

**RÉPONSE DU COMITÉ EXÉCUTIF
AU RAPPORT DE LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL MUNICIPAL SUR LA MISE EN VALEUR
DU TERRITOIRE, L'AMÉNAGEMENT URBAIN ET LE TRANSPORT COLLECTIF
SUR L'ÉTUDE PUBLIQUE DU BILAN 2009-2010 DU PLAN DE TRANSPORT**

Mise en contexte

La Commission permanente du conseil municipal sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif a procédé le 16 septembre 2010 à l'étude publique du Bilan 2009-2010 du *Plan de transport 2008* de la Ville afin de rendre compte des réalisations des deux premières années de déploiement du Plan, d'apporter des précisions, de répondre à des demandes d'éclaircissements de la part du public et de recueillir des commentaires.

La commission a adopté ses recommandations le 14 octobre 2010. Par la suite, le rapport a été déposé à la séance du conseil municipal du 22 novembre 2010 et le comité exécutif en fut saisi à sa séance du 15 décembre 2010.

Commentaires d'ordre général

Le rapport de la commission fait état du processus d'étude publique, de la démarche générale du *Plan de transport* depuis le Sommet 2002 de Montréal jusqu'à la première révision du *Plan de transport* prévue en 2013, du déploiement du *Plan de transport 2008* de Montréal pendant la période 2009 et les cinq premiers mois de l'année 2010, tel que consigné dans le *Bilan 2009-2010* du *Plan de transport*.

Le déploiement du *Plan de transport* a touché à cinq grands domaines d'interventions :

- le renforcement du réseau de transport collectif;
- le développement du réseau de transport actif (marche et vélo);
- l'amélioration de la sécurité des déplacements et de la qualité de vie dans les quartiers;
- le maintien et le développement du réseau routier municipal;
- le suivi des dépenses liées aux projets du Plan et le développement de stratégies de financement.

Le rapport de la commission rapporte également les commentaires du public et les analyses de la commission. Il se termine par l'énoncé de 24 recommandations.

Dans ce qui suit, le comité exécutif apporte une réponse à chacune des recommandations émises par la commission.

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

R-1

Que la Ville de Montréal poursuive son effort de réduction de la dépendance à l'automobile sur son territoire et qu'elle maintienne cette position, face au gouvernement du Québec, dans tous les grands projets d'infrastructures routières ;

Réponse à R-1

Le comité exécutif souligne que la Ville a maintes fois affirmé son intention de réduire la dépendance à l'automobile sur son territoire et qu'elle continuera d'insister auprès du gouvernement du Québec et de tous ses partenaires afin qu'ils partagent cette orientation et qu'elle se reflète dans tous les grands projets routiers de la Ville et de ses partenaires sur le territoire de Montréal.

R-2

Que la Ville 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;

Réponse à R-2

Le comité exécutif rappelle que, comme en font foi les bilans 2008-2009 et 2009-2010, plusieurs chantiers et projets ont été amorcés et réalisés depuis l'adoption du *Plan de transport*. La Ville de Montréal a réalisé un grand nombre de projets dont elle est directement responsable dans le domaine du transport actif, de la sécurité des déplacements et de la qualité de vie liée au transport. Elle a injecté à un rythme accéléré depuis deux ans des ressources dans le transport, et en particulier dans le déploiement du *Plan de transport*. La Société de transport de Montréal (STM) a également mis en place de nouveaux services et de nouveaux équipements dans le but d'augmenter l'achalandage. La STM a même accéléré son Programme d'amélioration des services de transport en commun (PASTECC) 2007-2011 (chantier 5), dépassant l'objectif de 16% d'augmentation de l'offre de service au cours de l'année 2010.

Les disponibilités financières actuelles ne permettent pas de réaliser l'ensemble du *Plan de transport*. Des choix ont été faits sur les projets à réaliser. De plus, les projets métropolitains de transport en commun et les projets routiers sur le réseau supérieur évoluent dans un contexte changeant, les partenaires de la Ville comme l'Agence métropolitaine de transport et le ministère des Transports du Québec (MTQ) ayant chacun leur échéancier et financement propres.

