

**Commission permanente du conseil d'agglomération sur
l'environnement, le transport et les infrastructures**

**Étude publique du Bilan 2009-2010
du Plan de transport**

Rapport d'étude et recommandations

**Rapport déposé au conseil d'agglomération
25 novembre 2010**

Ville de Montréal

Direction générale
Direction du greffe
Division des élections et du soutien aux commissions
275, rue Notre-Dame Est, bureau R.134
Montréal (Québec) H2Y 1C6

La commission

Président

Dominic Perri

Conseiller de la ville

Arrondissement de Saint-Léonard

Vice-président

M. Edgar Rouleau

Maire

Cité de Dorval

Membres

Mme Andrée Champoux

Conseillère d'arrondissement

Arrondissement de Verdun

M. Jean-François Cloutier

Conseiller d'arrondissement

Arrondissement de Lachine

M. Benoît Dorais

Maire d'arrondissement

Arrondissement du Sud-Ouest

Mme Ginette Marotte

Conseillère de la ville

Arrondissement de Verdun

M. Anthony Housefather

Maire

Côte-Saint-Luc

Montréal, le 25 novembre 2010

Monsieur Claude Dauphin
Président du conseil d'agglomération
Hôtel de ville de Montréal

Monsieur le président,

Conformément au Règlement sur les commissions permanentes du conseil d'agglomération (RCG06-024), nous avons l'honneur de déposer, au nom de la Commission du conseil d'agglomération sur l'environnement, le transport et les infrastructures, le rapport de l'étude publique sur le Bilan 2009-2010 du Plan de transport.

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

Original signé

Dominic Perri
Président

Original signé

Christiane Bolduc
Secrétaire recherchiste

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	4
LE PROCESSUS D'ÉTUDE	4
LE BILAN 2009-2010 DU PLAN DE TRANSPORT	5
LES COMMENTAIRES DU PUBLIC ET L'ANALYSE DE LA COMMISSION	8
CONCLUSION	10
LES RECOMMANDATIONS	11
ANNEXE	16

INTRODUCTION

La Commission permanente du conseil d'agglomération sur l'environnement, le transport et les infrastructures a procédé à l'étude publique du Bilan 2009-2010 du Plan de transport conjointement avec la Commission du conseil municipal sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif. Les commissions ont tenu une séance publique d'information qui s'est déroulée le 16 septembre 2010.

Au cours de cette assemblée publique, les présidents des deux commissions, M. Dominic Perri et M. Bernard Blanchet ont, à tour de rôle, défini les objectifs de l'étude publique et introduit le sujet à l'étude. Mme Manon Barbe, membre du comité exécutif responsable du transport, a rappelé la vision et les grandes orientations du Plan de transport alors que M. Claude Carette, directeur par intérim à la Direction des transports et M. François Major, conseiller en aménagement, chef d'équipe à la Division de la gestion des transports, ont fait le point sur l'état d'avancement des projets du Plan de transport et présenté les interventions réalisées en 2009-2010.

Après avoir entendu et analysé les mémoires et les commentaires reçus, les commissions se sont réunies en séances de travail individuelles pour préparer leurs recommandations respectives qu'elles ont adoptées lors de l'assemblée publique conjointe du 14 octobre 2010.

Des personnes-ressources de la Direction des transports et de la Société de transport de Montréal ont été présents tout au long de ce processus d'étude publique pour fournir le soutien et l'expertise nécessaires aux membres des commissions.

LE PROCESSUS D'ÉTUDE

Des avis publics précisant l'horaire et les modalités de participation ont paru 14 jours avant la tenue de la première assemblée publique, dans deux quotidiens montréalais, un francophone et un anglophone. Les assemblées ont également été annoncées au moyen d'un affichage dans les bureaux Accès Montréal, les bureaux d'arrondissement et hôtels de ville de l'agglomération et sur le portail de la Ville. De plus, une invitation a été expédiée, par courrier régulier et courrier électronique, à plusieurs centaines de personnes et représentants d'organismes susceptibles d'être intéressés par le sujet. Enfin, un communiqué a été transmis à tous les médias nationaux et locaux.

