



**AMELIORATIONS A APPORTER AU PLAN DE TRANSPORT DE LA VILLE  
DE MONTREAL POUR REELLEMENT DEVELOPPER LE TRANSPORT  
DURABLE DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES**

Mémoire de Projet Montréal présenté à la Commission du conseil municipal sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif ainsi qu'à la Commission du conseil d'agglomération sur l'environnement, le transport et les infrastructures

Août 2007



## TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION.....	1
1.1. POUR UNE PORTEE REGIONALE ET UNE PARTICIPATION GLOBALE.....	1
1.2. TRANSPORT DURABLE DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES : UN MODELE A DEVELOPPER .....	3
1.3. SUIVI DU PLAN : EVALUATION DE LA PERFORMANCE .....	3
2. BONIFIER L'OFFRE D'ALTERNATIVES A L'AUTOMOBILE.....	5
2.1. TRANSPORTS COLLECTIFS .....	5
Objectif : 1 milliard de déplacements en 2021 .....	6
2.1.1. PROJETS TRANSVERSAUX .....	7
Développement immobilier autour des équipements de transport lourds .....	7
Tarifs .....	7
Un réseau de nuit.....	8
Accessibilité universelle.....	8
Information aux usagers .....	8
2.1.2. AUTOBUS .....	8
Augmentation de l'offre par de nouveaux services.....	9
Express et lignes à arrêts limités .....	9
Navettes desservant des pôles / navettes particulières .....	9
Augmentation de l'offre par la bonification du service .....	10
Augmentation des fréquences et du débit .....	10
Diversification des matériels roulants .....	10
Voies réservés et aménagements SRB .....	10
Impact environnemental des autobus et trolleybus .....	11
2.1.3. TRAMWAY.....	11
Les capacités du tramway .....	11
Un nouveau réseau permettant une diversité de lignes .....	12
Réseau initial .....	12
Développement ultérieur du réseau.....	13
Tramway sur les axes à fort achalandage du centre .....	14
Tramway sur les axes à piétonner.....	14
Tramway sur les axes autoroutiers à restructurer.....	14
Tram-Train .....	15
Pré-Métro .....	15
2.1.4. METRO .....	15
Augmentation de l'offre sur les tronçons existants.....	15
Augmentation du service à l'heure de pointe.....	15
Des fréquences accrues hors pointe .....	16
Prolongements du réseau du métro .....	16
Augmentation de la demande.....	16
2.1.5. TRAIN.....	16
Augmentation de l'offre .....	16
Linéaire augmenté et construction de voies .....	17
Augmentation des fréquences .....	17

Augmentation du nombre de gares à Montréal et raccordement .....	17
Qualité du service.....	17
2.1.6.    AUTOPARTAGE ET COVOITURAGE.....	17
2.2.    TRANSPORT ACTIFS .....	18
2.2.1.    CHARTRE DU PIETON : POUR UNE MISE EN ŒUVRE SERIEUSE .....	18
Augmenter significativement la sécurité des piétons.....	19
Améliorer la qualité de l'air respiré par les piétons .....	19
Transformer la rue en milieu de vie .....	19
Faire des quartiers à échelle humaine .....	20
Célébrer le plaisir de vivre ensemble .....	20
Favoriser l'accès des piétons au Mont-Royal .....	25
2.2.2.    VELO ET PATIN A ROUES ALIGNEES : AMELIORATIONS SOUHAITEES .....	25
Développer un vrai réseau de pistes cyclables.....	25
Un réseau cyclable accessible à toute heure du jour et à l'année.....	29
Multiplier le nombre de places de stationnement pour vélos.....	29
Autres initiatives dans le domaine du vélo.....	29
3.    DIMINUER LA DEMANDE POUR L'AUTO EN MODIFIANT LES INCITATIFS QUI LA FAVORISENT.....	31
3.1.    RESEAU ROUTIER: UN RESEAU A REPENSER, DES OCCASIONS A SAISIR ....	31
3.2.    MESURES DE GESTION DE LA DEMANDE.....	34
3.3.    FIN DE LA GRATUITE DU STATIONNEMENT .....	34
3.3.1.    METTRE FIN A LA GRATUITE DU STATIONNEMENT DANS LES VILLES DU QUEBEC....	34
3.3.2.    MESURES A METTRE RAPIDEMENT EN ŒUVRE A MONTREAL .....	35
3.4.    PEAGES ET PRIX DE L'ESSENCE : LE PRINCIPE D'UTILISATEUR-PAYEUR....	36
3.4.1.    PEAGES .....	36
3.4.2.    TAXE SUR L'ESSENCE .....	36
4.    FAIRE PRENDRE LE VIRAGE VERT AU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANS LA REGION DE MONTREAL .....	37
4.1.    UN OUBLI IMPORTANT .....	37
4.2.    MARCHANDISES ET NOUVEAUX PROJETS ROUTIERS .....	37
4.3.    TRANSPORT DURABLE DES MARCHANDISES : UN CHANTIER MAJEUR .....	38
4.4.    PRODUCTION ET TRANSPORT DES MATIERES DANGEREUSES .....	40
4.5.    PRODUCTION ET TRANSPORT DES MATIERES RESIDUELLES .....	40
5.    FINANCEMENT .....	41
5.1.    PEAGES SUR LES PONTS: MESURE SIMPLE ET EFFICACE .....	42
5.2.    TAXE SUR L'ESSENCE : POUR QUE LE QUEBEC RESPECTE KYOTO .....	42
5.3.    STATIONNEMENT: GENERER DES REVENUS ET GERER LA DEMANDE.....	42
CONCLUSION .....	44
ANNEXE A.....	50

