

**Consultation publique
Plan de transport 2007
« Réinventer Montréal »**

**Mémoire soumis
à la Ville de Montréal
par l'Université McGill
Le 31 août 2007**

« Réinventer Montréal »

Consultation publique sur le Plan de transport 2007

Rapport de l'Université McGill

Le 31 août 2007

1. Introduction

L'Université McGill a suivi avec grand intérêt les trois phases ayant conduit à l'élaboration du Plan de transport de Montréal intitulé « Réinventer Montréal ». En 2005, elle a pris part à la consultation publique intitulée « Choisir de nouvelles voies, dans le cadre de laquelle la Ville a évalué la situation de la métropole en matière de transport en commun et cerné les lacunes et les besoins à cet égard. Nous sommes heureux d'avoir la possibilité de faire part de nos commentaires sur la phase finale de cet exercice conduisant à l'adoption du Plan.

Le Plan proposé est le reflet d'une vision exhaustive qui tient compte des liens entre le transport, la santé, l'environnement, le développement urbain, les conditions socioéconomiques et leur impact sur la population de l'île. Nous estimons que le document de consultation intègre avec succès les principes qui sous-tendent les grandes politiques publiques adoptées ces dernières années, telles que le Plan d'urbanisme, la Stratégie de développement économique et le Plan stratégique de développement durable.

L'engagement sans équivoque de la Ville à l'égard du transport en commun et son souci des piétons, des cyclistes et de l'amélioration du transport intermodal pour promouvoir et rehausser la qualité de vie sont des arguments auxquels McGill souscrit sans réserve. Dans ce rapport, nous précisons comment l'Université a l'intention de devenir un partenaire dans la mise en œuvre de la vision de la Ville. Nous proposons aussi des améliorations au plan soumis, notamment en ce qui concerne les besoins des membres du personnel et des étudiants de l'Université, des visiteurs de ses campus, des usagers de ses nombreuses installations et services et enfin, des patients et des familles qui fréquentent les hôpitaux qui lui sont affiliés.

2. Cité du savoir

En 2005, le maire Gérald Tremblay a proposé un « plan de match » ambitieux intitulé « Imaginer - Réaliser Montréal 2025 », en vue de bâtir l'avenir de Montréal et d'en faire une ville de savoir. Ce plan affirmait que le développement d'une société basée sur la créativité et l'innovation est essentiel à l'essor économique et à l'amélioration de la qualité de vie de ses habitants. Montréal est une ville où l'abondance du savoir et de technologies innovantes peut effectivement servir de moteur de développement.

Montréal accueille quatre grandes universités, trois excellentes écoles supérieures de commerce et de génie, deux réseaux d'hôpitaux universitaires de renommée internationale ainsi qu'un réseau élaboré de centres nationaux de recherche dans le domaine des sciences de la vie, des arts, des sciences sociales et des technologies.

Pour que Montréal réalise son ambition et devienne l'une des plus grandes villes de savoir d'Amérique du Nord, elle doit investir dans ses infrastructures et dans les services destinés à faciliter le transport en commun. De par leur nature même, la création du savoir et sa divulgation font nécessairement appel à la collaboration et à la concertation. Ces processus nécessitent des échanges libres de personnes et d'idées parmi et entre les communautés de recherche de Montréal. Pourtant, plusieurs initiatives concertées sont gênées par la difficulté que posent les déplacements entre les institutions et les centres de recherche. Par exemple, la durée du trajet pour se rendre de l'Université McGill à l'Université de Montréal, en dehors des heures de pointe, est excessive. En outre, certains établissements avec lesquels nous souhaitons collaborer, tels que l'Institut de recherche sur les biotechnologies ou l'Institut Armand-Frappier, sont difficilement accessibles. Il s'agit là d'entraves qui compromettent la mise en place d'échanges fructueux entre universitaires, chercheurs et étudiants.

Nous proposons que la Ville de Montréal et son agglomération envisagent sérieusement la mise en place de lignes de transport en commun accessibles et fréquentes entre ces centres de savoir. Les itinéraires et lignes correspondants pourraient revêtir plusieurs formes, telles qu'un service rapide par autobus ou des navettes au service des travailleurs du savoir et du public en général. Montréal se donnerait ainsi un avantage clé pour réaliser son ambition de devenir une cité du savoir.