Cinq séances de travail ont été nécessaires pour présenter le Bilan 2009-2010, discuter de son contenu et préparer les recommandations. La première séance de travail s'est déroulée le 25 août. Elle a été consacrée à la présentation détaillée du Bilan par les responsables de la Direction des transports et aux demandes d'éclaircissements de la part des membres des deux commissions. Deux autres séances de travail, tenues le jeudi 30 septembre et le jeudi 7 octobre dans le cas de la commission d'agglomération, et le 22 septembre et 14 octobre dans le cas de la commission d'agglomération, ont été réservées aux discussions et à la préparation et la finalisation des recommandations par les membres de chacune des commissions.

Plus de 90 personnes se sont présentées à l'assemblée publique du 16 septembre 2010 qui comportait une période de questions et de commentaires réservée aux citoyens. Seize (16) personnes ont pris la parole pour exprimer leurs opinions ou faire des recommandations. Cette assemblée publique d'information visait à rendre compte publiquement des réalisations des deux premières années du Bilan 2009-2010 du Plan de transport, elle a aussi permis d'apporter

des précisions, de répondre à des demandes d'éclaircissements de la part du public et de recueillir leurs commentaires.

Les commissions ont pu compter sur l'expertise et la collaboration des gestionnaires de la Direction des transports pour les soutenir dans leur analyse du dossier. Les commissions remercient particulièrement M. Claude Carette, directeur par intérim, Direction des transports et M. François Major, conseiller en aménagement, chef d'équipe à la Division de la gestion des transports.

Les recommandations de la commission ont été adoptées à l'occasion de l'assemblée publique conjointe du 14 octobre 2010.

Conformément au Règlement sur les commissions permanentes du conseil d'agglomération, le présent document peut être consulté sur la page Internet des commissions à www.ville.montreal.qc.ca/commissions de même qu'à la Division des élections et du soutien aux commissions de la Direction du greffe, bureau R-134 de l'hôtel de ville.

LE BILAN 2009-2010 DU PLAN DE TRANSPORT

Le Plan de transport de Montréal, adopté en juin 2008, est issu d'une longue démarche de planification et de consultation qui s'est amorcée en 2002 à l'occasion du Sommet de Montréal et qui a permis de dégager des orientations stratégiques et une vision du transport. Cette vision consiste à « Assurer les besoins de mobilité de tous les Montréalais, en faisant de leur ville un endroit agréable à vivre ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement. Pour ce faire, Montréal veut réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru des modes de transports actifs et collectifs ainsi que sur des usages mieux adaptés de l'automobile tels que le covoiturage, l'autopartage et le taxi. »

La première étape d'élaboration du Plan de transport a été l'occasion de dresser le portrait et le diagnostic du système de transport auquel ont adhéré tous les partenaires et qui a permis de dégager des recommandations qui furent à la suite intégrées au Plan de transport. Les consultations publiques organisées en 2007 sur une version préliminaire du Plan de transport ont abouti à l'adoption d'une version finale et de ses vingt et un chantiers, au mois de juin 2008.

La mise en œuvre du Plan de transport, qui couvre la période de 2008 à 2018, est consacrée au déploiement des différents chantiers du plan. Cette étape prévoit également la préparation d'un bilan annuel des réalisations. Le Bilan 2009-2010, qui fait l'objet du présent rapport, est en fait le 2^e bilan du Plan de transport et il couvre la période du 1^{er} janvier 2009 au 1^{er} juin 2010. La révision du Plan de transport est prévue en 2013 et ce bilan quinquennal sera alors l'occasion de faire la synthèse des projets et des programmes et de mesurer l'atteinte des objectifs des programmes ainsi que leur performance.

RÉALISATIONS ET RÉSULTATS

Un réseau de transport collectif renforcé

Le Bilan des deux premières années du Plan de transport présente un constat encourageant au niveau du transport collectif. En 2009, la STM a poursuivi le déploiement de son *Programme d'amélioration des services*, ce qui a permis de bonifier plusieurs services de transport collectif à l'échelle de toute l'agglomération.

L'offre de service du métro a atteint un niveau inégalé depuis la mise en service du métro en 1966 avec un record de 76 millions de véhicules-km, soit 530 000 km/an de plus par rapport à 2008. Il est à noter que des ascenseurs sont maintenant en service dans sept stations alors que le service à la clientèle a été amélioré par l'ajout de caméras, d'écrans de télévisions, de bacs de recyclage dans les stations et par une meilleure diffusion des interruptions de service.