La Ville est intervenue de façon opportune dans certains de ces projets et a dû négocier des compromis ou s'adapter à des exigences dans certains autres. Ainsi, le chantier 4, qui consistait à prolonger le métro d'une station à Pie-IX dans un premier temps, est modifié : la Ville de Montréal demande que la ligne bleue de métro soit prolongée vers Anjou de façon prioritaire. Le 9^e chantier sur les mesures prioritaires pour autobus sur 240 km d'artères fait l'objet de changements dans les programmations de la STM et de la Ville en raison des opportunités présentes sur le terrain. La réalisation des aménagements de rue dans les chantiers 14, 15, 16 et 17 s'adapte aux circonstances et aux disponibilités budgétaires. Des projets d'importance comme la navette ferroviaire, la desserte de l'Est et de l'Ouest par trains de banlieue, la reconstruction du complexe Turcot, le service de transport rapide par autobus en site propre (SRB) dans l'axe du boulevard Pie-IX et le projet Notre-Dame ont leur vie propre et la Ville de Montréal doit tenir compte des enjeux, des risques, des opportunités et des changements faisant partie de leur complexité.

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 la Ville 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 de développer une plus grande capacité de transport dans ce corridor;

Réponse à R-3

Le comité exécutif comprend que les deux projets évoqués par la commission sont liés à la problématique de l'axe Bonaventure, notamment à la nature des infrastructures et de l'offre de service dans l'axe et à l'accès au terminus et aux points de destination dans le centre-ville. La solution proposée par la Ville de Montréal dans l'axe mise sur une diffusion des passages d'autobus dans plusieurs rues du milieu. Elle est faisable et répond aux besoins de transport du grand nombre d'utilisateurs du transport en commun entre la Rive-Sud et Montréal.

La solution SLR/tramway/tram-train sur le pont Champlain est envisageable pour le long terme, particulièrement dans le contexte actuel où des scénarios de remplacement du pont Champlain sont à l'étude. Le potentiel du pont Victoria sera également évalué dans le cadre de divers projets. Il est cependant à prime abord limité par certains facteurs : créneaux disponibles pour le transport en commun en regard de ceux occupés par le transport des marchandises et limite de la capacité portante de la structure du pont.

R-4

Que la Ville 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 plus étroitement les arrondissements et les villes liées dans la planification du projet de navette et dans son intégration, à plus long terme, au projet d'amélioration des services de trains de banlieue dans l'Ouest de l'Île, qui comprend l'ajout de nouvelles voies ferrées jusqu'à Sainte-Anne-de-Bellevue;

Réponse à R-4

Le comité exécutif rappelle que ce projet relève d'Aéroports de Montréal (ADM) et que l'avancement du projet d'amélioration des services de trains de banlieue dans l'Ouest de l'île de Montréal est sous la responsabilité de l'Agence métropolitaine de transport (AMT). Le service du développement et des opérations veillera cependant à informer régulièrement les arrondissements et les villes liées de l'avancement du projet de navette ferroviaire, et sollicitera leur participation dans les activités de planification de ces projets.

Transport collectif

R-5

Que la Ville 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 ;

Réponse à R-5

Le comité exécutif rappelle que ce projet relève également de l'AMT qui a rendu public le rapport d'avant-projet préliminaire en juin 2010 et planifie une mise en service pour 2014.

L'insertion urbaine du SRB, et plus particulièrement celle des stations centrales, pose un défi technique en raison des contraintes d'emprise et du milieu existant et impliquera la réalisation de travaux municipaux importants. La Ville de Montréal et l'AMT détermineront les éléments d'aménagement et de sécurité qui viendront compléter et

bonifier le projet. À cette fin, la Ville de Montréal participe activement à l'étude d'avant-projet en cours.

R-6

Que la Ville 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 devançant 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 ;

Réponse à R-6

Le comité exécutif souligne que l'implantation de mesures prioritaires pour autobus est une priorité de Montréal. La STM et la Direction des transports de la Ville collaborent activement afin de réaliser les 240 km de mesures préférentielles pour bus prévus par le *Plan de transport* 2008 sur le territoire de l'agglomération sur une période 10 ans. Depuis 2008, 23 km de voies réservées ont été implantés et des feux prioritaires ont été ajoutés sur 35 km pour un total actuel d'environ 100 km de mesures préférentielles pour bus sur le territoire de l'île de Montréal. Signalons que le Plan stratégique 2020 de la STM prévoit en fait 350 km de mesures préférentielles pour bus à l'horizon 2020.

La Ville et la STM prévoient implanter en 2011 six nouveaux axes munis de mesures prioritaires (Saint-Joseph, Sherbrooke ouest, Saint-Jean/Pierrefonds, mesures de mitigation liées aux projets Turcot et Sherbrooke est, et des voies réservées à l'approche du pont de l'autoroute 25). La STM prévoit également améliorer le service des lignes de bus parallèles à la ligne orange du métro et créer de nouvelles lignes directes vers le centre-ville comme la 427 – Express Saint-Joseph.