3. Une vision partagée

L'Université a manifesté son appui aux plans de développement durable du Québec et de la Ville de Montréal et collabore à la mise en œuvre de sa stratégie de développement, en soulignant son engagement à l'égard d'actions spécifiques notamment axées sur la gestion universitaire et l'éducation des membres de son personnel et de ses étudiants. L'Université serait heureuse d'explorer de nouvelles avenues de collaboration avec la Ville dans le but de rehausser ses pratiques environnementales.

4. Plans de mobilité

L'Université McGill représente une communauté de 40 000 personnes (membres du personnel et étudiants confondus) et se déclare très favorable à l'établissement d'un plan de mobilité en collaboration avec les Centres de gestion des déplacements dont la création est proposée dans le cadre du Plan. Des étapes préliminaires ont été prises en ce sens par le biais d'une étude récente menée à l'Université dans le cadre du programme *Allégo*. La Figure 1 illustre la répartition des étudiants inscrits à l'Université McGill pendant l'année universitaire 2004. Cette carte révèle que les étudiants sont effectivement répartis sur l'ensemble du territoire de Montréal et que dans leur majorité, ils utilisent les transports en commun pour gagner le campus de McGill.

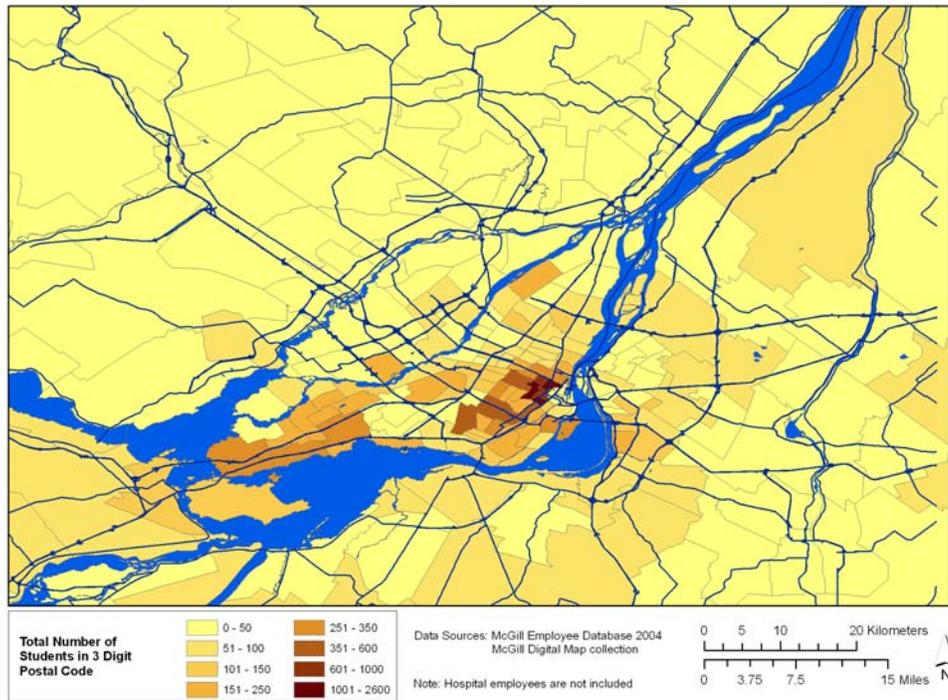


Figure 1 : Répartition des étudiants de McGill dans la région métropolitaine de Montréal in 2004.

