



MÉMOIRE

DU CENTRE DE GESTION DES DÉPLACEMENTS DE

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE SAINT-LAURENT

Les Centres de gestion des déplacements,

des partenaires de premier plan dans l'atteinte

des objectifs du Plan de transport

15 AOUT 2007

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	3
1. LES PRINCIPALES MESURES PROPOSÉES DANS LE PLAN DE TRANSPORT: UN PAS DANS LA BONNE DIRECTION	4
1.1 MESURES AYANT UNE INCIDENCE GLOBALE	4
1.1.1 <i>Le stationnement et la gestion de la demande</i>	4
1.1.2 <i>Le transport en commun</i>	5
1.1.3 <i>Le transport actif</i>	6
1.1.4 <i>Les péages, à la fois incitatif et mode de financement</i>	7
1.2 SAINT-LAURENT ET OUEST DE L'ILE	8
1.2.1 <i>Le transport en commun</i>	8
1.2.2 <i>Les transports actifs</i>	9
1.2.3 <i>Les usages collectifs de l'automobile</i>	10
1.2.4 <i>Le réseau routier</i>	10
1.2.5 <i>Le stationnement</i>	11
1.2.6 <i>La sécurité des déplacements et la qualité de vie</i>	11
1.2.7 <i>Les déplacements à vocation économique et le transport des marchandises</i>	12
1.2.8 <i>L'innovation</i>	12
2. LES NÉCESSAIRES PRÉCISIONS ET AMÉLIORATIONS À APPORTER AU PLAN DE TRANSPORT. 13	13
2.1 LA GESTION DE LA DEMANDE EN ENTREPRISE ET LA RECONNAISSANCE DE L'EXPERTISE DES CENTRES DE GESTION DES DÉPLACEMENTS	13
2.2 L'AMÉLIORATION DE L'OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN.....	14
2.2.1 <i>Les secteurs moins centraux et les employés aux horaires atypiques</i>	14
2.2.2 <i>L'accessibilité aux trains de banlieue</i>	14
2.3 LA COHÉRENCE ENTRE LES ACTIONS	15
2.4 ÉLÉMENTS PLUS PONCTUELS.....	15
2.4.1 <i>Le réseau routier et le camionnage : prudence</i>	15
2.4.2 <i>Objectifs chiffrés et budget de réalisation à court terme, les grands absents</i>	16
3. LE DÉVELOPPEMENT DES CENTRES DE GESTION DES DÉPLACEMENTS.....	16
CONCLUSION	18
ANNEXE : TABLEAU RÉCAPITULATIF DES RECOMMANDATIONS	19

Introduction

Développement économique Saint-Laurent (DESTL) est un organisme sans but lucratif destiné au développement des entreprises de son territoire. Parmi les services conséquemment offerts aux entreprises, sa division Centre de gestion des déplacements (CGD) a pour mandat de promouvoir des solutions alternatives à l'automobile en solo.

Au nombre de quatre sur l'île de Montréal, les CGD offrent aux employeurs une expertise au niveau de l'évaluation des besoins en matière de transport, de la mise en place et du suivi du programme *allégo*, qui comprend notamment l'implantation et la gestion de programmes de covoiturage. Ils s'occupent également de la mise sur pied de flottes de vélo en libre-service au sein des entreprises.

Jouant un rôle de premier plan dans l'adaptation des pratiques de transport en entreprises avec les exigences du transport écologique et durable, les CGD accueillent favorablement les orientations de la majorité des chantiers présentés par la Ville de Montréal dans le cadre de son Plan de transport.

En effet, la volonté de «réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et des modes actifs»¹ cadre tout à fait avec la mission de nos organismes. La grande majorité des mesures proposées dans le Plan de transport contribueront à l'atteinte d'objectifs que nous partageons, soit la diminution de la pollution et de la circulation automobile causées par les déplacements reliés au travail et aux études. Soulignons cependant que **ce principe général doit être limité dans son application par la nécessité d'également favoriser le transport des marchandises, intrant essentiel de notre développement économique.**

Dans le sens large, le travail de la Ville, de ses partenaires et celui des CGD sont complémentaires dans l'atteinte de ces objectifs partagés. Les mesures défavorables à l'utilisation de l'automobile en solo vont de pair avec l'implantation en entreprise de mesures incitatives favorisant l'utilisation des transports collectifs et actifs, ce à quoi s'affairent les CGD depuis plus de cinq ans.

Ce mémoire, conçu par le CGD de Développement économique Saint-Laurent en collaboration avec Voyagez Futé et le Centre de gestion des développement de Côte-des-neiges, s'attardera tout d'abord sur les propositions qui, nous le croyons, auront le plus d'impact sur les habitudes de transport des Montréalais, de même que celles qui concernent directement notre rôle d'experts en gestion de la demande auprès des grandes entreprises et institutions de l'Île de Montréal. Des suggestions, inquiétudes et propositions d'améliorations seront par la suite soulevées.

Finalement, la volonté de la Ville de soutenir le développement des CGD est tout à fait cohérente avec les orientations du Plan de transport, mais **la stratégie de déploiement à plus grande échelle des services offerts par les CGD, incluant son financement, devra nécessairement être précisée.** La dernière portion de ce mémoire sera consacrée à cet enjeu.

¹ Ville de Montréal. *Réinventer Montréal. Plan de transport 2007. Document de consultation.* Montréal, 2007, p. 25.

1. Les principales mesures proposées dans le Plan de transport: un pas dans la bonne direction

Cette section présente une appréciation des principales mesures du Plan de transport. Il sera d'abord question des interventions ayant une implication générale sur l'ensemble du territoire de Montréal puis celles affectant particulièrement Saint-Laurent, acteur économique incontournable dans la métropole et principal territoire d'intervention du CGD de DESTL.

1.1 Mesures ayant une incidence globale

1.1.1 Le stationnement et la gestion de la demande

Les plans de gestion des déplacements et l'apport des CGD

Les interventions au niveau du stationnement occupent, avec raison, une place importante dans le Plan de transport. La réduction des places de stationnement dans certaines zones, l'augmentation de la portion des places réservées aux covoitureurs et un contrôle serré au niveau de la création de nouvelles places de stationnement vont dans le sens des objectifs du Plan de transport et de ceux poursuivis par les CGD.

Ce type de planification au niveau des entreprises et organismes se coordonne idéalement autour d'un plan de gestion des déplacements. Conscients de l'importance d'un climat positif avec nos entreprises, **nous encourageons cependant la Ville à explorer des mesures incitatives plutôt que coercitives.** Par exemple, le plan d'urbanisme pourrait offrir une réduction du ratio de stationnements obligatoires aux promoteurs immobiliers qui instaurent des mesures de covoiturage pour leurs locataires.

