur de périmètres désignés, les arrondissements seront encouragés à appliquer différentes mesures pour apaiser la circulation et rétablir la quiétude des milieux résidentiels.

Vous constaterez également que dans ces quatre chapitres, notre préoccupation de la sécurité est omniprésente. Chaque année, à Montréal, environ 12 000 personnes sont blessées et une cinquantaine perdent la vie dans des accidents reliés à la circulation. Cette situation est inacceptable. En plus de préconiser le maintien d'une forte présence policière, le plan de transport propose un arsenal de mesures concrètes et réalisables à court terme, telles la mise en place d'un bureau de la sécurité routière, la réduction de la limite de vitesse sur les rues locales, le réaménagement des abords des stations de métro et de cinquante intersections par année, l'interdiction du téléphone cellulaire au volant et des campagnes annuelles de prévention.

**18<sup>ème</sup> chantier : l'entretien et la mise à niveau du réseau routier**

Le Plan propose d'une part le maintien des investissements sur le réseau à leur niveau actuel et d'autre part un certain nombre de nouvelles actions prioritaires,

- Réaliser les travaux de sécurisation de la rue Notre-Dame (à l'est de la rue Dickson jusqu'à la rue Curatteau)
- Réaménager la rue Sherbrooke Est, entre la 36<sup>e</sup> avenue et la rue Notre-Dame dans Pointe-aux-Trembles
- Procéder à la réfection de la rue Sherbrooke, entre le boulevard Pie-IX et la rue Papineau
- Raccorder le boulevard Cavendish; une première phase des travaux établira le lien Royalmount/Cavendish
- Raccorder le boulevard Langelier (entre les boulevards des Grandes Prairies et Henri-Bourassa)
- Prolonger le boulevard Rodolphe-Forget
- Prolonger le boulevard Jacques-Bizard jusqu'à l'autoroute 40
- Aménager un boulevard urbain dans l'emprise de l'A-440
- Construire une nouvelle structure entre l'île Bizard et Montréal

Chaque intervention sur un lien routier sera conçue comme faisant partie d'un véritable projet d'aménagement urbain. Les priorités ont été établies en fonction des objectifs suivants : désenclaver certains secteurs résidentiels en développement et comme le propose le 19<sup>ième</sup> chantier, faciliter les déplacements à vocation économique et le transport des biens et des marchandises.

Il est important, nous en convenons tous, d'améliorer la performance des infrastructures économiques stratégiques que sont le port de

Montréal, les aéroports, le système ferroviaire et le réseau routier qui assurent la poursuite d'échanges efficaces entre Montréal et la région et entre la région de Montréal et le reste du monde.

## **Le 20<sup>ième</sup> chantier vise à revoir la gouvernance du transport en commun**

Les élus Montréal et de la région métropolitaine revendiquent depuis longtemps une responsabilité et une imputabilité accrues en matière de transport en commun. Cet automne, les discussions entre les élus ont permis de proposer au gouvernement une première entente qui reconnaît le caractère régional du métro. Les discussions doivent se poursuivre car les choix en matière de transport concernent également l'aménagement, l'habitation et les infrastructures, des compétences qui interpellent au quotidien les élus municipaux.

## **Dernier chantier et non le moindre : le financement du Plan de transport.**

Quand on parle de transport, on parle d'investissements majeurs et de frais de fonctionnement récurrents. Les modes de financement actuel des transports sont extrêmement complexes.

Pour exprimer notre engagement le plus simplement possible, je dirai que par son Plan, Montréal s'engage pour sa part à déboursier au cours des dix prochaines années près de 250 M \$ par année pour réaliser les projets que je viens d'énumérer.

- Outre les moyens financiers dont Montréal dispose déjà,
- Outre les programmes gouvernementaux existants, tels que la SOFIL et le Fonds vert,
- et outre la part que les gouvernements vont sans doute investir dans des projets majeurs sur notre territoire,

Montréal doit aussi pouvoir compter sur de nouvelles sources de revenus pour mettre en œuvre son Plan de transport :

Premièrement :

Le maire de Montréal a déjà entrepris, avec ses collègues des grandes villes canadiennes, des démarches pour convaincre le gouvernement canadien de déployer une stratégie nationale des transports en commun; dans un premier temps, les villes espèrent recevoir 2 MM \$ par année qui seraient répartis entre les villes ayant adopté un plan de transport axé sur le transport collectif. Rappelons que le Canada est le seul pays du G8 à ne pas encore avoir adopté une telle mesure.

Deuxièmement :

Plus récemment, les villes ont proposé au gouvernement canadien de leur verser la cent de la TPS

Troisièmement :

Nous sommes d'avis que l'installation de péages électroniques ceinturant l'île de Montréal mérite d'être très sérieusement considérée. Les revenus nets que certaines études estiment à 300 M \$ par année pourraient être directement utilisés pour la réalisation des projets de développement du transport en commun et de nos infrastructures. Nous voulons en débattre avec les montréalais au cours des consultations qui vont se tenir cet été et cet automne.

Les décisions finales relatives au financement du Plan de transport seront donc prises au terme de la consultation publique, lors de l'adoption du Plan en novembre 2007, en tenant compte du résultat des trois démarches que je viens d'énumérer.

Quelques mots encore avant de terminer :

Montréal est déjà, à bien des égards, un lieu exceptionnel.

Nous proposons un projet ambitieux, stimulant et qui se veut rassembleur : celui de réinventer notre avenir, en misant encore plus sur le développement durable et la qualité de vie.

Plusieurs autres grandes villes du monde ont déjà entrepris de mettre en œuvre des plans très ambitieux qui misent sur le transport collectif comme outil stratégique de développement et d'amélioration de la qualité de vie.

Quant on y regarde de près, l'approche de ces villes repose sur un certain nombre de conditions très évidentes :

- l'adoption d'une vision d'ensemble et ambitieuse et de priorités d'action claires;
- l'adhésion de la population,
- l'appui des gouvernements supérieurs
- et finalement, une volonté politique sans faille des conseils et des dirigeants municipaux.

Nous croyons sincèrement que les débats qui vont conduire à l'adoption du Plan de transport d'ici à la fin de l'automne vont démontrer que l'ensemble de ces conditions peuvent être réunies à Montréal et que notre plan, même s'il est ambitieux, va se réaliser.

Je vous remercie.