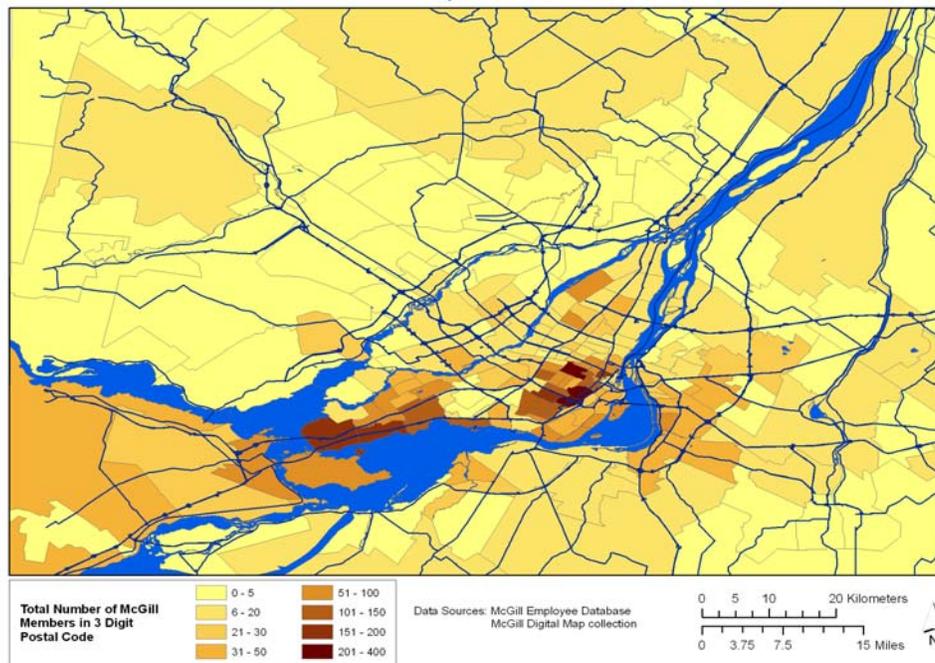


Figure 2 : Répartition des membres du personnel de McGill dans la région métropolitaine de Montréal in 2004.

Le deuxième aspect de l'étude de 2004 portait sur le personnel de McGill. Comme l'illustre la Figure 2, la majorité des membres du personnel réside au centre-ville de Montréal et dans l'Ouest-de-l'Île; une grande proportion d'entre eux vit également sur la Rive-Sud. On estime que la majeure partie des employés emprunte le réseau de transport en commun ou un mode de transport plus actif, bien que les résidents de l'Ouest-de-l'Île et de la Rive-Sud pourraient largement bénéficier de services plus efficaces.

L'étude sur le transport réalisée en 2004 devrait être renouvelée et prendre en considération ce qui suit :

- l'utilisation actuelle du réseau de transport en commun, ainsi que le recours à des modes de transport actifs par nos étudiants et les membres de notre personnel au niveau du campus du centre-ville et du campus Macdonald;
- tous les hôpitaux affiliés et établissements voisins de McGill. Dans notre cas, il serait logique d'imaginer que cette étude puisse inclure le Collège John Abbott et l'Hôpital Sainte-Anne voisin.

Le Plan de transport de Montréal propose également la création de partenariats avec les établissements d'enseignement pour permettre aux étudiants d'avoir gratuitement accès au réseau de transport en commun. McGill ne peut se permettre de financer cette mesure mais elle est disposée à entamer des pourparlers avec les associations d'étudiants et la Ville sur cette question.

L'Université souhaite également collaborer avec les planificateurs de la Ville et d'autres partenaires tels que la Société de transport de Montréal (STM) en vue d'une réduction graduelle du nombre de places de stationnement, parallèlement à l'amélioration du réseau de transport en commun et à la mise en place d'un système de nature à favoriser le covoiturage.

5. Réseau de pistes cyclables

McGill appuie avec enthousiasme l'initiative qui consiste à doubler le réseau cyclable de Montréal, non seulement parce qu'une vaste proportion des membres de sa communauté (en particulier ses étudiants) se déplace déjà en bicyclette, mais également parce que cette mesure a véritablement le pouvoir de réduire l'utilisation de l'automobile et de ses impacts à un coût relativement faible. À ce chapitre, soulignons qu'alors que des pays comme les Pays-Bas et la Suède utilisent considérablement moins l'automobile que le Canada, cette différence n'est pas attribuable à une utilisation accrue du réseau de transport en commun, mais plutôt à l'importance du cyclisme et de la marche dans ces pays.