L'offre de service des autobus a augmenté de 6,8 % en 2009, ce qui représente la plus forte augmentation des vingt dernières années. On note l'ajout de 140 autobus articulés neufs et de 412 autobus conventionnels neufs. Au total, ce sont 56 circuits qui ont bénéficié d'améliorations entre janvier 2009 et juin 2010, soit plus du quart des lignes de la STM. L'ouest de l'île de Montréal, l'arrondissement de Saint-Laurent, l'île des Sœurs et l'aéroport Montréal-Trudeau comptent parmi les secteurs qui ont le plus bénéficié de l'ajout de service. De plus, quatre nouvelles navettes Or ont été mises en service pour mieux desservir la clientèle âgée. Enfin, les autobus ont également bénéficié de nouvelles voies réservées et mesures préférentielles aux feux de circulation sur les axes Saint-Michel, Beaubien et Rosemont.

Ces résultats portent fruits, car l'achalandage de la STM a atteint un nouveau record de 382,8 millions de déplacements en 2009, malgré un contexte peu favorable en raison des pertes d'emplois en cette année de récession. La STM est en voie d'atteindre la cible d'achalandage fixée pour 2011, soit une croissance de 8 % par rapport à 2006.

Montréal a aussi poursuivi en 2009 la réalisation des grands chantiers de transport collectif du Plan de transport, avec notamment la construction de voies ferrées et la conception des plans des sept gares de la portion montréalaise du Train de l'Est, la signature d'une entente entre les partenaires pour le service rapide par bus (SRB) sur le boulevard Pie-IX et la poursuite des études de la navette ferroviaire jusqu'à l'aéroport Montréal-Trudeau et de la desserte de l'Ouest par train de banlieue.

Transport actif

Au niveau du transport actif, il y a lieu de souligner le succès de la piétonnisation saisonnière d'un tronçon de la rue Sainte-Catherine et de la rue Saint-Paul ainsi que des interventions des arrondissements et villes liées pour encourager la marche au moyen d'avancées de trottoirs et de mesures de déneigement prioritaires. Un montant de 10,6 M\$ a été consacré à la réalisation du programme 2009 de projets cyclables, ce qui a permis d'ajouter 49 km de voies cyclables. D'ici la fin de 2010, le déploiement du réseau cyclable se poursuivra à un rythme important avec l'ajout de 55 km de voies cyclables.

De plus, BIXI, le premier système de vélos en libre-service à grande échelle en Amérique du Nord, a remporté un succès inespéré avec 3000 vélos disponibles et 300 stations. La seconde phase a été devancée et 2000 vélos et une centaine de stations ont été ajoutés. BIXI est maintenant implanté dans huit arrondissements ainsi qu'ailleurs dans le monde, à Minneapolis, Londres, Melbourne et Washington.

Sécurité et qualité de vie

Plusieurs interventions ont permis d'améliorer la sécurité et la qualité de vie dans les quartiers. La Ville a réalisé un programme de sécurisation de 39 carrefours en 2009 et l'implantation de la réduction de la limite de vitesse à 40 km/h dans les rues locales de dix arrondissements. Ces programmes se poursuivront en 2010. Plusieurs campagnes de sensibilisation en sécurité des déplacements ont été menées par le Service de police (SPVM) et la Ville de Montréal sur les thèmes du déneigement, du piéton, du cycliste et du respect du 40km/h.

Un bilan positif en matière de sécurité a été maintenu en 2009. Les efforts des partenaires et le déploiement de diverses interventions font que la cible de réduction de 40 % des accidents en 10 ans est envisageable.

Réseau routier et déplacements à vocation économique

La conception de plusieurs projets majeurs s'est poursuivie en 2009-2010, dont le réaménagement de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain et la reconstruction du complexe Turcot par le MTQ. La Ville a déposé à l'égard du projet Turcot un mémoire visant à proposer un concept plus urbain et intégrateur basé sur le concept de mobilité durable.

La construction d'un boulevard urbain dans l'emprise de l'A-440 pour desservir Pierrefonds-Ouest, le prolongement des boulevards Jacques-Bizard dans l'Ouest et Maurice-Duplessis dans l'Est, la conception des carrefours Côte-des-Neiges/Remembrance et le réaménagement du carrefour Henri-Bourassa/Pie-IX (intégré au projet de système rapide par bus Pie-IX) font également partie des projets de réseau routier en cours d'élaboration.

L'optimisation des feux de circulation s'est poursuivie. Au cours de 2010, les feux de circulation de 50 nouvelles intersections seront mises à jour, ce qui complétera la phase 1 de ce programme. De plus, des systèmes de gestion dynamique des feux de circulation ont été mis en service sur les axes Henri-Bourassa, Sherbrooke et Pie-IX.