Quant au métro, l'acquisition de 468 voitures neuves pour remplacer les 342 voitures MR-63 et assurer les besoins futurs en terme de croissance de l'achalandage (63 voitures) et de prolongements du métro (63 voitures) est en cours dans le cadre du contrat avec Bombardier. La livraison devrait s'échelonner entre 2013 et 2014. Les nouvelles voitures permettront une augmentation de la capacité d'une rame de métro de l'ordre de 15%.

Sécurité et qualité de vie

R-7

Que la Ville de Montréal confie aux directions appropriées le mandat 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 ;

Réponse à R-7

Le comité exécutif rappelle l'objectif de la Ville de réduire les émissions de GES de l'agglomération de Montréal de 30% par rapport à l'année de référence 1990. Deux directions du Service du développement et des opérations ont amorcé le suivi des émissions de gaz à effet de serre (GES) de manière coordonnée.

D'une part, dans le cadre de la mise en œuvre et de la révision quinquennale du *Plan de transport*, la Direction des transports est en train de constituer une base d'indicateurs de résultats. Parmi ceux-ci, des indicateurs environnementaux sont articulés autour de trois grandes thématiques, la qualité de l'air, la production des gaz à effet de serre et la consommation énergétique. Selon leur disponibilité, les données pourront être publiées dans les bilans annuels du Plan. Le bilan quinquennal de 2013 fera le point sur les GES après cinq années de déploiement du Plan.

La révision du Plan amènera formellement l'insertion d'un objectif global de réduction des émissions de GES propre au secteur du transport par rapport à l'année de référence 1990 et prévoira des interventions pour l'atteindre. Le *Plan de transport 2008* ne contenait pas d'objectifs précis au sujet des GES et mentionnait que la réduction des GES dépend des efforts des paliers fédéral, provincial et municipal de gouvernement, de l'efficacité énergétique des véhicules et du changement des habitudes de transport de la population.

D'autre part, la Direction de l'environnement et du développement durable produira tous les deux ans un bilan du *Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015*. Dans ces bilans, on retrouvera périodiquement un inventaire des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise, dont la composante associée au transport sera réalisée conjointement par la Direction des transports et par la Direction de l'environnement et du développement durable.

R-8

Que la Ville 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;

Réponse à R-8

Le comité exécutif partage entièrement la volonté de la commission de porter plus d'attention aux besoins des aînés. C'est dans cette optique que la Ville de Montréal a adhéré en 2010 à la démarche « Municipalités Amies des Aînés » (MADA) initiée par le Ministère de la Famille et des Aînés, démarche qui vise à améliorer la qualité de vie des personnes âgées en leur permettant de vieillir tout en restant actives dans leur communauté. Un comité de pilotage constitué de tous les services ou directions

impliquées, et notamment la Direction des transports et de la STM de même que de représentants d'arrondissements, a été mis sur pied pour élaborer un plan d'action à cette fin. Parmi les thèmes à traiter dans ce plan d'action on retrouve bien sûr les déplacements et les aménagements urbains. Le plan d'action sera élaboré en concertation avec divers partenaires, telles la Fédération des clubs de l'âge d'or du Québec, et sera de plus soumis à la consultation publique, normalement au printemps 2012, pour une adoption officielle en octobre 2012. Un futur bilan du plan de transport pourra faire état des actions posées.

Rappelons que, dans le cadre de son programme d'amélioration des services de transport en commun, la STM a aussi mis en place des navettes « or » destinées à assurer le transport des personnes âgées depuis les centres d'hébergement vers les points de destination des quartiers.

De plus, la Ville porte une attention particulière à la sécurité aux intersections en calibrant notamment les feux de circulation de façon à donner tout le temps de marche nécessaire à la traversée sécuritaire des intersections. L'installation de feux à décompte numérique a permis par ailleurs d'améliorer la compréhension du fonctionnement des feux piétons.

R-9

Que la Ville de Montréal demande à la Direction des transports et à la STM d'annexer, dès cette année, et d'inclure dans les prochains bilans du Plan de transport, l'inventaire des interventions réalisées en matière de transport adapté, 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;

Réponse à R-9

Le comité exécutif demande à la Direction des transports d'inclure dans les prochains bilans du *Plan de transport* l'inventaire des interventions réalisées en matière de transport adapté et les mesures pour favoriser l'accessibilité universelle mises en place dans les chantiers du *Plan de transport*.