La collaboration que l'Université a nouée avec la Ville de Sainte-Anne-de-Bellevue en vue de la construction d'une piste cyclable traversant le campus Macdonald illustre l'enthousiasme de McGill en faveur des pistes cyclables et de leur intégration au réseau de transport en commun. La première phase de ce projet, réalisée il y a quelques années, a relié la piste cyclable au nouvel arrêt d'autobus sur le chemin Bord-du-Lac. La construction d'une deuxième phase, qui relierait le secteur est de la Ville, devrait débuter en 2008.

Nous pensons que les étudiants et les membres du personnel de McGill (et les Montréalais) se déplaceraient davantage en bicyclette s'il existait un réseau plus vaste et plus fluide. Par exemple, de nombreux membres de la communauté universitaire résidant à Notre-Dame-de-Grâce se déplaceront volontiers à bicyclette lorsque la piste cyclable sur le boulevard De Maisonneuve, annoncée au printemps dernier, sera prolongée au-delà de l'avenue Greene.

En outre, nous pensons que l'intégration du réseau cyclable aux principales lignes de transport en commun (comme les stations de métro) et la possibilité de transporter facilement les bicyclettes par autobus et métro constituent un aspect essentiel de l'élargissement du réseau cyclable.

Enfin, voici quelques suggestions pour améliorer le réseau cyclable, notamment sous l'angle de la sécurité :

1. faire en sorte que les principales pistes du réseau cyclable soient aménagées avant les pistes secondaires. Il conviendrait de terminer prioritairement l'aménagement des principales pistes en direction du centre-ville de Montréal;
2. concevoir et situer les pistes cyclables du centre-ville de manière à garantir la sécurité, compte tenu de la circulation et de la congestion automobiles dans ce secteur;
3. lancer une campagne de sensibilisation pour éduquer les cyclistes sur leur propre sécurité ainsi que sur leurs responsabilités en ce qui concerne la sécurité des autres et surtout des piétons;
4. mettre au point un système standardisé de panneaux et de signalisation soulignant les règles de conduite, parmi lesquelles doit figurer l'interdiction de circuler sur les trottoirs. Cela devra être suivi d'un plan pour veiller au respect de ces règles et règlements;

L'Université entend insister tout particulièrement sur la sécurité sur le campus du centre-ville de McGill. La piste cyclable qui relie les rues Milton et Prince-Arthur est normalement réservée aux étudiants de McGill, aux membres de son personnel et aux visiteurs du campus, mais elle est également utilisée par de nombreux cyclistes qui se rendent au centre-ville ou plus à l'ouest. McGill s'inquiète de l'utilisation accrue dont la piste de la rue Milton fait l'objet. La majorité des cyclistes traversent le campus et en ressortent par le Portail Roddick, à l'angle de la rue Sherbrooke et de l'avenue McGill College et ils empruntent le même trajet pour rentrer chez eux. Plusieurs de ces cyclistes traversent le campus à grande vitesse et circulent à contre-sens sur une voie à sens unique qu'emprunte un grand nombre de piétons. Pour la sécurité de toutes les personnes concernées, il importe que cette circulation cycliste soit détournée du campus. Par conséquent, il serait bon d'aménager un axe nord-sud entre la rue Milton et la nouvelle piste cyclable située sur le boulevard De Maisonneuve.

6. Charte du piéton

Comme nous l'avons mentionné précédemment, la création d'un environnement sûr pour les étudiants et les membres du personnel, sur le campus et à ses abords, constitue l'une des priorités de McGill. Cette préoccupation trouve son écho dans le Plan de transport 2007 proposé par la Ville de Montréal, qui accorde beaucoup d'importance aux piétons, ainsi qu'à la santé et au bien-être des Montréalais. La sécurité des étudiants et des membres du personnel de McGill, ainsi que des visiteurs des campus et des Montréalais en général sur les campus et à leurs abords, pourrait être considérablement améliorée par la mise en œuvre de mesures spécifiques.