Ces mesures incitatives devraient être mieux définies et être accompagnées d'une référence aux CGD. Avec les connaissances et le savoir-faire qu'ils ont développés en termes de gestion de la demande auprès des entreprises et institutions, les CGD peuvent fournir aux acteurs concernés toute l'expertise nécessaire pour réaliser les différentes étapes d'un plan de gestion des déplacements.

De plus, favoriser, plutôt qu'obliger, le développement de plans de gestion des déplacements pour les entreprises de l'ensemble de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), par une décision concertée des maires de la CMM, évitera d'inciter les organisations concernées à s'installer en périphérie, plutôt que sur l'Île de Montréal, dans le but d'échapper à la réglementation.

De nouveaux standards pour l'avenir

Au niveau des incitatifs susceptibles d'être offerts aux promoteurs, réitérons l'idée de réduire l'obligation de créer de nouvelles places de stationnement dans les secteurs fortement desservis en transport en commun

(au niveau des projets situés à proximité d'une station de métro, par exemple), ou voulant instaurer un programme allégo.

Toutefois, la qualité de l'offre de transport en commun, l'aménagement du site ne devrait pas négliger le transport actif et l'autopartage, en sus du covoiturage. **L'aménagement d'installations sécuritaires pour les vélos et l'implantation de places de stationnement réservées aux covoitureurs devraient être priorités même lorsque le site est bien desservi par le transport en commun.**

Créer des espaces de stationnement réservés à ces clientèles dans les stationnements publics (10% de l'ensemble des places de chaque site) est une mesure pertinente qui offrira un soutien aux personnes qui font personnellement des efforts afin de réduire la circulation automobile à Montréal. L'implantation de voies réservées au covoiturage dans les axes à fort achalandage sur et à l'approche de l'Île de Montréal est une mesure complémentaire qui favorise également les covoitureurs au détriment des automobilistes en solo.

Au niveau de la gestion du stationnement, **un système de vignettes universelles** (comme pour les stationnements sur rue réservé aux résidents (SRRR)) **destinées aux covoitureurs pourrait permettre de contrôler les voitures qui utilisent les espaces réservés aux covoitureurs.** Le système développé par l'AMT pour identifier les équipages de covoitureurs dans le cadre du programme de covoiturage *allégo* pourrait être reconnu par la Ville et appliqué de façon universelle. Cette utilisation accorderait par le fait même une visibilité fort enviable au programme de covoiturage piloté par l'AMT et les CGD.

Un manque d'objectifs quantifiables

Globalement, les interventions de la Ville de Montréal dans le sens de la réduction du nombre de places de stationnement sont encourageantes. Toutefois, **le Plan de transport ne propose aucun objectif clair et quantifié quant à l'offre et à la tarification du stationnement.** Il serait important de fixer rapidement l'objectif de réduction visé— en pourcentage ou en nombre brut — du nombre de places de stationnement dans les différents secteurs de l'Île de Montréal ainsi que de préciser les impacts souhaités.

1.1.2 Le transport en commun

Le réseau métropolitain de transport en commun constitue une composante incontournable de l'infrastructure et de la vitalité de Montréal. Le transfert modal souhaité de l'automobile en solo vers les transports collectifs et actifs passe inévitablement par une attention majeure qui doit être accordée au réseau de transport en commun. Malheureusement, la réalité économique nous laisse croire que toute augmentation de clientèle du transport en commun augmente d'autant le déficit d'opération de cet organisme. Cette réalité économique doit être tenue compte.

Le confort et la fiabilité du service

Le renouvellement prévu des wagons du métro aura un effet positif non-négligeable sur la qualité du service. L'augmentation de la capacité d'accueil et de la fréquence de passage des trains que permettra le

remplacement des wagons donnera au réseau les moyens de faire face à la hausse de l'achalandage. Un temps d'attente plus faible et un plus grand confort favorisera certainement l'utilisation du métro.

En complément, l'amélioration de l'efficacité du service d'autobus pourra jouer en faveur d'une hausse significative de l'utilisation du transport en commun. Le financement du transport collectif doit être traité en parallèle à la réduction du temps de déplacement par autobus qui doit être valorisé comme composante essentielle d'un système de transport fiable et performant. L'amélioration des temps de parcours, grâce aux mesures prioritaires pour autobus sur les axes proposés, contribuera à éliminer les préjugés défavorables à l'autobus et à favoriser à son utilisation.

Les projets d'aménagement de voies réservées rapides en site propre contribueront également à consacrer au transport en commun une place centrale dans le domaine du transport des personnes. **La réalisation de telles voies doivent être perçues comme répondant à un besoin, plutôt qu'inutilement contraignante aux usagés, et surtout au transport des marchandises.** A notre avis, une voie réservée sous-utilisée défavorise une perception positive du transport en commun.

Le libre-accès pour les étudiants, la fidélisation des usagers de demain

Finalement, les CGD se réjouissent de constater que la Ville entend évaluer la faisabilité d'accorder le libre-accès au transport en commun aux étudiants des institutions scolaires montréalaises. Cette mesure constituerait un incitatif majeur auprès des jeunes, qui sont un public très important à atteindre, considérant que le choix qu'ils feront à 20 ans entre l'automobile et le transport en commun influencera grandement le mode de transport qu'ils adopteront pour le reste de leur vie. Cependant, **il faudra mieux évaluer l'impact économique d'une telle mesure. Le résultat final ne devant pas accélérer un déficit ralentissant les projets de développement du transport en commun dans les zones moins bien desservies ou en croissance, comme notre zone industrielle.**

Le système U-Pass, qui existe déjà dans plusieurs universités canadiennes et américaines, consiste en la signature d'une entente contractuelle entre l'université et la société de transport locale afin de fournir l'accès gratuit et illimité au réseau de transport en commun pour l'ensemble des étudiants de l'université. L'établissement verse alors une somme annuelle (déterminée dans le contrat) à la société de transport. Le montant par étudiant que l'université paie est de beaucoup inférieur à ce qui en coûterait à l'étudiant pour se procurer 12 passes mensuelles.²

1.1.3 Le transport actif

Complément essentiel à tout réseau de transport, le transport actif mérite d'être encouragé. Le vélo et la marche assurent flexibilité et efficacité à coûts minimes, facilitent l'accès notamment aux stations de métro et constituent des modes de transport bénéfiques pour la santé. Tant pour des questions de productivité, de santé publique, d'amélioration de la qualité de vie que de réduction de l'usage de l'automobile et des gaz à

² Toor, Will et Spenser W. Havlick. *Transportation & Sustainable Campus Communities*. Washington: Island Press, 2004, p. 99

effet de serre qui y sont associés, le développement des infrastructures favorisant le transport actif présente des avantages indéniables pour l'ensemble de la société.