Rappelons qu'à l'heure actuelle, le métro de Montréal comporte 68 stations, dont sept stations de la ligne orange sont présentement accessibles aux personnes à mobilité réduite, soit les trois stations de Laval (Montmorency, de la Concorde et Cartier) et quatre des cinq stations réalisées lors de la phase 2 du programme Réno-Systèmes (Henri-Bourassa, Berri-UQAM, Bonaventure, Lionel-Groulx et Côte-Vertu).

La station Berri-UQAM est accessible au niveau de la ligne orange seulement. Dans le cas de la station Bonaventure, la STM a terminé l'installation des ascenseurs entre les quais et la mezzanine, mais la station demeure inaccessible, car l'AMT n'a toujours pas installé les ascenseurs entre la mezzanine et le terminus centre-ville.

Quant aux projets à venir, il faut souligner que, dans le cadre de la phase 3 du programme Réno-Systèmes, environ 60 M\$ (incluant construction et honoraires) sont prévus, sur une enveloppe totale de 500 M\$, pour les travaux d'accessibilité du métro. Ce montant permettra de rendre accessibles quatre stations additionnelles d'ici 2015, tel que détaillé au tableau suivant.

Stations	Début travaux	Fin travaux
Vendôme	À définir (en conception)	Avant septembre 2014 (ouverture du CUSM)
Champ-de-Mars	Automne 2011	Automne 2013
Deux stations à définir	À définir	Avant la fin de 2015

Les stations Vendôme (CUSM) et Champ-de-Mars (CHUM) ont été retenues en raison des projets d'hôpitaux universitaires qui seront réalisés dans les prochaines années. Deux autres stations seront sélectionnées dans les prochains mois par le comité Accessibilité à partir d'un exercice de priorisation des stations.

En 2015, un total de douze stations seront donc accessibles, soit 39 % des stations de la ligne orange ou 18 % des stations du réseau. Cet échéancier, qui tient compte des coûts élevés des travaux (15 M\$ par station en moyenne pour la phase 3) et de la capacité de réalisation de la STM, a été approuvé par les membres du comité Accessibilité de la STM, qui regroupe des organismes représentant les personnes à mobilité réduite.

L'administration appuie le principe d'accessibilité universelle; toutefois, le coût des ascenseurs demeure très élevé, particulièrement en fonction du faible nombre d'usagers. Le respect de l'échéancier de trois stations par année visé au *Plan de transport* impliquerait des investissements d'environ 45 M\$ par année, ce qui mobiliserait une grande partie des ressources actuellement disponibles et dédiées au *Plan de transport*.

De plus, l'expérience de la phase 2 de Réno-Système STM indique qu'un rythme de trois stations par année aurait des impacts importants sur le service à la clientèle, avec trois chantiers majeurs en tout temps dans le métro.

Des solutions moins coûteuses comme l'installation de plates-formes mobiles dans les escaliers sont présentement à l'étude du point de vue de la faisabilité et de la sécurité.

Rappelons en terminant que les ascenseurs dans le métro ne constituent qu'une partie de la stratégie d'accessibilité de la STM, qui comprend le transport adapté, les autobus à plancher bas, etc. À ce titre, les bus acquis par la STM depuis 2009 sont munis de

rampe avant pour la clientèle en fauteuil roulant. Enfin, les budgets affectés au transport adapté ont permis d'en augmenter la fréquentation de 17% entre 2008 et 2010.

R-10

Que la Ville de Montréal incite les arrondissements et les villes liées à harmoniser l'implantation de la réduction de la limite de vitesse de 50km/h à 40km/h à des mesures d'apaisement de la circulation, comme les rétrécissements de rues ou les avancées de trottoirs, de manière à engendrer un véritable changement de comportement de la part des automobilistes;

Réponse à R-10

Le comité exécutif rappelle que le projet de réduire la vitesse de 50 à 40 km/h dans les rues locales de Montréal, terminé en 2010, s'inscrit dans une démarche globale de gestion de la circulation routière et a pour objectif l'amélioration de la sécurité routière et de la qualité de vie. Il fait partie d'un plan d'action pour atteindre l'objectif du *Plan de transport* de réduire de 40% les accidents. Les changements réglementaires et l'installation de la signalisation, premières étapes de cette démarche, sont suivis par des actions de communication et de contrôle.

Les changements de comportement escomptés chez les conducteurs en termes de réduction de vitesse et de conduite plus sécuritaire seront accentués lorsque des mesures d'accompagnement en matière d'aménagement viendront consolider la cohérence entre la nouvelle réglementation et l'environnement routier. Ces mesures augmenteront la notoriété et la visibilité de la nouvelle limite de vitesse et convaincront encore plus chaque automobiliste d'adapter son comportement à la nouvelle réalité.