1. Améliorer la sécurité des piétons en :
 - ralentissant la circulation automobile;
 - créant des passages piétonniers sécurisés dans les rues;
 - améliorant la surveillance de la circulation (y compris par caméra et radar);
 - adaptant l'aménagement des rues et notamment celles qui sont très en pente. Cela devrait comprendre des surfaces non glissantes et faciles à entretenir et des rambardes longeant les trottoirs;
 - instaurant des mesures d'aménagement urbain adaptées aux piétons;
 - améliorant l'enlèvement de la neige et des déchets et du déglacage des trottoirs.
2. Relier le campus du centre-ville au réseau piétonnier souterrain et au métro pour favoriser l'utilisation des transports en commun et élargir le réseau souterrain.
3. Coordonner les initiatives de transport urbain futures avec les planificateurs de l'Université pour la localisation et l'aménagement de zones de débarcadère (livraison, passagers handicapés et navettes), ainsi que pour l'enlèvement des déchets.

7. Relier les différents éléments de la communauté

7.1. Site Glen du CUSM

Le Centre universitaire de santé McGill collabore étroitement avec la Ville de Montréal, la STM, l'Agence métropolitaine de transport (AMT), la Ville de Westmount et de nombreux partenaires dans la collectivité à l'élaboration d'un plan détaillé d'accès et de circulation incluant le transport en commun, les modes de transport actifs, le covoiturage, l'autopartage et l'utilisation de taxis. Le nouvel hôpital universitaire au site Glen sera un atout majeur pour les Montréalais. Par ailleurs, nous aimerions proposer, pour le bien-être des patients et des visiteurs, que la station de métro Vendôme soit rebaptisée « Vendôme-CUSM » (Centre universitaire de santé McGill) pour refléter la présence du CUSM sur le site Glen.

7.2. Relier le campus de McGill au campus du CUSM

Alors que le campus du centre-ville est situé à proximité des stations de métro McGill et Peel, l'Hôpital Royal Victoria et l'Institut et l'Hôpital neurologiques de Montréal ne le sont pas. En raison de l'absence d'une liaison nord-sud efficace vers les principales lignes de transport et stations de métro (Peel et University), un grand nombre de personnes qui travaillent dans ces hôpitaux, et plus particulièrement celles qui vivent dans l'Ouest-de-l'Île et sur la Rive-Sud, sont obligées de se déplacer en automobile. De même, un grand nombre de patients qui consulte dans ces hôpitaux (et les membres de leurs familles) est gêné par l'absence de liaison nord-sud. La situation est exacerbée par la pente très abrupte des rues Peel et University, qui peut être dangereuse pour les piétons en hiver. Les autres centres hospitaliers affiliés à McGill tels que l'Hôpital Saint-Mary, l'Hôpital général juif et l'Hôpital Douglas bénéficieraient aussi d'un réseau de transport mieux intégré.

Bien que le campus de McGill soit généralement bien desservi durant les heures de pointe, il y aurait avantage à améliorer le service à d'autres moments. Par exemple, un service accru devrait être offert en dehors des heures régulières en vue d'accommoder les étudiants des cours du soir dans les programmes réguliers et ceux de l'éducation permanente ainsi que le personnel hospitalier dont les horaires sont irréguliers.

Le train qui relie le centre-ville à l'aéroport devrait faire partie d'un plan complet pour améliorer les liaisons ferroviaires sur l'île. Les plans permettant l'amélioration des services vers la pointe occidentale de l'île devraient être intégrés à la conception initiale de la ligne entre l'aéroport et le centre-ville. La mise en œuvre de ce plan permettrait de réduire le temps de transport, tout en diminuant la congestion sur l'autoroute 20. Parallèlement, il est essentiel d'offrir des services fréquents de navette reliant les principaux centres d'emploi, tels que les hôpitaux du CUSM et le campus Macdonald, au réseau ferroviaire.