Prioriser les interventions de sécurisation pour les piétons

Les mesures visant à augmenter le confort et la sécurité des piétons, telles que prévues dans le Plan de transport, vont contribuer à faciliter le choix de la marche pour les déplacements de courte distance, mais aussi favoriser l'utilisation du transport en commun, en augmentant le sentiment de sécurité des usagers entre la station de métro ou l'arrêt d'autobus et leur destination finale. Dans cette perspective, certaines zones devraient être priorisés.

Outre le centre-ville, où la concentration des activités explique en partie la présence accrue de piétons, **l'accessibilité aux stations de métro pour ces mêmes clientèles devrait également se faire.**

Les pistes cyclables et leurs accès

Au niveau du vélo, le tracé des nouvelles pistes cyclables proposées dans le Plan de transport est très favorablement accueilli par les CGD. Conjugué à l'augmentation du nombre de places de stationnement pour vélos, à l'aménagement de stations pour vélos, au développement des navettes fluviales et à la révision de la réglementation et des normes en vigueur concernant l'accès des vélos au métro et aux trains de banlieue, il contribuera certainement à consolider la place du vélo en tant que moyen de transport tout aussi écologique et économique qu'efficace.

Le développement annoncé des nouvelles pistes cyclables devrait toutefois débiter le plus rapidement possible. Les structures présentes sont insuffisantes face à l'utilisation sans cesse croissante du vélo. Afin d'assurer la sécurité et le confort de ces nouveaux cyclistes, la ville doit reconnaître l'urgence d'appliquer les mesures proposés par le plan de transport.

De plus, **les accès cyclables aux institutions générant une quantité importante de déplacements, comme les cégeps et les universités, devraient faire l'objet d'une attention particulière.** Le développement du tracé des pistes et de leurs accès devrait se faire en collaboration avec les institutions concernées afin d'aménager des accès sécuritaires aux pistes publiques directement sur le terrain des institutions.

1.1.4 Les péages, à la fois incitatif et mode de financement

Les CGD reconnaissent que le principe d'un péage constituerait a priori un incitatif majeur à l'utilisation du transport en commun et du covoiturage, tout en fournissant à la Ville des sommes précieuses à investir dans les différents chantiers du Plan de transport. Toutefois, **il est primordial d'évaluer l'impact de ces mesures afin que les péages entraînent une réduction de la circulation automobile, mais n'incitent pas les entreprises à s'établir dans les parcs industriels en périphérie (couronnes), considérés**

comme étant plus facilement accessibles. En plus de présenter des inconvénients évidents pour l'économie montréalaise et de favoriser l'étalement urbain, cet exode des entreprises vers l'extérieur de l'île ne contribuera aucunement à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Ces quartiers industriels sont généralement conçus en fonction d'y faciliter l'accès en automobile et demeurent souvent très peu accessibles en transport en commun.

Les péages devront également être mis en place parallèlement à une hausse de la capacité d'accueil des services métropolitains de transport en commun afin de répondre à la hausse souhaitée de la demande. Autrement, il sera difficile d'opérer un transfert modal massif et durable vers le transport en commun.

1.2 Saint-Laurent et ouest de l'île

1.2.1 Le transport en commun

Le métro

Le CGD de DESTL approuve totalement le projet de prolongation de la ligne 2 du métro de Côte-Vertu à Bois-Franc. Il améliorera l'accessibilité aux entreprises de Saint-Laurent et répondra à la volonté de l'arrondissement d'offrir des solutions de transport durable à sa population ainsi qu'à ses entreprises et institutions.

Au lieu d'implanter une station intermédiaire sur Grenet et Poirier comme présenté par le Plan de transport, **le CGD de DESTL propose une station au niveau du croisement de Marcel-Laurin et Thimens**, deux boulevards desservant une grande partie de l'arrondissement. Elle se situerait à proximité d'une intéressante zone de service et de loisirs : centre des loisirs, l'aréna Raymond-Bourque, le parc Marcel-Laurin et d'ici quelques années la bibliothèque. Le CGD de DESTL propose également le prolongement de la ligne jusqu'au boulevard Gouin afin de mieux desservir l'Hôpital du Sacré-Cœur.

Les autobus

La mise en place, à court terme, de mesures **prioritaires pour les autobus de l'axe Sauvé / Côte-Vertu entre les boulevards Saint-Laurent et Cavendish et de l'axe Saint-Jean / Pierrefonds entre le boulevard Château-Pierrefonds et l'A-20 devrait en effet améliorer la fiabilité des horaires et les vitesses de parcours.** Cependant, ces mesures risquent d'être insuffisantes pour augmenter de façon significative l'utilisation du transport collectif dans ces secteurs difficiles d'accès. Elles doivent être accompagnées **d'une promotion accrue des transports alternatifs par le CGD de DESTL** auprès de la direction des entreprises et institutions du territoire afin que des mesures incitatives soient mises en place pour leurs employés.

Le CGD appuie aussi des mesures qui seront mises en place à court terme telles que **l'amélioration de la desserte du Technoparc Saint-Laurent et les rajustements au réseau pour la desserte de nouveaux développements résidentiels à Pierrefonds et à Saint-Laurent.**

Le train

Les CGD appuient la première phase du projet d'implantation d'une navette ferroviaire entre l'aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville de Montréal puisqu'elle contribuera à rehausser l'image de l'une des entrées les plus stratégiques de Montréal auprès des investisseurs, en diminuant le temps de trajet entre l'aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville.

Le CGD souligne l'importance de la mise en place d'une liaison rapide et fonctionnelle entre l'aéroport et la station de métro Namur et de l'amélioration du service de train entre le centre-ville et l'ouest de Montréal prévue dans la deuxième phase du projet de navette ferroviaire. Elles permettront aux gens d'affaires qui doivent se rendre à Saint-Laurent, leader en matière de développement industriel, de le faire de façon simple et rapide.

Dans les autres projets métropolitains priorités par Montréal, **le réaménagement de la station Bois-de-Boulogne et le doublement de la voie ferrée de la ligne Deux-Montagnes entre les gares Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds sont également accueillis avec enthousiasme**, car elles permettront d'intensifier les déplacements des travailleurs vers le territoire de Saint-Laurent et vers l'ouest.

1.2.2 Les transports actifs

La marche

Le CGD Saint-Laurent accueillent favorablement toutes les mesures proposées dans le plan de transport afin de sécuriser la marche. Il s'agit d'un de nos objectifs principaux, puisque nous **accompagnons déjà les entreprises de Saint-Laurent dans les démarches de sécurisation des trajets piétonniers de leurs employés par l'aménagement de trottoirs ou de passages-piétons sur les trajets entreprise**. Grâce aux échanges continus entre le CGD, DESTL et les entreprises et institutions du territoire, le CGD de DESTL a un portrait régulièrement mis à jour des travaux d'amélioration à apporter, en collaboration avec le département des travaux publics de Saint-Laurent.