En plus de ces projets routiers, Montréal maintient ses efforts pour faciliter les déplacements à vocation économique, en participant notamment à la mise en place, avec les gouvernements supérieurs, de la *Porte continentale Ontario-Québec*. Par ailleurs, les travaux actuels se poursuivent pour implanter un réseau de camionnage à l'échelle de l'agglomération en 2010.

Dépenses et financement

Montréal a investi 616 M\$ en immobilisations en transport au cours de l'année 2009 ; de ce montant, 153 M\$ ont été consacrés à la mise en œuvre du Plan de transport. Le transport collectif occupe une part importante de ces investissements.

En combinant les dépenses d'immobilisation et d'exploitation du transport collectif, Montréal aura dépensé 88 M\$ en 2009 pour mettre en œuvre le Plan de transport, une hausse marquée par rapport aux 58 M\$ dépensés en 2008. Toutefois, bien que le montant de 88 M\$ dépensé par Montréal en 2009 ait permis de nombreuses réalisations d'envergure, il représente moins de 35 % des 240 M\$ qui seraient requis annuellement pour compléter d'ici dix ans les 21 chantiers du Plan de transport.

Des progrès importants dans le financement du transport collectif ont été accomplis au début de 2010 avec la mise en place par la Ville de Montréal d'une taxe sur le stationnement au centre-ville et l'augmentation de 1,5 ¢/l de la taxe sur l'essence dédiée au transport collectif à l'échelle métropolitaine. Toutefois, la réalisation du Plan de transport, tout comme l'atteinte des objectifs québécois de réduction des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020, nécessiteront des sources de revenus additionnels pour le transport collectif et actif.

Plusieurs options sont possibles pour générer des revenus additionnels, comme une augmentation graduelle de la taxe sur l'essence, une hausse des droits d'immatriculation, l'extension de la taxe sur le stationnement sur le territoire ou l'implantation d'un péage routier à l'échelle du Grand Montréal. Quelle que soit l'option retenue, la mise en place d'une source de financement dédiée, stable, récurrente et indexée est essentielle pour poursuivre avec succès

le virage vers la mobilité durable déjà induit par la mise en œuvre du *Plan de transport de Montréal*.

LES COMMENTAIRES DU PUBLIC ET L'ANALYSE DE LA COMMISSION

La commission a recensé la participation de plus de 90 personnes et représentants d'organismes à la séance publique d'information qu'elle a tenue conjointement avec la commission du conseil municipal, le 16 septembre 2010 pour présenter le Bilan 2009-2010 du Plan de transport.

À cette séance, seize participants ont fait part de leurs commentaires à la commission et quatre d'entre eux ont déposé un document écrit. La commission a aussi reçu, par courriel, les commentaires d'un citoyen de la Ville de Montréal, M. Jacques Lachance.

L'analyse des commentaires des participants a permis de dégager un consensus parmi les intervenants : les participants ont en effet tous salué les progrès réalisés au chapitre du transport collectif et actif dans le Bilan de l'an deux du Plan de transport. Ils ont souhaité que la Ville poursuive cet effort de réduction de la capacité routière sur le territoire montréalais, une vision partagée et appuyée par l'ensemble des membres des commissions. D'autres éléments du Bilan ont soulevé des questionnements, notamment le manque de financement et les retards enregistrés au niveau des grands projets structurants en transport collectif, comme la navette ferroviaire. Plusieurs en ont appelé à une cohésion d'intervention entre les différents partenaires associés au Plan de Transport et à l'importance de faire partager la vision du Plan de transport.

Accessibilité universelle, transport adapté et déplacements des aînés

La question du transport adapté et de l'accessibilité universelle ont fait l'objet de quelques interventions de la part des groupes qui militent dans ces domaines. Le Regroupement des activistes pour l'inclusion Québec ont demandé que le bilan des interventions réalisées en matière de transport adapté soit dorénavant annexé au bilan du Plan de transport. L'organisme ExAequo et le Regroupement des organismes de promotion du Montréal métropolitain ont insisté pour que la question de l'accessibilité universelle soit davantage mise en exergue dans les prochains bilans du Plan de transport. Quant à la Table de concertation des aînés de Montréal, elle a fait un plaidoyer en faveur des besoins des personnes âgées et de la sécurisation de leurs déplacements dans la métropole et elle a offert son expertise afin que les besoins de ce groupe de la population soient pris en compte et intégrés au Plan de transport. La commission a favorablement reçu ces commentaires et choisi d'y accorder le suivi nécessaire.