## INTRODUCTION

Contre toute attente, l'ébauche du Plan de transport rendue publique en mai dernier par l'administration Tremblay propose plusieurs projets ambitieux. Rien ne semblait en effet prédestiner cette administration à adopter un langage aussi résolument critique de l'automobile et à faire siennes des propositions depuis longtemps défendues par Projet Montréal, comme le retour des tramways et l'instauration de péages. Mais, comme le démontrera le présent mémoire, la conversion récente de l'administration actuelle au transport urbain durable est incomplète (et quelque peu suspecte, après six ans au pouvoir et à deux ans des prochaines élections). Notre mémoire vise à faire des **propositions concrètes** pour que les grands principes avancés ici et là dans l'ébauche de Plan de transport de la Ville soient réellement mis en œuvre et que Montréal prenne résolument le virage du transport urbain durable.

En ouverture de ce mémoire, voici les **grands objectifs** que devrait selon nous viser le Plan de transport.

- Servir d'outil de développement durable pour la métropole et la région :
  - lutter contre les changements climatiques et améliorer la qualité de l'air à Montréal ;
  - réduire l'empreinte écologique du transport des personnes et des marchandises ;
  - redonner la ville aux citoyens pour faire de Montréal un milieu de vie attrayant ;
  - contribuer à la prospérité économique de la population et des entreprises montréalaises.
- Améliorer les transports en commun pour amener la population à adopter des habitudes de transport durables.
- Structurer et accroître la performance économique du transport des marchandises par des moyens et des mesures respectueuses de l'environnement et de la qualité de vie des Montréalais.
- Assumer pleinement le rôle de leadership que la Ville détient à titre de capitale économique de la province :
  - adopter une vision régionale pour tenir compte des personnes et des marchandises qui entrent et sortent de la ville et celles qui y transitent ;
  - impliquer l'ensemble des parties prenantes internes et externes dans la mise en œuvre d'un plan de transport stratégique et global pour la grande région montréalaise.

Dans ce mémoire, ces objectifs ont été regroupés sous trois catégories qui devraient être autant de lignes directrices des efforts de la Ville :

- bonifier l'offre d'alternatives à l'automobile ;
- diminuer la demande pour l'auto en modifiant les incitatifs qui la favorisent et
- faire prendre le virage vert au transport des marchandises dans la région de Montréal.

### 1.1. POUR UNE PORTEE REGIONALE ET UNE PARTICIPATION GLOBALE

Le Plan de transport doit fournir des pistes de solution globales et adaptées aux problèmes de transport générés par les grandes villes du 21<sup>e</sup> siècle. Montréal, capitale économique de la province, doit donc assumer pleinement son leadership au sein de la région métropolitaine et agir concrètement et efficacement pour surmonter les défis croissants de mobilité sur son territoire. Le Plan de transport de la Ville doit agir comme levier et support au développement d'un plan de transport régional et provincial. Le cadre actuel est trop étroit.