Dans son plan stratégique de 2007, Saint-Laurent prend systématiquement en compte le Plan d'action 2006 de la Ville de Montréal en matière d'accessibilité universelle qui s'inscrit dans le cadre de la Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale.

Le vélo

Le CGD de DESTL souhaite particulièrement que le tracé prévu au niveau de Saint-Laurent, dans son plan directeur des pistes cyclables révisé en 2006, soit implanté dans son intégralité. Cette mesure est un incitatif majeur à l'utilisation du vélo pour se rendre sur le lieu de travail. Dans les phases suivantes, **le CGD de DESTL appuie fortement l'implantation de pistes cyclables directement dans les secteurs industriels et le Technoparc, permettant ainsi d'augmenter l'achalandage auprès des cyclistes**.

Le CGD de DESTL gère déjà un système de vélos en libre-service pour les employés de Saint-Laurent. Ce projet remporte un succès croissant depuis sa mise en service au printemps. Cette implication ne peut que prédisposer l'implantation de cette nouvelle mesure auprès de la population laurentienne et de ses entreprises. **Nous recommandons que la Ville encourage l'aménagement d'un service de vélos en libre service** en lien avec la réalisation de ces pistes.

Dans son plan stratégique de 2007 relatif à l'implantation des pistes cyclables, Saint-Laurent a prévu de favoriser l'aménagement de stationnements pour vélos à proximité des gares et des stations de métro afin de prendre en compte le Chapitre d'arrondissement du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal le concernant.

1.2.3 Les usages collectifs de l'automobile

En matière de promotion du covoiturage, le CGD de DESTL est devenu un acteur incontournable avec son taux de réussite de jumelage de 62% auprès de ses entreprises et institutions adhérentes.

Le CGD de DESTL souhaite partager cette expérience pilote avec les autres villes et arrondissements de l'île de Montréal dont les problématiques en terme de transport présentent de nombreuses similitudes avec Saint-Laurent en les accompagnants notamment dans la mise en place de mesures de gestion de la demande au sein des villes et des arrondissements.

Les trajets domicile-travail représentent une grande proportion des déplacements à Saint-Laurent et l'ouest de l'île et provoquent aux heures de pointe de trop nombreuses nuisances. De plus, les entreprises et institutions adhérant aux programmes de promotion du transport alternatif, restent encore trop peu nombreuses. C'est pourquoi nous soutenons vivement la démarche du plan de transport qui vise à inciter les institutions et les employeurs de la CMM regroupant plus de 100 employés à développer un plan de gestion des déplacements et d'en assurer le financement par le biais de la Politique québécoise sur le transport collectif.

1.2.4 Le réseau routier

Le CGD de DESTL appuie les mesures relatives au partage de la chaussée pour notamment améliorer les temps de parcours des transports collectifs, mais souhaite **qu'elles soient faites en parallèle avec la mise en place d'un réseau de camionnage**, entre autres pour des raisons de sécurité des cyclistes notamment à Saint-Laurent et dans l'ouest où le transport des marchandises occupe une grande place.

La remise en état du réseau routier de Saint-Laurent et son entretien régulier semblent indispensables pour rehausser l'image du secteur auprès des investisseurs et des créateurs d'emplois. L'état actuel de plusieurs chaussées donne une image négative de Montréal auprès des décideurs multinationaux. L'état de certaines artères est tel qu'il menace de nous priver de projets d'expansions importants. **Il est donc prioritaire d'accélérer la rénovation du réseau artériel donnant accès aux zones industrielles**, dont l'échangeur Décarie et les boulevards Marcel-Laurin, de la Côte-Vertu et **Cavendish**, présentement à l'étude et de réaménager l'autoroute 40, l'échangeur Décarie, le rond-point Côte-de-Liesse et l'échangeur Dorval.

Le raccordement du boulevard Cavendish nous tient particulièrement à cœur, puisqu'il permettra le désenclavement de Côte Saint-Luc, mais également de Montréal-ouest et Hampstead, par rapport à Saint-Laurent et l'ouest de l'île. Afin d'éviter l'engorgement des voies d'accès de Côte-Saint-Luc, le CGD de DESTL appuie tout particulièrement l'intégration d'une voie réservée pour les lignes d'autobus de l'ouest, ainsi qu'une liaison entre l'aéroport et la station de métro Namur par une navette. Les effets positifs engendrés par de telles mesures seront l'amélioration de l'accessibilité de la zone située autour de la station Namur avec l'aéroport ainsi que de l'accessibilité de l'ouest de l'île de Montréal avec le centre-ville.

Conséquemment la proposition du plan de reporter la réalisation de Cavendish à 2018 nous apparaît au détriment du développement économique et durable de Montréal. **Nous recommandons vivement que la Ville s'en tienne à la résolution de son conseil municipal de 2004 et prévoit la réalisation accélérée de l'échangeur Cavendish.**

Compte tenu que le CGD de DESTL dessert aussi l'ouest de l'île, nous encourageons fortement les mesures **d'amélioration de l'accès à l'ouest de l'île de Montréal : prolonger le boulevard Pierrefonds et le boulevard Jacques-Bizard jusqu'à l'autoroute 40, créer de nouveaux liens pour accéder à l'île Bizard**, etc.

1.2.5 Le stationnement

Le CGD de DESTL appuie la politique de diminution du nombre de places de stationnement en vue d'augmenter l'usage des transports collectifs et actifs. **Cette mesure ne doit cependant pas faire entrave au développement économique** et le CGD de DESTL soutient également les mesures prévues dans le plan de transport telles que favoriser les activités d'affaires et commerciales et assurer la livraison des marchandises.

Le CGD Saint-Laurent s'est occupé des démarches d'implantation d'un stationnement Communauto à Saint-Laurent. Il souhaite participer à la réflexion sur les besoins d'implantation de nouveaux stationnements. Aménager des stationnements pour l'autopartage aux abords des entreprises encouragerait l'utilisation de transports alternatifs à l'auto solo auprès des employés utilisant leurs véhicules pour des raisons professionnelles.

Concernant l'implantation de stationnements pour le covoiturage, le CGD de DESTL appuie déjà cette mesure auprès des entreprises et institutions qu'il accompagne dans la promotion du transport alternatif. Sur le territoire de Saint-Laurent, ce n'est pas moins de 673 emplacements réservés aux covoitureurs qui ont été implantés.