Transport actif

Le Dr Éric Notebaert, urgentologue à l'Hôpital Sacré-Cœur et professeur à la Faculté de médecine de l'Université de Montréal, a plaidé en faveur des bienfaits associés à la marche et au vélo. Il a entre autres souhaité que le Plan de transport fasse une part plus grande au transport actif, qu'il accélère l'extension du réseau BIXI à l'ensemble de l'agglomération, qu'il augmente le nombre de kilomètres de voies cyclables et qu'il envisage la promotion de la conduite sécuritaire à bicyclette. Dans ce même ordre d'idées, une autre intervenante, Mme

Hélène Leblanc, a dit souhaiter, compte tenu de la saturation du réseau cyclable actuel, que la Ville envisage de transformer la rue Ste-Catherine en une rue piétonne et cyclable.

Les commissaires ont été sensibles aux préoccupations émises par des participants relativement à la sécurité des pistes cyclables, et ils ont estimé important de demander que des efforts supplémentaires soient consacrés à une meilleure identification des différentes voies cyclables, qui permettra de sécuriser les déplacements des piétons et des aînés, notamment, aux abords de ces pistes. D'autres commissaires ont aussi fait valoir l'importance d'effectuer des études pour documenter le niveau de sécurité des différentes voies cyclables implantées.

Quant à la proposition visant à évaluer le potentiel d'utilisation des terrains limitrophes aux voies du CN et du CP aux fins du transport actif, notamment, le ski de fond, elle a été retenue comme recommandation.

Transport collectif

Les participants à l'assemblée publique ont salué à l'unanimité les progrès réalisés dans le Plan de transport dont plusieurs orientations sont favorables au transport collectif et actif. À la lecture des réalisations du Plan de transport, M. Anthony Frayne, de Transport 2000, s'est réjoui du changement de mentalité qui s'opère à la Ville de Montréal. Par contre, il s'est dit préoccupé des retards de plusieurs chantiers de transport en commun tels que les voies réservées sur Pie-IX et les mesures prioritaires pour autobus. Il a aussi déploré que certaines mesures adoptées pour les piétons ou les cyclistes ont souvent pour effet de retarder le service de transport par autobus.

La commission a été sensible à ces préoccupations. Elle a évalué qu'en raison du contexte actuel qui limite l'augmentation de la capacité du métro, il serait important de devancer l'implantation des 240 km de mesures prioritaires pour autobus (voies réservées et feux de circulation), car il s'agit de mesures dont la réalisation est simple, rapide et plus économique. De même, la commission a recommandé que les services liés à l'implantation d'un service de transport rapide par autobus en site propre (SRB) soient fonctionnels pour 2013 dans l'axe du boulevard Pie-IX et que le transport collectif par rail dans l'Ouest de l'Île soit priorisé.

Les représentants de deux centres de gestion de déplacements, Coop-Adapte et Centre de gestion des déplacements de Saint-Laurent, des organismes qui travaillent à la promotion d'alternatives aux déplacements en auto-solo par l'utilisation du transport collectif, ont aussi souligné les progrès importants enregistrés au niveau de l'amélioration de l'offre de service en transport collectif et ils ont encouragé la Ville à maintenir ce cap et son parti-pris pour le transport collectif, ce qui leur permet d'agir plus efficacement auprès des employeurs.

Sécurité et qualité de vie

Sur la question de la sécurité des déplacements, des intervenants ont invité la Ville de Montréal à assortir les réductions de la limite de vitesse à des mesures d'apaisement de la circulation, telles que les avancées de trottoirs afin d'engendrer un véritable changement de comportement de la part des automobilistes. Cette suggestion de M. Daniel Bouchard, du Conseil régional de l'environnement de Montréal, a aussi été reprise par M. Daniel Vanier de l'arrondissement de Hochelaga-Maisonneuve. Des commissaires ont de leur côté favorisé une application plus rigoureuse du Code de sécurité routière de la part du Service de police de la Ville de Montréal pour appuyer les efforts des arrondissements et des villes liées visant à apaiser la circulation.