Le Plan de transport actuellement en consultation est conçu de façon plus spécifique pour les besoins de la Ville de Montréal. Ce choix est compréhensible, mais une portée régionale est nécessaire pour réduire à long terme la place de l'automobile et pour rendre plus efficace le transport des marchandises sur le réseau routier montréalais. Pourquoi ? Parce que l'origine et la destination des déplacements, incluant ceux effectués en transit sur le territoire de la ville impliquent d'autres municipalités et représentent 30 % de l'ensemble des déplacements automobiles effectués à Montréal.

Le Plan de transport proposé est plutôt un plan d'action et non un plan intégré de transport pour la métropole. Dans une vision métropolitaine, ce plan devrait, entre autres, comporter des éléments concernant les TER (train express régionaux) pour la desserte interurbaine, les TGV (train à grande vitesse) pour des liens autres villes du Québec et les grandes métropoles nord-américaines, sans oublier la problématique des aéroports ou celle concernant le transport des marchandises.

Le fait que bon nombre d'infrastructures de transport montréalaises soient gérées par d'autres instances que la Ville milite aussi en faveur d'un élargissement de la vision et des acteurs autour de la table. Les gouvernements fédéral et provincial, l'Agence métropolitaine de transport (AMT), la CMM, les administrateurs des réseaux ferroviaires et des installations portuaires, pour ne nommer que ceux-là, ont tous des responsabilités importantes en terme de transport à Montréal.

En plus de ces différentes instances, la Ville de Montréal devra faire un effort marqué pour favoriser l'implication des parties prenantes concernées par le transport à Montréal. Pour n'en nommer que quelques unes, soulignons l'importance d'avoir l'implication des autres divisions à la Ville (groupes responsables du Plan de DD, du plan d'urbanisme, du plan de gestion des matières résiduelles, etc.), des associations (AQTR, ATUQ, etc.) et des groupes écologiques (CRE, Transport durable, Équiterre, etc.).

La Ville de Montréal devrait aussi faire preuve de leadership en profitant de son pouvoir d'achat pour promouvoir l'innovation dans les transports durables. D'un côté, la Ville pourrait imposer des exigences environnementales et sociales aux sous-traitants qu'elle contracte, exigences qui serait basées, par exemple, sur les indicateurs définis pour suivre le Plan de transport (voir section 1.3). D'un autre côté, la Ville devrait clairement montrer, dans les appels d'offre, une préférence pour l'innovation technologique ou tout autres mesures pour faire la promotion du transport durable.

#### Recommandation

Le Plan de transport de la Ville de Montréal doit servir de levier à la mise en œuvre d'un plan d'action stratégique, intégré et global pour le transport sur l'ensemble du territoire métropolitain. La Ville doit assumer son leadership auprès de l'ensemble des parties prenantes touchées par la question du transport dans la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

## 1.2. TRANSPORT DURABLE DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES : UN MODELE A DEVELOPPER

Le Plan de transport doit véritablement répondre aux critères du transport durable pour mettre en place les moyens qui permettront à Montréal de sortir gagnante des défis liés au transport. Il existe un certain nombre d'interprétations nationales et internationales du transport durable. Voici celle proposée par *Le Centre pour un transport durable* (1997), un organisme canadien.

Le transport durable :

- permet de répondre aux besoins fondamentaux d'accès des personnes et des sociétés de manière sûre, conforme à la santé des humains et de l'écosystème et équitable dans chaque génération et d'une génération à l'autre ;
- est abordable, fonctionne efficacement, offre des choix de modes de transport et favorise une économie vibrante ;
- limite les émissions et les déchets dans les limites des capacités planétaires de les absorber, minimise la consommation des ressources non renouvelables, réutilise et recycle leurs composants et minimise l'utilisation du sol et la production de bruit.

Une vision à long terme soutenue par l'application rigoureuse des trois dimensions du développement durable (économique, sociale et environnementale) est requise pour la stratégie de base du Plan de transport.

La synergie entre le Plan de transport, le plan d'urbanisme, le premier Plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise 2007 – 2009 (ci-après « PSDD ») et éventuellement le plan de gestion des matières résiduelles doit être maximisée. De plus, la stratégie de réduction des gaz à effet de serre (GES) de Montréal doit être étendue à l'ensemble des usagers du réseau routier de la ville par des mesures incitatives et une pression constante exercée par les élus municipaux.