1.2.6 La sécurité des déplacements et la qualité de vie

Le CGD de DESTL fait partie d'un arrondissement leader en matière de développement industriel et résidentiel et de transport durable. Il a en effet prévu de revoir l'ensemble du transport sur son territoire d'ici 2008 tout en respectant les concepts du développement durable. Les principaux objectifs visés par cette démarche sont :

- favoriser les modes de transports alternatifs à l'automobile
- favoriser le transport collectif
- améliorer le déplacement des travailleurs et des résidents
- revoir l'ensemble des mesures d'atténuation de la circulation dans les rues résidentielles
- gérer l'offre de stationnement de façon cohérente avec les orientations de transport et d'aménagement
- assurer la quiétude et la sécurité des rues locales des quartiers résidentiels

Enfin, dans l'actuelle réalisation de son projet de revitalisation du boulevard Décarie (travaux prévus de mai à septembre 2007), Saint-Laurent privilégie les piétons et prend en compte la gestion des espaces de stationnement et l'amélioration de la qualité de vie des citoyens.

1.2.7 Les déplacements à vocation économique et le transport des marchandises

Pour le CGD de DESTL, diminuer le temps de trajet entre l'aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville par l'implantation d'une navette ferroviaire, améliorer son accessibilité par le réaménagement de l'échangeur Dorval, mais également **améliorer l'état des routes** et aménager plus d'espaces verts sont des **mesures primordiales pour rehausser l'image de l'une des entrées de ville les plus stratégiques de Montréal auprès des investisseurs.**

Le CGD de DESTL est en accord avec le Plan de transport pour la préservation de l'intégrité physique et fonctionnelle des liens ferroviaires de son territoire. La possibilité d'implantation d'une nouvelle gare avait été proposée dans le Plan d'urbanisme de Montréal au niveau de Côte-Saint-Luc (octobre 2005). **Nous appuyons la résolution du conseil d'administration du CLD Centre Ouest de novembre 2006 qui souhaite l'amélioration de la desserte en transport alternatif de la ville de Côte Saint-Luc**, comme solution au problème d'enclavement de la ville.

1.2.8 L'innovation

Le CGD de DESTL a notamment pour mission de faire la promotion des modes alternatifs de transport à la voiture auprès des employés d'entreprises et d'institutions et appuie toute mesure relative à l'amélioration de la gestion des réseaux et de la sécurité des utilisateurs qui sont autant d'arguments pour sensibiliser et faire passer à l'action.

À noter que le CGD de DESTL fait en plus partie d'un arrondissement à l'avant-garde dans l'acquisition de véhicules à technologie propre avec :

- l'acquisition de six véhicules hybrides en remplacement de véhicules essence, en 2006;
- d'ici 2009, le projet de 4 autres acquisitions;
- l'analyse systématique de tout remplacement en fonction d'une puissance minimale du moteur et du meilleur choix de carburant en respect de l'environnement.

2. Les nécessaires précisions et améliorations à apporter au Plan de transport

Malgré toutes les mesures encourageantes évoquées dans la section précédente, certains aspects du Plan de transport laissent subsister quelques inquiétudes par rapport à l'atteinte des objectifs souhaités. D'autres propositions devraient par ailleurs être ajoutées, afin de répondre le mieux possible aux besoins de la population de la région montréalaise en termes de déplacements et de qualité de vie.

2.1 La gestion de la demande en entreprise et la reconnaissance de l'expertise des Centres de gestion des déplacements

Les CGD ont réussi à développer l'expertise nécessaire à la réalisation de plans de gestion des déplacements. Ils peuvent ainsi s'avérer pour la Ville, les arrondissements et les villes liées, des partenaires forts utiles dans l'atteinte des objectifs du Plan de transport en ce qui a trait à la gestion de la demande. **La Ville devrait encourager ses arrondissements pour faire appel à leur expertise afin de développer leurs plans de déplacement urbain.** Cette collaboration favoriserait à la fois un développement cohérent de ces plans, grâce au travail concerté à l'intérieur des CGD et la vitalité de ces organismes.

Afin de maintenir un climat favorable aux affaires, la ville devrait accompagner les entreprises de plus de 100 employés dans leur marche vers une gestion optimale de leurs déplacements, notamment en mandatant les CGD de réaliser cette tâche. La question à savoir comment cette collaboration entre la Ville et les CGD pourrait s'opérationnaliser est abordée dans le chapitre 4 de ce mémoire.

Finalement, **l'attention ne devrait pas se limiter aux grands employeurs, mais devrait également rejoindre les PME et les petits commerçants via divers regroupements, notamment les gestionnaires d'édifices, les centres d'achats, les sociétés de développement commercial (SDC), les associations d'avenues commerciales, etc.** Ces groupes constituent eux aussi des pôles d'emplois importants générant autant, sinon parfois plus, de déplacements qu'une compagnie d'une centaine d'employés. Les établissements comptant moins de 100 employés forment d'ailleurs près de 97% de l'ensemble des sociétés actives de la région métropolitaine de Montréal.³

Des mesures de covoiturage, par exemple, peuvent être implantées parmi les employés des différents commerces d'un centre d'achats ou d'une avenue commerciale. Des incitatifs visant à réduire l'utilisation de l'automobile seraient de toute évidence bénéfiques pour les secteurs commerciaux, où la circulation automobile est généralement dense, particulièrement les fins de semaine.

³ Statistiques Canada, Registre des entreprises, 2006.

2.2 L'amélioration de l'offre de transport en commun

2.2.1 Les secteurs moins centraux et les employés aux horaires atypiques

Malgré l'ensemble des mesures qu'on retrouve dans le Plan de transport touchant à l'amélioration du service de transport en commun, la desserte des secteurs plus éloignés ou moins facilement accessibles ne semble pas suffisamment priorisée. Le développement des tramways et l'amélioration de l'efficacité du service d'autobus touchent principalement des secteurs où l'utilisation du transport en commun est déjà forte et où les mesures prévues serviront à augmenter le confort et la fiabilité du service au profit des personnes qui utilisent déjà le transport en commun.

Le Plan de transport devrait pourtant **accorder plus d'importance à l'amélioration de la desserte des secteurs importants d'emplois mal desservis par le transport en commun, comme les parcs industriels** de Saint-Laurent et de l'est de l'île. Il serait pertinent d'étudier plus spécifiquement la demande potentielle de ces secteurs, advenant une nette amélioration de l'offre et une réelle compétitivité du transport en commun par rapport à l'automobile. Les enquêtes Origine-Destination, de même que les sondages réalisés par les CGD dans les entreprises peuvent contribuer à réaliser cet exercice.