Les commissaires se sont aussi entendus sur le fait que des indicateurs de performance quant à la réduction des gaz à effet de serre (GES) devraient être établis bien avant la diffusion du bilan quinquennal prévu en 2013.

Taxi

Des commissaires ont estimé que le chapitre consacré au taxi dans le Plan de transport aurait intérêt à être développé et ils ont demandé que ce volet du Plan de transport soit bonifié à partir des recommandations qui seront produites à l'issue de la consultation publique prévue à l'automne sur le sujet.

Transport à vocation économique

Des commissaires se sont intéressés à la question du transport de marchandises et ont demandé que soit établi le portrait du camionnage sur l'Île de Montréal et que soit évaluée la possibilité d'augmenter la part modale du transport de marchandises par voies ferrées.

Financement et gouvernance

Enfin, la question du financement a été soulevée à maintes reprises tant de la part des participants que des commissaires. Pour M. Daniel Bouchard, du Conseil régional de l'environnement de Montréal, l'un des mécanismes reconnus pour réduire la circulation automobile est le péage, mais il note qu'aucun progrès n'a été réalisé à ce chapitre. Des commissaires ont voulu connaître l'impact de la nouvelle taxe imposée sur le stationnement au centre-ville, alors que d'autres ont demandé que la Ville maintienne sa demande de hausser de 10 sous la taxe sur l'essence aux fins du financement du transport en commun.

L'analyse des commentaires portant sur la gouvernance dont ceux du Conseil régional de l'environnement de Montréal et de Transport 2000 notamment, a mis en lumière l'importance pour Montréal d'harmoniser les compétences des partenaires, de clarifier les rôles de planification et d'exploitation de certains intervenants, de faire partager sa vision du Plan de transport et d'assurer la cohésion des interventions. La commission a émis des recommandations qui vont dans ce sens.

CONCLUSION

La commission remercie les personnes de tous horizons qui ont participé à l'assemblée publique de présentation du Bilan 2009-2010 du Plan de transport. La commission souhaite souligner qu'elle a mise à profit toutes les présentations et tous les commentaires qui lui ont été faits dans le cadre des séances de travail, de l'assemblée publique de présentation et des périodes de questions, autant de la part des personnes-ressources de la Direction des transports que des différents intervenants présents.

Les recommandations qui suivent reflètent l'analyse de la commission et elles visent à bonifier les prochains bilans du Plan de transport.

LES RECOMMANDATIONS

Les recommandations de la commission ont été adoptées à l'unanimité des membres présents lors de l'assemblée publique du 14 octobre 2010.

LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL D'AGGLOMÉRATION SUR L'ENVIRONNEMENT, LE TRANSPORT ET LES INFRASTRUCTURES

Reconnaît la pertinence et l'intérêt que présente le Plan de transport de Montréal adopté en 2008 comme élément structurant de l'aménagement du territoire et elle réitère son appui à la vision globale que véhicule le Plan de transport ainsi qu'à son parti pris pour le transport actif et collectif.

La commission tient à féliciter l'agglomération de Montréal et la Société de transport de Montréal pour les résultats dignes de mention présentés dans le Bilan 2009-2010 du Plan de transport au chapitre du transport collectif et actif.

La commission remercie tous les citoyens et les représentants d'organismes qui lui ont fait part de leurs commentaires lors de la présentation publique du Bilan 2009-2010 du Plan de transport le 16 septembre 2010. La commission tient aussi à remercier les répondants de la Direction des transports qui ont participé aux travaux de la commission, pour la qualité de leurs présentations et de leurs interventions, lors des assemblées publiques et des séances de travail.

Au terme de ses travaux, la commission fait les recommandations suivantes au conseil d'agglomération dans le but de bonifier le prochain bilan du Plan de transport :

Considérant que le Plan de transport s'inscrit dans une démarche issue du Sommet de Montréal de juin 2002 ;

Considérant que le Plan de transport s'est élaboré autour de la vision définie en 2004 et qu'il a pour objectif d'assurer les besoins de mobilité de tous les Montréalais, en faisant de leur ville un endroit agréable à vivre ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement. Pour ce faire, Montréal veut réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et des modes actifs ;

Considérant que cette vision s'est cristallisée dans les projets du Plan de transport qui ont été repris dans le document d'orientation « Montréal 2025 » qui établit que Montréal mise sur des services et des infrastructures de transport collectif performants, sur les modes de rechange à l'automobile et sur la plus grande qualité de vie des familles ;

