

**RÉPONSE DU COMITÉ EXÉCUTIF
AU RAPPORT DE LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL D'AGGLOMÉRATION SUR
L'ENVIRONNEMENT, LE TRANSPORT ET LES INFRASTRUCTURES
SUR L'ÉTUDE PUBLIQUE DU BILAN 2009-2010 DU PLAN DE TRANSPORT**

Mise en contexte

La Commission permanente du conseil d'agglomération sur l'environnement, le transport et les infrastructures 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 d'agglomération du 25 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 19 recommandations.

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

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;

Réponse à R-1

Le comité exécutif souligne que l'agglomération de Montréal a maintes fois exprimé sa volonté de réduire la dépendance à l'automobile par des investissements dans les transports collectifs et par un nouveau partage de la route qui peut impliquer une réduction de la capacité de certains éléments du réseau. L'agglomération de Montréal continuera d'insister auprès du gouvernement du Québec et de tous ses partenaires afin qu'ils partagent cette orientation et que cette orientation se reflète dans tous les grands projets routiers de Montréal et de ses partenaires sur le territoire de l'île.

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;

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*. L'agglomération 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 (PASTEC) 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 Montréal comme l'Agence métropolitaine de transport et le ministère des Transports du Québec (MTQ) ayant chacun leur échéancier et financement propres.

Montréal 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 l'agglomération 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 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;

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 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. 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.

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 ;

Réponse à R-4

Le comité exécutif s'est déjà prononcé favorablement par résolution le 16 juin 2010 sur les conditions permettant la mise en service de la navette ferroviaire et l'amélioration du service de train de banlieue dans l'Ouest-de-l'Île dans les plus brefs délais. L'AMT étudie activement le projet d'amélioration des services de trains de banlieue entre le centre-ville et l'Ouest de l'Île.

Le ministre des Transports a annoncé le projet d'amélioration des services de trains de banlieue entre le centre-ville et l'Ouest de l'Île lors d'une allocution publique le 14 février 2011. L'agglomération de Montréal assurera une participation active durant tout le processus d'étude.

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;

Réponse à R-5

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-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;

Réponse à R-6

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. L'agglomération de Montréal et l'AMT détermineront les éléments d'aménagement et de sécurité qui viendront compléter et bonifier le projet. À cette fin, l'agglomération de Montréal participe activement à l'étude d'avant-projet en cours.

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;

Réponse à R-7

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.

Montréal 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 termes 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-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;

Réponse à R-8

Le comité exécutif rappelle l'objectif de Montréal 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 à 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-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;

Réponse à R-9

Le comité exécutif partage entièrement la volonté de la commission de porter plus d'attention aux besoins des aînés. Il souligne que la Ville de Montréal est engagée depuis 2010 dans la démarche « Municipalités Amies des Aînés (MADA) », initiée par le Ministère de la Famille et des Aînés. Cette démarche vise à identifier les besoins particuliers des aînés et à élaborer un plan d'action pour y répondre. Un comité de pilotage, auquel participe notamment la Direction des transports et la STM a été mis sur pied : parmi les thèmes de travail retenus on retrouve les déplacements et les aménagement urbains. Le plan d'action se fera en concertation avec de grands partenaires, telle la Fédération de l'âge d'or du Québec (FADOQ) et sera soumis à une consultation publique. Cette démarche permettra donc d'identifier les mesures permettant de prendre en compte les besoins des aînés, qui pourront par la suite être mises en œuvre sur l'ensemble du territoire relevant de la compétence de l'agglomération

Rappelons que, dans le cadre de son programme d'amélioration des services de transport en commun, la STM a 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, Montréal 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-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 de 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-10

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-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;

Réponse à R-11

Le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) a fait de la sécurité routière l'un de ses enjeux majeurs au cours des dernières années. L'affectation de 133 nouveaux policiers à l'escouade de la sécurité routière en janvier 2006 n'est sûrement pas étrangère à la réduction de 22 % des victimes de la route sur le territoire de l'agglomération depuis ce temps.

Le SPVM a le mandat de faire respecter le Code de la sécurité routière par tous les usagers de la route, y compris les cyclistes et les piétons et mène pour cela diverses opérations régulières et spécifiques.