Le campus Macdonald accueille un nombre toujours croissant d'étudiants de premier cycle. Par conséquent, nous constatons une hausse des besoins à l'égard des services de transport en commun desservant Sainte-Anne-de-Bellevue pour les étudiants habitant l'Ouest-de-l'Île et Montréal. En outre, de plus en plus d'étudiants sur le campus principal souhaitent suivre des cours sur le campus Macdonald et inversement. Des services de transport rapide sont nécessaires pour permettre aux étudiants d'assister à des cours sur les deux campus. La situation est particulièrement urgente pour les programmes qui prévoient déjà des cours sur chacun des campus. Par exemple, lors de la création de l'École de l'environnement de McGill, il a été prévu que les étudiants suivraient des cours sur les deux campus et pourraient utiliser la bibliothèque, les laboratoires et les infrastructures d'études sur le terrain du campus Macdonald. Pour l'heure, nous offrons notre propre service de navette (voir ci-dessous). Cependant, notre aptitude à offrir ce service, qui fait l'objet d'une demande croissante de la part des étudiants et des membres du personnel, et à en accroître la fréquence et la capacité d'accueil est relativement limitée.

Lorsque le campus Glen du CUSM sera opérationnel, les étudiants feront la navette entre les campus du centre-ville et Macdonald de McGill et les campus de la Montagne et Glen du CUSM. Les étudiants en diététique du campus Macdonald feront leurs stages et réaliseront leurs projets de recherche dans les hôpitaux du CUSM et dans les cliniques de recherche des campus Glen et de la Montagne. Ces étudiants suivront également des cours

sur le campus du centre-ville de McGill. Le plan stratégique de l'Université vise à promouvoir et à renforcer la recherche interdisciplinaire. Cela nécessitera le déplacement d'un nombre croissant de membres du personnel et d'étudiants entre les trois campus, notamment pour des activités de recherche, des séminaires et des ateliers. Le campus Macdonald est de plus en plus fréquenté par les étudiants de McGill et les membres de son personnel pour des recherches dans le domaine des biotechnologies, de la bioinformatique, de la conservation de l'eau, des sciences de l'environnement et de la nutrition clinique.

Dans ses mémoires concernant le Plan d'urbanisme de juin 2004 et le Plan de développement économique de décembre 2004, l'Université a indiqué qu'elle entendait planifier la croissance de ses activités sur le campus Macdonald. La Faculté des sciences de l'agriculture et de l'environnement a déjà dépassé ses objectifs de croissance à court terme. L'approbation du plan d'élargissement des programmes du Collège John Abbott laisse croire que nos projections de 2005 prévoyant une population de 15 000 étudiants sur le campus sont sur le point de se matérialiser.

7.3. Créer une gare intermodale sur l'avenue McGill College

Nous appuyons le projet de l'AMT de créer une connexion avec la voie ferrée de la ligne Deux-Montagnes dans le tunnel sous le mont Royal afin d'accroître la rapidité du service en direction du centre-ville. Ce projet, que nous jugeons prioritaire, permettrait de relier la voie ferroviaire à la ligne verte de métro, d'offrir un service rapide entre l'Université de Montréal et McGill et de créer une gare intermodale sur l'avenue McGill College. Selon l'étude de préféabilité rapportée en juin 2007 dans *The Gazette*, la concrétisation de ce projet doublerait le nombre d'usagers.

7.4. Questions non résolues dans l'Ouest-de-l'Île

Les modes actuels de transport en commun ne desservent pas bien les municipalités de l'Ouest-de-l'Île. Cela est essentiellement attribuable à la durée du temps de transport, à la faible fréquence des lignes et itinéraires en dehors des heures de pointe et à l'absence de services au départ de Montréal le matin et au départ de Sainte-Anne-de-Bellevue le soir, pendant les heures d'affluence. La durée du trajet vers le campus sur l'une des rares routes situées sur un axe nord-sud contraint de nombreux habitants à utiliser leur automobile. D'autre part, il existe très peu de services de transport en commun pour la clientèle qui vit à l'extrémité ouest de l'île et qui souhaite gagner l'île de Montréal ou sa périphérie.

Il n'existe pas de voie d'accès municipale à partir de l'autoroute 40 vers le chemin Bord-du-Lac, entre le boulevard des Anciens-Combattants, à Sainte-Anne-de-Bellevue, et le boulevard Saint-Charles, à Kirkland. Les routes du campus sont donc souvent utilisées par les automobilistes qui souhaitent gagner l'une des collectivités de l'Ouest-de-l'Île au sud de l'autoroute 20 depuis l'autoroute 40 ou plus au nord. Les routes du campus Macdonald n'ont pas été conçues en vue d'un usage public aussi volumineux. La construction d'une liaison entre l'autoroute 40 et l'autoroute 20 le long du boulevard Morgan est à la fois nécessaire et urgente. Nous espérons que cette question sera traitée en priorité et qu'elle réglera une partie des problèmes que connaît aujourd'hui le campus Macdonald.