Considérant que cet objectif et cette vision interpellent tant les services corporatifs que les arrondissements, la ville centre et les villes liées en regard de leurs compétences respectives pour la réalisation du Plan de transport;

Considérant que le déploiement des 21 chantiers du Plan de transport s'échelonnara sur une période de 10 ans, depuis son adoption ;

Considérant que « l'agglomération de Montréal » désigne l'ensemble formé par les territoires de la Ville de Montréal (19 arrondissements) et des quinze villes reconstituées;

Considérant le cadre budgétaire de l'agglomération de Montréal et l'état des infrastructures urbaines;

la commission recommande au conseil d'agglomération :

Considérations générales sur le suivi de la mise en œuvre du Plan de transport

R-1

Que l'agglomération de Montréal poursuive son effort de réduction de la capacité routière sur son territoire et qu'elle maintienne cette position, face au gouvernement du Québec, dans tous les grands projets d'infrastructures routières, en s'assurant des transferts modaux nécessaires en faveur du transport collectif ;

R-2

Que l'agglomération de Montréal envisage la mise en œuvre des différents chantiers du Plan de transport et leur suivi avec la souplesse nécessaire pour pouvoir s'ajuster aux contingences de tous ordres et modifier au besoin le contenu de certains chantiers selon l'évolution de la conjoncture ;

Réseau routier

Considérant la recommandation de l'Office de consultation publique de Montréal de réévaluer la pertinence du corridor métropolitain Dalhousie pour l'installation d'un équipement de transport collectif de gabarit métropolitain comparativement à son implantation dans le corridor Bonaventure,

R-3

Que l'agglomération de Montréal demande à l'Agence métropolitaine de transport (AMT) de relancer la démarche visant l'implantation d'un équipement de transport collectif électrifié, de type tramway, tram-train ou système léger sur rail (SLR) entre la rive-sud et le centre-ville et d'évaluer le potentiel que pourrait représenter le pont Victoria pour les déplacements en transport collectif en vue d'installer une plus grande capacité de transport dans ce corridor ;

Transport collectif sur rail

R-4

Que l'agglomération de Montréal travaille de concert avec l'Agence métropolitaine de transport (AMT) pour prioriser les services de transport collectif sur rail entre le centre-ville et l'Ouest de l'Île ;

R-5

Que l'agglomération de Montréal, dans le cadre des démarches en cours avec Aéroports de Montréal (ADM) et l'Agence métropolitaine de transport (AMT) pour l'implantation d'une navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Pierre-Elliott Trudeau, associe étroitement les arrondissements et les villes liées à la planification du projet de navette et à son intégration au projet d'amélioration des services de trains de banlieue dans l'Ouest de l'Île ;

Transport collectif

R-6

Que l'agglomération de Montréal s'assure que les services liés à l'implantation d'un service de transport rapide par autobus en site propre (SRB) soient fonctionnels pour 2013 dans l'axe du boulevard Pie-IX ;

R-7

Que l'agglomération de Montréal, en raison du contexte actuel limitant l'augmentation de la capacité du métro, invite la STM et la Direction des transports à compenser par une augmentation de la capacité du réseau de surface en avançant l'implantation des 240 km de mesures prioritaires pour autobus (voies réservées et feux de circulation), car ces mesures sont plus simples, plus rapides et plus économiques à réaliser ;

Sécurité et qualité de vie

R-8

Que l'agglomération de Montréal s'assure d'établir des indicateurs de performance quant à la réduction des gaz à effet de serre (GES) au fur et à mesure des avancées du Plan de transport et ce, avant la diffusion du bilan quinquennal de 2013 ;

R-9

Que l'agglomération de Montréal demande à la Direction des transports de porter une attention particulière aux besoins des aînés et d'inclure et de mettre en valeur dans le prochain bilan du Plan de transport toutes les interventions visant la sécurisation des déplacements des usagers, et plus particulièrement des aînés, notamment près des pistes cyclables ainsi qu'aux intersections ;

R-10

Que l'agglomération de Montréal demande à la Direction des transports et à la STM d'inclure et d'annexer, dès cette année, le bilan des interventions réalisées en matière de transport adapté dans les prochains bilans du Plan de transport, de même que d'inclure et mettre en valeur toutes les mesures mises en place dans l'ensemble des chantiers du Plan de transport pour favoriser l'accessibilité universelle du réseau de transport ;