Suivant la même logique, **l'idée d'adapter les horaires et la fréquence de passage de certaines lignes d'autobus en fonction des horaires de travail des employés desservis par ces lignes mériterait d'être exploitée davantage.** Les heures de pointes actuelles, le matin et l'après-midi, ne sont pas toujours adaptées pour les employés aux horaires atypiques. Il n'est pas avantageux pour ces personnes d'opter pour le transport en commun puisque l'horaire de l'autobus n'est aucunement synchronisé avec leur horaire de travail et que la fréquence de son passage est très faible. Les navettes développées par la STM en partenariat avec certaines entreprises, aurait avantage à être encouragé et appliqué à plus grande échelle.

2.2.2 L'accessibilité aux trains de banlieue

Les trains de banlieue, de leur côté, constituent des compléments maintenant essentiels au réseau de transport en commun montréalais. L'étalement urbain cause une hausse des besoins en déplacement que les autobus et le métro ne peuvent plus combler. Toutefois, l'impact des trains de banlieue se limite presque essentiellement aux travailleurs du centre-ville qui ont un horaire de travail traditionnel (8h à 16h ou 9h à 17h). **La Ville devrait étudier avec l'AMT la possibilité d'étendre les horaires des trains de banlieue au-delà des heures de pointe afin d'augmenter l'accessibilité de l'Île de Montréal en transport en commun pour les travailleurs aux horaires atypiques, de même que pour les étudiants.** Cette mesure pourrait ultimement, si les horaires sont prolongés jusqu'en fin de soirée, stimuler l'économie montréalaise en facilitant l'accès aux attractions du centre-ville (festivals, théâtres, restaurants, bars, etc.) pour les résidents des banlieues plus éloignées.

L'accessibilité aux gares de trains de banlieue est une question qui mérite d'être soulevée. Il serait pertinent **d'étudier avec les organismes de transport concernés la possibilité d'assurer une correspondance fiable entre les autobus locaux et les trains de banlieue, de façon à minimiser les temps d'attente.**

Ceux-ci constituent un facteur qui diminue considérablement l'attrait du transport en commun par rapport à l'automobile. Une correspondance fiable avec les autobus devrait également s'observer au niveau des gares de train situées sur l'Île de Montréal, particulièrement celles qui ne sont pas desservies directement par une station de métro.

De la même façon, il serait pertinent **d'évaluer l'impact potentiel des gares de train de banlieue situées non loin de pôles importants d'études ou d'emploi en adaptant les circuits d'autobus existants en conséquence ou en implantant de nouveaux**. Une telle gestion intégrée du système métropolitain de transport en commun pourrait avoir un impact notable sur la mobilité générale de la population.

2.3 La cohérence entre les actions

Certains éléments du Plan de transport semblent aller en contradiction avec les objectifs généraux qui y sont énoncés. Par exemple, **on remarque un manque de précision sur la question de la tarification du transport en commun, alors qu'on devrait retrouver des orientations claires** dans le document.

Le plan de transport, la stratégie de développement économique de Montréal et les diverses stratégies locales devraient être mieux intégrées être elles afin de canaliser les efforts et d'éviter les contradictions. Si Montréal veut améliorer ses infrastructures de transport, elle devrait prioriser sa stratégie de développement et s'assurer que le plan de transport offre des conditions pour contribuer à l'augmentation du PIB.

Le plan de transport doit tenir compte de la réalité économique des entreprises afin d'éviter que la réalisation des éléments de ce plan ne contribuent à la fuite des entreprises de Montréal, et, par le fait même, à l'étalement urbain.

Les différentes mesures visant l'amélioration du réseau routier doivent être l'occasion d'accorder une place importante au transport en commun et au covoiturage, dans les axes à fort achalandage, sans nuire à la survie des entreprises, dans ses besoins de ressources humaines et de marchandises. Cette orientation n'est pas suffisamment précisée dans le Plan de transport.

2.4 Éléments plus ponctuels

2.4.1 Le réseau routier et le camionnage : prudence

La réduction des émissions de gaz à effet de serre, du bruit et des autres désagréments causés par le transport routier doivent guider autant que possible les politiques de la Ville en matière de transport des marchandises. Ainsi, **Montréal devrait chercher à favoriser le transport de marchandises par train pour les déplacements de longue distance**. Cela, allié à la réalisation favorable **d'une voie de contournement de Montréal**, permettrait de minimiser le trafic routier pour une circulation plus efficace tout en réduisant les désagréments reliés à la circulation des poids lourds sur les grandes artères de l'Île de Montréal.

Pour ce qui est de la livraison par camion jusqu'au client, le Plan de transport précise que la Ville entend contrôler les horaires et les aires de livraison en camion à l'intérieur de certains périmètres, dont le centre-ville. Il serait toutefois pertinent de fournir davantage de précisions sur cette mesure, en spécifiant notamment quels autres secteurs de l'agglomération seraient touchés par un tel contrôle. Par ailleurs, **les problèmes de stationnement ne devraient pas être négligés**, car les livraisons nuisent souvent à la fluidité de la circulation routière.

2.4.2 Objectifs chiffrés et budget de réalisation à court terme, les grands absents

Finale­ment, les grands absents du Plan de transport sont malheureusement les objectifs chiffrés. Le document ne propose aucun objectif clair au niveau de la réduction du nombre de déplacements automobiles à Montréal. Le seul objectif quantifié est celui de l'augmentation de 8% en 5 ans de l'achalandage dans les transports en commun, qui est simplement une reprise de l'objectif visé par la *Politique québécoise du transport collectif*, un objectif qui ne fait que projeter la tendance actuelle à l'augmentation des déplacements. Pendant que l'achalandage dans le transport en commun augmentera de 8%, de combien l'utilisation de l'automobile augmentera-t-elle de son côté? **Le Plan de transport devrait aller au-delà de cette cible et énoncer des objectifs clairs et quantifiables au niveau de l'évolution des parts modales du transport en commun, des transports actifs, du covoiturage et de l'automobile en solo sur l'île de Montréal.**

Le Plan de transport propose une évaluation détaillée des coûts de chacune des mesures qui y sont proposées. Toutefois, l'absence d'un budget de réalisation permettant la mise en œuvre de certains des chantiers à court terme est inquiétante. Si elle souhaite susciter la collaboration des gouvernements pour les projets de plus grande envergure comme les prolongements du métro, **Montréal devrait donner l'exemple et démontrer son désir ferme de voir se réaliser la vision soutenue par le Plan de transport dans les délais prévus en mettant en œuvre certains de ses chantiers prioritaires dès l'adoption du Plan de transport.**

Afin de coordonner l'ensemble des actions de la Ville dans la réalisation de son Plan de transport avec celles des autres acteurs en transport de la région métropolitaine, **Montréal devrait préconiser la mise sur pied d'une table de concertation des transports pour la région de Montréal.** L'objectif serait à la fois de concerter les interventions pour éviter la concurrence et le doublement et de s'assurer que les organismes qui interviennent auprès des utilisateurs soient consultés.