L'étude d'évaluation avant-après qui se poursuivra en 2011 permettra à la Direction des transports de bien comprendre les comportements des conducteurs et de déterminer les mesures d'accompagnement appropriées à mettre en œuvre.

Qu'il s'agisse de la planification locale des déplacements (les Plans locaux de déplacement ou PLD), de l'aménagement de quartiers verts, de l'implantation de mesures de modération de la circulation routière, de mesures de gestion de la circulation, et de tout autres actions envisagées dans le cadre du *Plan de transport*, Montréal accorde une grande importance à l'intégration et à l'harmonisation des diverses mesures.

Afin de s'assurer que les orientations du *Plan de transport* se traduisent par des mesures concrètes et harmonisées, Montréal a mis en place une Table de concertation municipale regroupant les dix-neuf arrondissements. Cette Table, à laquelle participe aussi le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM), permet des échanges efficaces entre les différents intervenants et permet d'améliorer l'encadrement et l'appui technique selon une approche participative.

R-11

Que la Ville de Montréal prévoit le financement adéquat du programme des Quartiers verts pour permettre aux arrondissements de mettre en œuvre les mesures nécessaires à la planification et à la réalisation d'aménagements physiques;

Réponse à R-11

Le comité exécutif informe les membres de la commission que l'année 2011 marquera une première étape importante dans le programme des Quartiers verts. Un premier Quartier vert devrait être identifié afin de servir de projet pilote. Un montant de 3,025 M\$ a été prévu en 2011 dans le Programme triennal d'immobilisation (PTI) pour financer l'implantation de ce premier Quartier vert. Cet argent servira à implanter les mesures nécessaires pour délimiter le Quartier vert, c'est-à-dire ce que l'on appelle les portes d'entrée au Quartier vert. Le travail qui sera effectué dans le cadre de l'implantation de ce premier Quartier vert permettra de mieux cerner les enjeux et les défis d'un tel programme, et surtout de préciser les besoins financiers réels nécessaires de même que le partage financier entre la Ville centre et les arrondissements.

Signalons que le Guide d'implantation des Quartiers verts sera publié en 2011.

R-12

Que la Ville de Montréal invite les arrondissements à faire appel à l'expertise des Centres de gestion des déplacements (CGD) pour les aider à développer leurs plans de déplacement urbain et qu'elle appuie leurs demandes de financement auprès du Ministère du transport du Québec;

Réponse à R-12

Le comité exécutif rappelle que la Direction des transports a remis aux arrondissements et aux villes liées un Guide d'élaboration des plans locaux de déplacements (PLD). Ce Guide mentionne l'importance d'utiliser les ressources des CGD pour réaliser les PLD. Une section du Guide et l'annexe E est consacrée à la gestion de la demande et à l'aide que les CGD peuvent apporter et des fiches traitent de sujets comme le covoiturage, le stationnement, etc., au sujet desquels les CGD peuvent apporter une contribution essentielle.

La Ville de Montréal appuiera toute demande de financement des CGD au MTQ parce qu'elle considère les CGD comme un instrument essentiel de la mise en place de plusieurs formes de gestion de la demande de transport et de changements des mentalités face au transport.

R-13

Que la Ville de Montréal demande à la Direction des transports de développer, à l'intention des arrondissements et des villes liées, un outil unique qui intégrerait l'ensemble des éléments nécessaires au déploiement des plans locaux de

déplacement, en l'occurrence le guide d'aménagement durable des rues de Montréal, qui comporte des volets relatifs aux mesures d'apaisement de la circulation et à l'implantation des Quartiers verts ;

Réponse à R-13

Le comité exécutif informe les membres de la commission que le travail d'élaboration du Guide d'aménagement durable des rues de Montréal, projet lié au déploiement de la Charte du piéton, elle-même intégrée du *Plan de transport* de Montréal est déjà commencé. C'est la Division de la sécurité et de l'aménagement du réseau artériel de la Direction des transports qui a le mandat de produire ce guide. Un premier travail de réflexion en 2010 a permis de déterminer douze grands thèmes à traiter, dont la géométrie des rues, la modération de la circulation, l'éclairage et les feux de circulation, le mobilier urbain et les Quartiers verts. Le guide a pour but principalement d'assurer une plus grande harmonisation dans les façons de faire.