R-11

Que l'agglomération de Montréal s'assure que le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) fasse respecter le Code de sécurité routière de manière à ce que les efforts effectués par les arrondissements et les villes liées pour apaiser la circulation engendrent un véritable changement de comportement de la part de tous les usagers de la route ;

Transport actif**R-12**

Que l'agglomération de Montréal s'assure que tous les projets d'aménagement de voies cyclables prévoient, dès leur conception, des mesures d'harmonisation et de sensibilisation aux types de voies cyclables implantées, afin d'en améliorer la connaissance et la compréhension et qu'elle convie la Direction des transports à documenter le taux de fréquentation des différentes voies cyclables et leur niveau de sécurité respectif ;

R-13

Que l'agglomération de Montréal travaille de concert avec l'ensemble des partenaires pour évaluer le potentiel d'utilisation des terrains limitrophes aux voies du CN et du CP aux fins du transport actif ;

Transport à vocation économique**R-14**

Que l'agglomération de Montréal obtienne auprès de l'ensemble des organismes concernés les résultats des enquêtes réalisées par rapport au transport des marchandises de manière à pouvoir dresser le portrait du camionnage sur l'Île de Montréal ;

R-15

Que l'agglomération de Montréal travaille de concert avec l'ensemble des partenaires pour augmenter la part modale du transport de marchandises par voies ferrées ;

Le taxi

R-16

Que l'agglomération de Montréal confie à la Direction des transports le mandat d'intégrer à son prochain bilan le suivi des recommandations qui seront produites par les deux commissions du conseil municipal et du conseil d'agglomération chargées de l'étude de l'industrie du taxi à l'automne 2010 ;

Gouvernance et financement

R-17

Que l'agglomération de Montréal s'assure de la mise en place d'une structure organisationnelle comprenant un comité de grands partenaires régionaux du Plan afin de développer un programme détaillé de mise en œuvre concertée du Plan de transport, de faire partager la vision du Plan et d'inclure tous les partenaires aux discussions sur le financement du Plan de transport ;

R-18

Que l'agglomération de Montréal intensifie ses démarches auprès du gouvernement du Québec et des partenaires de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) pour s'assurer que l'imposition de la nouvelle la taxe sur l'essence continue de progresser et rapporte les revenus nécessaires à la concrétisation des éléments structurants du Plan de transport et qu'elle poursuive son analyse des autres sources complémentaires de financement et en établisse le portrait précis.

R-19

Que l'agglomération de Montréal s'assure que le déploiement des projets prévus dans le cadre des 21 chantiers du Plan de transport soit assorti du financement nécessaire.

ANNEXE 1

Responsable politique :

Mme Manon Barbe, membre du comité exécutif, responsable du transport et mairesse de l'arrondissement de Lasalle

Liste des personnes-ressources de la Ville de Montréal

Direction des transports

M. Claude Carette, directeur par intérim

M. François Major, conseiller en aménagement, chef d'équipe, Division de la gestion des transports

Liste des intervenants à l'assemblée publique du 16 septembre 2010

Mme Laurence Parent, RAPLIQ (Regroupement des activistes pour l'inclusion Québec)

Julie Bickerstaff, coordonnatrice, Table de concertation des aînés de Montréal (document écrit)

M. Luc Forget, ExAequo

M. Mathieu Noël, ROPMM, Regroupement des organismes de promotion du Montréal métropolitain

Dr Éric Notebaert, urgentologue, Hopital Sacré-Cœur de Montréal et Professeur agrégé, Faculté de médecine de l'Université de Montréal (mémoire)

M. Daniel Vanier (document écrit)

M. Alexandre Michaud, Québec Solidaire, Association régionale de Montréal

M. Daniel Bouchard, Conseil régional de l'environnement de Montréal

M. Anthony Frane, Transport 2000

M. Pierre Brisset, Groupe de recherche urbaine

M. Paul Bourque, citoyen

M. Pierre-Alain Cotnoir, Coop Adapte

M. Denis Gervais, Ville de Laval

Mme Hélène Leblanc, citoyenne

M. Pascoal Gomes, Centre d'écologie urbaine (document écrit)

Mme Aline Berthe, Centre de gestion des déplacements de Saint-Laurent

Mme Dominique Daigneault, CSN

Mémoire reçu sans présentation orale

M. Jacques Lachance

Liens internet : le présent rapport peut être consulté à l'adresse : www.ville.montreal.qc.ca/commissions