Pour ce qui concerne l'apaisement de la circulation, le SPVM a mené plusieurs opérations pour contrer la vitesse excessive sur le réseau routier de l'Île au cours des dernières années. À titre d'exemple, en 2009, le SPVM a émis 134 164 constats d'infraction liés à des excès de vitesse, soit 22 % de l'ensemble des constats émis sur le territoire.

Pour assurer la sécurité des piétons, il a réalisé 343 opérations de sensibilisation et 947 opérations de contrôle menant à l'émission de près de 12 000 constats aux piétons fautifs et 37 632 aux conducteurs non respectueux des piétons.

Il est à noter que le SPVM prône une approche d'amélioration de la sécurité routière selon trois axes d'intervention, soit le contrôle, l'éducation et l'ingénierie, une approche mieux connue sous son vocable anglais 3E (Enforcement, Education, Engineering).

En effet, en plus des interventions de contrôle sur le terrain et des campagnes régulières de sensibilisation, le SPVM travaille en étroite collaboration avec les villes et les arrondissements dans les comités de circulation pour cibler et mettre en œuvre les solutions relevant de l'ingénierie (aménagement, signalisation, etc.).

Par ailleurs, le SPVM est aussi actif au sein de diverses structures telles la Table québécoise de la sécurité routière, les comités chargés de la mise en œuvre du projet pilote de cinémomètres photographiques et de systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges, et la Table de concertation des organisations policières en sécurité routière de la SAAQ, communément appelée SAAQ-COPS.

La participation active du SPVM aux multiples tribunes de discussion sur le sujet de la sécurité routière contribue, entre autres, à améliorer les textes de loi et de règlements dans le but d'en faciliter l'application par les policiers et d'en augmenter l'effet de dissuasion.

La collaboration étroite entre le SPVM et les autorités municipales et son implication régulière et directe dans les débats sur la sécurité routière devraient permettre de maintenir l'amélioration continue du bilan routier observée depuis 2007.

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;

Réponse à R-12

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.

Le comité exécutif reconnaît l'intérêt de disposer d'un portrait plus détaillé et mieux documenté de l'achalandage du réseau cyclable montréalais. Conséquemment, il encourage la Direction des transports à 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-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;

Réponse à R-13

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.

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;

Réponse à R-14

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-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 ;

Réponse à R-15

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 ou 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-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;

Réponse à R-16

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-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;

Réponse à R-17

Le comité exécutif rappelle qu'il existe une structure organisationnelle au sein de Montréal 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 et de l'agglomération 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, l'agglomération de Montréal 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* 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 ces trois démarches, Montréal 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 prébudgétaire 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. Montréal 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 Montréal 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 Montréal.

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.

Réponse à R-18

Le comité exécutif souligne que Montréal a convaincu ses partenaires de la CMM de demander une augmentation de la taxe régionale de 5 ¢/l 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, 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 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.

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.

Réponse à R-19

Les réponses aux recommandations 17 et 18 ont apporté des éléments d'information sur les efforts de Montréal pour assurer le financement des projets prévus dans les 21 chantiers du *Plan de transport*.

Ajoutons que les cibles principales du *Plan de transport* seront vraisemblablement atteintes à la fin de 2011 en termes d'augmentation de l'achalandage du transport en commun (+8 % entre 2007 et 2011) sur l'île de Montréal.

La prochaine période de cinq ans comporte le même objectif d'achalandage et nécessitera d'autres efforts financiers de tous, les gouvernements supérieurs, l'agglomération et les automobilistes, mais peut-être aussi d'autres bénéficiaires du système de transport dans le domaine de l'activité économique.

En fait, les objectifs liés à la réduction des gaz à effet de serre (GES) du gouvernement du Québec (-20 %) et de l'agglomération de Montréal (-30 %) nécessiteront des ressources financières de plus grande ampleur encore afin de déployer les services et les infrastructures de transport collectif suffisants.

La contribution de tous les partenaires et de tous les bénéficiaires du système de transport est nécessaire dans cet effort important de le transformer dans le sens de la mobilité durable. L'agglomération poursuivra les efforts nécessaires pour assurer le financement des projets du *Plan de transport* avec l'aide de ses partenaires.

En conclusion

Le comité exécutif remercie les membres de la Commission permanente du conseil d'agglomération sur l'environnement, le transport et les infrastructures pour la qualité du rapport produit sur le *Bilan 2009-2010* du *Plan de transport* de Montréal et pour la pertinence des recommandations découlant de leurs travaux.