3. Le développement des Centres de gestion des déplacements

La Ville de Montréal reconnaît dans son Plan de transport la contribution concrète que représente le travail des CGD au niveau de la gestion de la demande au sein des entreprises et institutions. Le chantier 10 du Plan de transport est d'ailleurs consacré au développement de plans de gestion des déplacements à plus grande échelle sur le territoire de l'agglomération. Afin d'assister les employeurs dans leurs efforts, la Ville

entend même «implanter d'ici 2008 des Centres de gestion des déplacements dans tous les secteurs de l'agglomération de Montréal [et de consacrer à ce projet] un montant annuel de 2 M\$»⁴.

Depuis cinq ans, les quatre CGD existants (dont trois sont opérationnels) ont développé une solide expertise, ont tissé de nombreux liens avec les acteurs locaux et ont acquis une stabilité de fonctionnement grâce aux nombreux contrats qu'ils ont signé avec les entreprises et institutions de leurs territoires. Leur travail a d'ailleurs généré de très bons résultats.

Dans le contexte actuel, où l'intérêt et les besoins pour les modes de transport alternatifs à l'automobile en solo sont en croissance, les CGD entrent dans une phase d'expansion et d'intensification de leurs activités. La solution proposée par la Ville pour répondre à cette hausse anticipée de la demande pour les services des CGD, qui consiste en l'implantation de nouveaux CGD sur le territoire de l'agglomération, ne semble toutefois pas cohérente avec la reconnaissance de l'expertise développée par les CGD existants.

La stratégie de la Ville devrait plutôt s'arrimer avec la volonté des CGD d'étendre leurs territoires d'intervention progressivement à l'ensemble de l'Île de Montréal. L'objectif est de faire bénéficier les entreprises et institutions de l'agglomération de la même expertise et des mêmes programmes et outils développés depuis cinq ans et qui ont fait leurs preuves sur les territoires de Côte-des-Neiges, de Saint-Laurent et du centre-ville. Le développement du territoire d'intervention de chacun des CGD devrait ainsi se faire en fonction de la similitude des territoires et autant que possible, via des territoires limitrophes. Ainsi, l'expérience acquise par chacun des CGD dans son arrondissement pourra être mise à profit sur un territoire présentant des problématiques similaires.

Une telle répartition des différents secteurs de l'agglomération permettrait de faciliter la coordination des actions, d'assurer l'équité dans la qualité et la tarification des services offerts et d'éviter les dépenses inutiles associées à l'implantation de nouveaux CGD qui risqueraient de s'avérer non-viables. Le seuil de rentabilité pour un nouveau CGD s'appropriant un certain territoire est en effet plus élevé que lorsqu'un CGD existant décide d'offrir ses services sur ce même territoire.

Il n'est toutefois pas exclu que d'autres CGD puissent voir le jour, advenant une demande en très forte croissance. L'idée de créer des annexes aux CGD existants pourrait alors être considérée, afin de faciliter le partage de l'expertise et des ressources.

Un financement récurrent accordé par la Ville de Montréal assurerait finalement la viabilité des CGD, leur permettrait de développer et d'offrir leurs services à un plus grand nombre d'entreprises et consoliderait leur place en tant que **partenaires majeurs de la Ville de Montréal dans l'atteinte des objectifs du Plan de transport.**

Toutefois, un tel financement ne devrait pas pour autant obliger les CGD à offrir leurs services gratuitement aux entreprises. Le fait de signer un contrat et de payer pour les services reçus responsabilise l'entreprise ou l'institution dans sa démarche et favorise la réalisation complète des différentes mesures du programme

⁴ Ville de Montréal. *Réinventer Montréal. Plan de transport 2007. Document de consultation.* Montréal, 2007, p. 92.

allégo. La subvention accordée par le ministère des Transports⁵ s'avère de plus un incitatif important pour encourager les entreprises à s'engager dans un programme de gestion de la demande.

Conclusion

En développant son premier Plan de transport, la Ville de Montréal a adopté une vision claire de l'avenir de la métropole, il importe maintenant de s'assurer que cette vision coïncide à sa stratégie de développement. L'objectif de réduire les inconvénients liés à l'usage de l'automobile en augmentant l'utilisation des transports collectifs et actifs fait appel aux principes de développement durable et de gestion efficace de la demande en transport. Il faut maintenant en analyser l'impact économique.

L'atteinte des objectifs fixés par le Plan de transport doit constamment demeurer la vision qui anime et justifie le développement des différentes mesures qu'on y retrouve. Les cibles se doivent d'être claires et quantifiables, afin d'évaluer précisément l'évolution de la situation en fonction des objectifs adoptés. Ceux-ci doivent également imposer une cohérence entre les différentes actions à entreprendre pour ainsi maximiser le succès global des interventions.

En complément à une amélioration des services de transport en commun, ainsi qu'au développement et à la sécurisation des réseaux cyclables et pédestres, le Plan de transport reconnaît finalement la gestion de la demande comme une composante essentielle d'une stratégie globale de modification des habitudes de transport des personnes. Le souhait manifesté de voir se multiplier les plans de gestion des déplacements en entreprise constitue une reconnaissance de l'utilité et de l'efficacité du travail que les CGD effectuent depuis plus de cinq ans.

Ainsi, la recherche à plus grande échelle des résultats obtenus jusqu'à présent dans les secteurs principaux d'intervention des CGD passe d'abord par une consolidation des acquis. L'implantation du principe de gestion de la demande en entreprise sur l'ensemble du territoire de l'agglomération doit se traduire non pas par l'ouverture de nouveaux CGD, mais par l'augmentation nécessaire des ressources des CGD existants afin de favoriser l'expansion de leurs activités et le développement de leurs territoires d'intervention.

⁵ 50% des coûts d'évaluation, d'implantation et de suivi du programme, jusqu'à concurrence de 25 000\$.