L'année 2011 verra la mise sur pied d'un Comité de pilotage regroupant des représentants de divers services centraux, d'arrondissements et de la STM afin de bénéficier d'un maximum de ressources et d'expertises pour poursuivre l'élaboration du guide, mais aussi, et surtout, pour en maximiser la notoriété et la visibilité en vue de favoriser son utilisation par le plus grand nombre d'intervenants.

Mentionnons que les arrondissements et les villes liées disposent depuis juin 2010 d'un Guide des Plans locaux de déplacements, dont le but est de donner les balises nécessaires à la confection des PLD.

Transport actif

R-14

Que la Ville de Montréal demande à la Direction des transports d'étudier la possibilité de réévaluer la réglementation en regard de la signalisation et du marquage au sol en vue de favoriser le transport actif;

Réponse à R-14

Le comité exécutif reconnaît l'importance d'une signalisation et d'un marquage de qualité pour faciliter et encourager les déplacements actifs sur l'ensemble du territoire montréalais. Il convient de mandater la Direction des transports afin qu'elle évalue la nécessité de réviser les types de signalisation et de marquage au sol en vue de mieux les adapter au contexte montréalais et de mieux répondre aux besoins des cyclistes.

La Direction des transports devra également se pencher sur les normes en vigueur de même que sur les procédés nouveaux de marquage au sol qui sont susceptibles d'améliorer et de sécuriser les déplacements des cyclistes et des piétons.

R-15

Que la Ville 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 d'assurer la sécurité des déplacements de tous les usagers;

Réponse à R-15

Le comité exécutif informe les membres de la commission que tous les projets d'aménagement de voies cyclables respectent et se conforment aux normes d'aménagement en vigueur généralement reconnues. Toutefois, il convient de mandater la Direction des transports afin qu'elle évalue les différentes façons possibles de mieux informer les usagers sur les différents types de voies que comporte le réseau cyclable et sur le comportement à adopter lors de leurs déplacements sur le réseau cyclable en vue d'assurer leur sécurité.

R-16

Que la Ville de Montréal confie à la Direction des transports le mandat de documenter le taux de fréquentation des différentes voies cyclables et leur niveau de sécurité respectif;

Réponse à R-16

Le comité exécutif reconnaît l'intérêt de disposer d'un portrait plus détaillé et mieux documenté de l'achalandage du réseau cyclable montréalais. Il encourage la Direction des transports se doter des moyens lui permettant de mesurer périodiquement et à des endroits déterminés la fréquentation du réseau cyclable, dans le respect des disponibilités budgétaires, et à diffuser les données de façon appropriée.

Le comité exécutif confie également à la Direction des transports le mandat d'évaluer le niveau de sécurité des différents types d'aménagements cyclables (piste, bande, chaussée désignée) sous sa responsabilité et de proposer s'il y a lieu les correctifs appropriés au design des futures voies cyclables.

R-17

Que la Ville 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;

Réponse à R-17

Le comité exécutif est d'accord pour que la Direction des transports évalue le potentiel que peut représenter l'utilisation des terrains limitrophes aux voies ferrées du CN et du CP aux fins du transport actif. Le *Plan de transport* prévoit l'implantation d'une véloroute dans l'emprise ferroviaire du CP entre le pont de l'Île Perry (Laval) et la rue Notre-Dame.

À cet effet, il demande que les négociations soient accélérées avec le Canadien Pacifique afin qu'une entente soit conclue et que les premiers travaux puissent débiter rapidement.

Considérant le succès remporté par le système de vélo en libre-service BIXI et le devancement du déploiement de sa deuxième phase,

R-18

Que la Ville de Montréal envisage, suite aux demandes des arrondissements, le déploiement d'une troisième phase du système BIXI qui soit différente du concept original qui priorisait les secteurs à forte densité, qu'elle procède rapidement à l'évaluation des projets pilotes en cours et qu'elle considère la possibilité d'ajouter un volet accessible aux familles avec de jeunes enfants;

Réponse à R-18

Le comité exécutif souligne que pour sa troisième saison, amorcée en avril 2011, BIXI comptera des stations dans 3 nouveaux arrondissements : Côte-des-Neiges - Notre-Dame-de-Grâces, Ahuntsic-Cartierville et Verdun, de même que dans la Ville de Westmount. Compte tenu des coûts importants associés au déploiement du système BIXI, le comité exécutif estime qu'il est nécessaire qu'une étude avantages-coûts et une étude de marché soient réalisées par la Société vélo libre-service, qui gère le système de vélo en libre-service BIXI à Montréal, avant d'envisager d'autres développements.