En 2000, l'Université a mis en place une navette directe entre ses deux campus – l'utilisation de cette navette a progressé de 375 pour cent en six ans; 116 000 personnes l'ont empruntée en 2006. La navette intercampus est exploitée par l'Université et un budget important y est affecté. La STM a été contactée pour fournir ce service, mais son coût était malheureusement prohibitif. Par ailleurs, elle ne pouvait pas satisfaire à la demande pendant les heures de pointe en raison du nombre limité de véhicules disponibles. Pour l'heure, ce service n'est pas offert aux membres du personnel de McGill, ni aux étudiants et membres du personnel du Collège John Abbott. Le volume important d'utilisateurs et le potentiel de croissance justifieraient entièrement la mise en place d'une « desserte express » ou d'un service d'autobus rapide pour tous les usagers, du moins en attendant qu'une solution de transport à grande vitesse soit offerte.

8. Gouvernance

La Ville doit reconnaître la valeur de ses institutions et aider ces dernières à accomplir leurs missions individuelles. Elle doit également entamer un dialogue avec les universités et d'autres grandes institutions sur plusieurs questions de transport, y compris le stationnement, la circulation, la sécurité publique et la mobilité, pour n'en citer que quelques-unes. Un établissement comme McGill doit désormais s'adresser aux représentants municipaux de deux arrondissements (Ville-Marie et Plateau-Mont-Royal), trois municipalités (Sainte-Anne-de-Bellevue, Baie-d'Urfé et Senneville), ainsi qu'à des représentants du centre-ville et du conseil d'agglomération pour les différentes questions de transport. Par exemple, les feux de circulation sont sous la responsabilité de la Ville, mais les passages pour piétons sont du ressort des arrondissements. L'Université souhaiterait avoir un seul interlocuteur pour discuter des questions de circulation et de transport autour de ses deux campus.

9. Collaboration avec la Ville

L'Université McGill souhaite apporter sa contribution au succès du Plan de transport. L'expertise de ses chercheurs dans le domaine du transport en commun, de l'exploitation et de la planification, de l'aménagement des pistes cyclables et des voies piétonnières, de l'utilisation des sols et de la planification du transport et des mesures de rendement pourrait donner lieu à la résolution de questions spécifiques liées aux problèmes de transport local et aux enjeux qu'ils soulèvent dans la région de Montréal.

Par exemple, l'accessibilité est un concept essentiel qui lie l'utilisation des sols et les systèmes d'activité aux réseaux de transport chargés de les desservir. L'amélioration de l'accessibilité fait à nouveau partie des préoccupations des urbanistes et des disciplines qui lui sont associées. L'accessibilité, qui intègre à la fois l'utilisation des sols et la planification des transports, peut être définie par une mesure des possibilités d'interaction. L'élaboration de plans d'accessibilité pourrait donner lieu à l'identification de secteurs où s'imposent soit la modification du réseau de transport, soit des changements de zonage pour parvenir à une répartition plus égalitaire des services dans la région.

Les capacités de recherche de l'École d'urbanisme pourraient être utiles à ce chapitre et à l'égard d'autres aspects du Plan, notamment en ce qui a trait à la mise en place de la Charte

du piéton et à la création de Quartiers verts. McGill souhaiterait également organiser, en collaboration avec la Ville, le premier colloque interuniversitaire sur les meilleures pratiques à ce sujet.

10. Recommandations finales

Le Plan de transport 2007 est le reflet d'une vision globaliste. Nos commentaires portent essentiellement sur les questions clés qui, du point de vue de l'Université, sont importantes non seulement pour notre communauté, mais aussi pour le public que nous servons et les quartiers qui nous entourent. L'Université est favorable à l'intégration efficace des différents modes de transport en commun (autobus, métro, train de banlieue), ainsi qu'aux mesures destinées à augmenter son efficacité grâce aux services rapides par autobus et aux voies réservées aux autobus, afin de diminuer l'usage de l'automobile.