Annexe : Tableau récapitulatif des recommandations

DOMAINES D'INTERVENTION	RECOMMANDATIONS
Gestion de la demande	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Proposer les services d'un CGD à toute entreprise, institution et promoteur de qui la Ville entend exiger un plan de déplacement urbain. (page 12) ➤ Ne pas limiter le développement de plans de gestion des déplacements aux grands employeurs, mais rejoindre également les petites entreprises, via leurs divers regroupements : notamment les gestionnaires d'édifices, les centres d'achats, les sociétés de développement commercial (SDC), les associations d'avenues commerciales, etc. (page 13)
Stationnement	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Évaluer la mise en place de mesures afin qu'elles ne fassent pas entrave au développement économique (page 11) ➤ Encourager à explorer des mesures incitatives plutôt que coercitives (page 4) ➤ Définir et préciser ces mesures coercitives et les accompagner d'une référence aux CGD (page 4) ➤ Prioriser l'aménagement d'installations sécuritaires pour les vélos et l'implantation de places de stationnement réservées aux covoitureurs, même lorsque le site est bien desservi par le transport en commun. (page 5) ➤ Considérer l'implantation d'un système de vignettes universelles pour identifier les équipages de covoitureurs et contrôler les espaces de stationnement leur étant réservés. (page 5)

<p>Transport en commun (offre de service)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Réaliser le plus rapidement possible les projets de voies réservées pour autobus en site propre (page 6) ➤ Prolonger la ligne 2 du métro de Côte-Vertu à Bois-Franc (page 8) ➤ Évaluer l'implantation d'une station au niveau du croisement de Marcel-Laurin et Thimens (page 8) ➤ Favoriser la fiabilité des horaires et les vitesses de parcours. pour les autobus de l'axe Sauvé / Côte-Vertu entre les boulevards Saint-Laurent et Cavendish et de l'axe Saint-Jean / Pierrefonds entre le boulevard Château-Pierrefonds et l'A-20 (page 8) ➤ Améliorer la desserte du Technoparc Saint-Laurent ➤ Favoriser les rajustements au réseau pour la desserte de nouveaux développements résidentiels à Pierrefonds et à Saint-Laurent.(page 8) ➤ Soutenir le réaménagement de la station Bois-de-Boulogne et le doublement de la voie ferrée de la ligne Deux-Montagnes ➤ entre les gares Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds (page 9) ➤ Améliorer la desserte des secteurs importants d'emplois actuellement mal desservis par le transport en commun comme les parcs industriels (page 13) ➤ Adapter les horaires et la fréquence de passage de certaines lignes d'autobus en fonction des horaires de travail des employés desservis par ces lignes. (page 13) ➤ Étudier avec l'AMT la possibilité d'étendre les horaires des trains de banlieue au-delà des heures de pointe. (page 14) ➤ Augmenter l'impact des gares de train de banlieue pour desservir les pôles importants d'emplois ou d'études en adaptant les circuits d'autobus existants ou en en implantant de nouveaux. (page 14)
<p>Transport en commun (accessibilité)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Étudier avec les organismes de transport concernés la possibilité d'assurer une correspondance fiable entre les autobus locaux et les trains de banlieue, de façon à minimiser les temps d'attente. (page 14)
<p>Transport en commun (tarification)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Évaluer l'impact économique de l'implantation du libre-accès au transport en commun pour les étudiant afin que cette mesure n'accélère pas un déficit ralentissant les projets de développement du transport en commun dans les zones moins bien desservies ou en croissance, comme notre zone industrielle (page 6) <p>Adopter des orientations claires au niveau de la tarification du transport en commun et abandonner l'idée d'imposer un tarif plus élevé pour le métro et les autobus en zone 2. (page 14)</p>

<p>La marche</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Faciliter l'accès aux stations de métro (page 7) ➤ Continuer à accompagner les entreprises de Saint-Laurent dans les démarches de sécurisation des trajets piétonniers de leurs employés par l'aménagement de trottoirs ou de passages-piétons sur les trajets entreprise (page 9).
<p>Le vélo</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Concrétiser le plus rapidement possible le développement des pistes cyclables projetées. (page 7) ➤ Favoriser le développement d'accès cyclables sécuritaires aux institutions générant une quantité importante de déplacements (comme les cégeps et les universités). (page 7) ➤ Implanter des pistes cyclables directement dans les secteurs industriels et le Technoparc, permettant ainsi d'augmenter l'achalandage auprès des cyclistes.(page 9)
<p>Le réseau routier et le transport des marchandises</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Améliorer l'état des routes afin de rehausser l'image de l'une des entrées de ville les plus stratégiques de Montréal auprès des investisseurs. ➤ Mettre en place un réseau de camionnage efficace parallèlement aux mesures pour le transport alternatif à l'automobile solo (page 10) ➤ Accélérer la rénovation du réseau artériel donnant accès aux zones industrielles comme Cavendish (page 10) ➤ Garder la réalisation de l'échangeur Cavendish tel que défini dans la résolution de son conseil municipal de 2004 (page 10) ➤ Profiter des travaux sur le réseau routier pour accorder une place importante au transport en commun et au covoiturage, dans les axes à fort achalandage, sans nuire à la survie des entreprises, dans ses besoins de ressources humaines et de marchandises (page 15) ➤ Chercher à favoriser le transport de marchandises par train pour les déplacements de longue distance. Cela, allié à la réalisation favorable d'une voie de contournement de Montréal (page 15) ➤ Régler les problèmes de stationnement lors de livraisons (page 16)
<p>Le financement, les objectifs et la réalisation du Plan</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Évaluer l'impact de l'implantation des péages sur les ponts ceinturant l'île : les péages doivent entraîner une réduction de la circulation automobile sans inciter les entreprises à s'établir dans les parcs industriels en périphérie (couronnes) alors considérés comme plus accessibles (page 7) ➤ Évaluer aussi la mise en place des péages parallèlement à une hausse

	<p>de la capacité d'accueil des services métropolitains de transport en commun</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Lier et intégrer les préoccupations entre le plan de transport, la stratégie de développement économique de Montréal et les diverses stratégies locales (page 14) ➤ Énoncer des objectifs clairs et quantifiables au niveau de l'évolution des parts modales du transport en commun, des transports actifs, du covoiturage et de l'automobile en solo sur l'Île de Montréal. (page 16) ➤ Mettre en œuvre certains des chantiers prioritaires du Plan de transport dès son adoption. (page 16) ➤ Préconiser la mise sur pied d'une table de concertation des transports pour la région de Montréal. (page 16)
<p>Le développement des CGD</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Soutenir la promotion des transports alternatifs à travers les CGD (page 8) ➤ S'arrimer avec la volonté des CGD d'étendre leurs territoires d'intervention progressivement à l'ensemble de l'Île de Montréal. (page 17) ➤ Faire en sorte que les CGD deviennent des partenaires majeurs de la Ville de Montréal dans l'atteinte des objectifs du Plan de transport. (page 17) ➤ Partager l'expérience pilote avec les autres villes et arrondissements de l'île de Montréal en terme de transport présentent de nombreuses similitudes avec Saint-Laurent. Plutôt que d'implanter de nouveaux CGD, favoriser la croissance des CGD existants via l'agrandissement de leurs territoires d'intervention. (page 10)