Transport à vocation économique

R-19

Que la Ville 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;

Réponse à R-19

Le comité exécutif est d'avis que le domaine du transport des marchandises mérite une plus grande attention et souligne l'importance d'améliorer la connaissance des mouvements de marchandises, par modes, particulièrement en ce qui concerne les déplacements effectués en milieu urbain.

Montréal s'est associée au Comité interrégional pour le transport des marchandises (CITM) et au ministère des Transports du Québec pour réaliser à l'automne 2010 une enquête sur les déplacements de camions accédant aux principaux sites intermodaux de Montréal (terminaux rail-route, port de Montréal).

L'enquête est terminée et la validation et l'analyse des résultats sont en cours. Elle permettra d'avoir une vision plus éclairée de la répartition des flux de camions de

marchandises dans la région montréalaise, et particulièrement sur l'île de Montréal, ainsi que des différents marchés. Les résultats seront fort utiles pour les démarches de planification en cours, par exemple pour la mise à jour du réseau de camionnage et pour l'amélioration de l'accès au réseau routier supérieur à partir des sites intermodaux.

Même si cette enquête ne couvre pas tous les déplacements de camions, elle vise les grands générateurs et permet de tester une méthodologie qui pourra être applicable à d'autres secteurs de la Ville.

R-20

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

Réponse à R-20

L'une des orientations importantes du *Plan de transport* est le maintien de l'intégrité physique et fonctionnelle des liens ferroviaires à Montréal. Pour cela, la cohabitation harmonieuse entre les chemins de fer et les activités urbaines s'avère une condition essentielle au maintien du système ferroviaire très étendu sur l'île de Montréal.

Le comité exécutif reconnaît qu'une utilisation accrue du système ferroviaire est à favoriser dans le créneau de marché du rail, qui est extrêmement efficace, en particulier pour le transport massif de marchandises sur de longues distances. L'intermodalité rail-route, une tendance lourde dans les dernières années, devra également se poursuivre afin de permettre au rail de mieux jouer son rôle dans le marché urbain de Montréal. D'ailleurs, les deux grands chemins de fer exploitent déjà trois terminaux rail-route (Lachine, Taschereau et Expressway), qui permettent de transborder efficacement des conteneurs et des remorques dans les convois ferroviaires qui relient Montréal aux grands marchés de l'Amérique du Nord.

Le comité exécutif tient à souligner que la hausse souhaitée du trafic de marchandises par chemin de fer doit prendre en compte la demande accrue – et anticipée – des services de train de banlieue, ce qui pourrait nécessiter que la capacité de certains tronçons névralgiques du réseau ferroviaire soit augmentée.

Bien que les activités de transport de marchandises par rail relèvent d'entreprises privées, les villes et les arrondissements peuvent y contribuer positivement en favorisant des pratiques d'aménagement qui minimisent les conflits d'usage entre le réseau ferroviaire et les activités urbaines adjacentes.

Par ailleurs, Montréal continuera d'être un lieu de convergence du camionnage de tout le Québec. Le camion y joue un rôle essentiel tant pour l'approvisionnement que pour la distribution, mais en même temps la circulation des véhicules lourds sur le territoire montréalais a certains impacts négatifs sur la quiétude des milieux de vie résidentiels et

sur le réseau routier municipal, que les villes et les arrondissements doivent tempérer à l'aide des réglementations appropriées.

Le taxi

R-21

Que la Ville 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 ;

Réponse à R-21

Le comité exécutif s'engage à étudier attentivement les rapports des commissions et les recommandations qu'elles formulent en ce qui a trait à l'industrie du taxi et à y répondre.

Gouvernance et financement

R-22

Que la Ville de Montréal s'assure dès maintenant 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 son financement;

Réponse à R-22

Le comité exécutif rappelle qu'il existe une structure organisationnelle au sein de la Ville pour gérer le déploiement du *Plan de transport*. L'établissement sur une base annuelle des priorités de projets se fait au sein des comités et des instances de la Ville traitant des projets, en concertation avec les partenaires externes. La Direction des transports et la STM inscrivent ces priorités dans leurs Programmes triennaux d'immobilisations (PTI).

Pour ce qui concerne les projets régionaux d'envergure, la Ville a poursuivi ses efforts de représentation auprès de ses partenaires régionaux et également au sein des instances de la Communauté métropolitaine de Montréal.