En vue de rehausser la qualité du service pour les usagers, McGill propose que les recommandations suivantes soient prises en compte :

1. étudier l'aménagement d'une autre piste cyclable pour relier le réseau cyclable au cœur du centre-ville de Montréal, de manière à préserver la sécurité des piétons sur le campus du centre-ville de McGill;
2. déployer des règles de circulation appropriées pour les cyclistes afin de garantir leur sécurité, de même que celle des piétons et des automobilistes; envisager d'autoriser les cyclistes à transporter leur bicyclette en métro et y prévoir des espaces de stationnement sécurisés.
3. relier le campus du centre-ville de McGill au réseau piétonnier souterrain et aux stations de métro pour favoriser l'utilisation des transports en commun et élargir le réseau souterrain montréalais;
4. multiplier les services de transport au centre-ville en dehors des heures habituelles pour permettre aux étudiants inscrits aux cours du soir et au personnel des hôpitaux d'emprunter les transports en commun. Cela s'applique à la STM ainsi qu'aux autres régies de transport en commun de la Communauté métropolitaine de Montréal;
5. augmenter les services le long des axes nord-sud vers les avenues Docteur-Penfield et des Pins. Établir un service intermodal fonctionnel entre le campus du centre-ville de McGill, les hôpitaux situés sur la montagne et le site Glen pour faciliter le déplacement des professeurs, étudiants, patients et membres de leurs familles;
6. changer le nom de la station Vendôme pour Vendôme-CUSM pour rendre compte de la présence du CUSM sur le site Glen;
7. créer une gare intermodale sur l'avenue McGill College;
8. envisager une liaison rapide entre le centre-ville et l'aéroport Dorval dans le cadre d'une stratégie de transport globale, c'est-à-dire d'une liaison pour les usagers de la

- banlieue au centre-ville et inversement. La planification devrait débiter immédiatement pour intégrer ce service au plan de transport général de l'Ouest-de-l'Île. Des lignes de transport rapide devraient être construites entre l'aéroport Trudeau et la pointe occidentale de l'île;
9. donner la priorité à l'ouverture de la rue Morgan sur l'autoroute 20 et à des aménagements routiers autour de la gare de Baie-d'Urfé pour tenir compte de la circulation supplémentaire;
 10. créer un « guichet unique » désignant un seul interlocuteur pour l'Université en vue de régler les questions de circulation et de transport autour de ses deux campus.

L'Université est favorable à la vision de la Ville en matière de transport en commun et de modes de transport actifs pour sensibiliser la société aux questions environnementales. À cette fin, McGill est prête à soutenir la Ville dans l'élaboration de plans de mobilité à l'intention des membres de son personnel et de ses étudiants. McGill souhaite également offrir son expertise en vue de la mise en œuvre de la Charte du piéton, de la formation de Quartiers verts, de l'application de meilleures pratiques et de la participation à des projets de recherche concertés concernant le transport et l'utilisation des sols.

En 2005, la Ville de Montréal et la Communauté métropolitaine de Montréal ont adopté respectivement *Imaginer – Réaliser Montréal* et *Cap sur le monde : pour une région métropolitaine de Montréal compétitive*. Une vision unique se dégage de ces exercices de planification, dont le but est de créer une économie écologique fondée sur le savoir, une ville cosmopolite vibrante et un lieu agréable à vivre. La Cité du savoir est un élément essentiel de cette vision et le Plan de transport de Montréal est le moyen idéal pour y parvenir.

-----§-----

Renseignements et personnes-ressources :

Jim N. Nicell
Vice-principal adjoint (services universitaires)
Jim.nicell@mcgill.ca
(514) 398-2926

Michael Goldbloom
Vice-principal (relations inter-institutionnelles)
Michael.goldbloom@mcgill.ca
(514) 398-4340

David F. Brown
Directeur, École d'urbanisme
David.brown@mcgill.ca
(514) 398-4075