Rappelons qu'en 2007, une entente importante a été conclue sur le partage du déficit net métropolisable du métro, reconnu maintenant comme un équipement de transport métropolitain. En 2009, les élus de la CMM se sont entendus sur le partage des déficits nets des autres modes et équipements de nature métropolitaine, comme les trains de banlieue et les express métropolitains; cette entente a été reconnue dans le budget 2010 du gouvernement du Québec et doit être intégrée dans une révision majeure de la

Loi sur l'Agence métropolitaine de transport (AMT) d'ici la fin de 2011. Montréal a obtenu certains pouvoirs habilitants dans le domaine de la fiscalité, ce qui a permis l'instauration en 2010 d'une nouvelle taxe sur le stationnement au centre-ville et une nouvelle taxe sur l'immatriculation des véhicules, qui permettent d'augmenter le financement des projets de la STM. En 2011, la CMM a demandé au gouvernement du Québec une augmentation de 5¢ /l d'essence sur la période 2011-2020 pour le financement de projets métropolitains de transport collectif.

Le contexte évolue rapidement dans le domaine de la planification et du financement. En effet, trois démarches de planification stratégique sont amorcées depuis peu dans la région :

- la révision du Plan stratégique de l'AMT;
- la réalisation d'un Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD) par la CMM, dont l'adoption est prévue pour le 30 avril 2011;
- la réalisation d'un Plan de mobilité durable pour la région de Montréal par le ministère des Transports du Québec (MTQ), annoncée récemment par le ministre des Transports lors de la dernière rencontre de la Table Québec-municipalités le 11 février 2011.

Dans le cadre de ses trois démarches, la Ville a exprimé ses points de vue à l'AMT et participe au PMAD de la CMM. Elle compte suivre de près les travaux du MTQ pour ce qui concerne le Plan de mobilité durable. La Vision du *Plan de transport*, les projets qu'elle considère prioritaires et la question complexe du financement sont rappelés aux partenaires régionaux à toutes les rencontres et discussions.

De plus, dans un mémoire pré-budgétaire récent, la CMM a proposé au gouvernement du Québec une augmentation de 5¢ /l d'essence sur 10 ans pour financer des projets métropolitains, dont la liste prioritaire a été établie. Plusieurs projets de nature métropolitaine du *Plan de transport* de Montréal font partie de cette liste. La Ville participera activement aux discussions futures sur l'affectation des nouveaux revenus fiscaux aux projets métropolitains de transport collectif à mesure de leur émergence et de leur avancement.

La Direction des transports a examiné depuis 2008 la création d'un comité des grands partenaires régionaux du Plan, mais le montage d'un tel comité était difficile dans le contexte et la structure de gouvernance régionale. La CMM est l'organisme régional qui est responsable de la planification des transports métropolitains et constitue donc l'organisme par lequel la réflexion régionale sur les projets et le financement est actuellement faite. Il s'agit pour la Ville d'y faire valoir ses points de vue (Vision de transport, projets métropolitains et idées sur le financement) qui émanent du *Plan de transport 2008* de la Ville.

R-23

Que la Ville de Montréal envisage la possibilité de modifier le territoire d'application de la taxe sur le stationnement, dès que l'analyse des revenus engendrés par cette taxe au cours de la première année d'application sera réalisée;

Réponse à R-23

Le comité exécutif considère que la réflexion sur la possibilité d'élargir le territoire d'application de la taxe sur les parcs de stationnement devra se faire au sein de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

R-24

Que la Ville 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 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.

Réponse à R-24

Le comité exécutif souligne que la Ville de Montréal a convaincu ses partenaires de la CMM de demander une augmentation de la taxe régionale de 5¢ / litre d'essence pour financer des projets métropolitains de transport collectif, notamment prévus dans le *Plan de transport* de Montréal. Les élus ont jugé de calibrer les hausses de la taxe sur l'émergence et l'avancement des projets métropolitains.

Par ailleurs, la Ville de Montréal a participé au colloque de février 2011 sur le financement du transport collectif organisé par URBA 2015 de l'Université du Québec à Montréal. Ce colloque de haut niveau a fait le point sur toutes les sources de financement envisageables et a publié les résultats des travaux des chercheurs universitaires et des experts invités.

Une réflexion appliquée à la Ville de Montréal sera amorcée sur la base des résultats du colloque et sera consignée dans un rapport d'analyse qui sera préparé par la Direction des transports et le Service des Finances et qui sera soumis prochainement au comité exécutif.

En conclusion

Le comité exécutif remercie les membres de la Commission permanente du conseil municipal sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif pour la qualité du rapport produit sur le sujet du *Bilan 2009-2010* du *Plan de transport* de Montréal et pour la pertinence des recommandations découlant de leurs travaux.