La synergie mentionnée précédemment est d'autant plus pertinente que, parmi les 36 indicateurs du PSDD, 12 d'entre eux concernent des éléments directement associés au transport. Ces indicateurs sont essentiels pour mesurer la performance d'un plan d'action.

## 1.3. SUIVI DU PLAN : EVALUATION DE LA PERFORMANCE

Chaque mesure proposée dans la version finale du Plan devra permettre d'éviter, de mitiger ou de compenser les impacts occasionnés par le transport (voir Annexe A pour une liste préliminaire d'impacts environnementaux et sociaux de notre mode de transport actuel). De plus, la durabilité des mesures proposées devra être évaluée. C'est pourquoi la Ville devra se doter, **dès à présent**, d'une série d'**indicateurs** permettant de suivre l'évolution des impacts du transport, tous modes confondus, sur le milieu montréalais. Bien entendu, les 12 indicateurs inclus au PSDD de la ville devraient être considérés dans l'élaboration d'une liste exhaustive d'indicateurs.





Par ailleurs, avant la réalisation de chaque grand projet, une **analyse de cycle de vie** devrait être menée pour vérifier la durabilité de l'option retenue par rapport aux différentes options possibles.

## Recommandation

Inscrire le Plan de transport dans une démarche de développement durable en changeant le titre du document par « Plan de transport durable de la Ville de Montréal », en analysant tous les projets proposés avec l'approche « analyse du cycle de vie » et en développant une liste exhaustive d'indicateurs pour mesurer la performance des actions mises en oeuvre.

Enfin, pour Projet Montréal, le Plan de transport doit être un **outil d'amélioration de la qualité de vie** en ville et de réduction des gaz à effet de serre (GES). Pour éviter de faire du terme « qualité de vie » un terme fourre-tout, il convient de le définir. Et pour définir la qualité de vie à Montréal, nous pensons qu'il convient de s'interroger sur les raisons qui poussent les Montréalais à quitter la ville pour s'installer ailleurs. Outre la taille des maisons et des terrains, un critère pour lequel Montréal ne peut pas offrir beaucoup plus étant donné la spécificité du tissu urbain, en général, les Montréalais fuient la ville pour avoir une plus grande tranquillité (moins de bruit), une plus grande sécurité (notamment plus de sécurité dans les rues pour leurs enfants) et pour avoir plus de verdure<sup>1</sup>.

Le présent mémoire propose donc en conclusion une série de recommandations qui ont pour objectif de réduire les gaz à effet de serre et d'améliorer la qualité de vie pour faire en sorte que les familles et les autres Montréalais ne quittent plus la ville. Nous avons également évalué les retombées de chaque recommandation sur la base des quatre critères suivants :

	Environnement sain : présence de verdure et absence d'impacts négatifs sur l'environnement
	Sécurité et convivialité de l'espace urbain
	Tranquillité et quiétude pour les résidents
	Qualité de l'air et émissions de gaz à effet de serre (GES)

<sup>1</sup> Tel que démontré, entre autres, par un sondage SOM – *La Presse* réalisé en 2000.



## 2. BONIFIER L'OFFRE D'ALTERNATIVES A L'AUTOMOBILE

### 2.1. TRANSPORTS COLLECTIFS

Afin de réduire la circulation automobile et la dépendance à son égard sur l'île de Montréal et dans ses banlieues, les transports en commun constituent une alternative de premier choix. D'abord, les quatre grands modes de transport collectifs - l'autobus, le métro, le tramway et le train - sont sécuritaires. En effet, le train et le métro étant des modes guidés en emprise propre et séparée de la voirie, ils présentent un risque d'accident quasiment nul. Le tramway étant un mode de surface guidé en site propre circulant à vitesse réduite dans un espace piétonnier et à grande vitesse dans une emprise propre, il présente une sécurité hors du commun pour les usagers et les piétons et cyclistes utilisant les axes emprunté par le tramway. L'autobus est lui aussi un mode très sécuritaire. Bien que non guidé, il circule généralement à des fréquences moindres que le tramway et à une vitesse moins élevée. De plus, la sécurité sera accrue par la réduction de la circulation automobile que l'augmentation de l'offre du transport collectif permettra d'accomplir, l'automobile étant un mode non guidé présentant un haut risque d'accidents.

Ensuite, les quatre grands modes de transport collectifs présentent un niveau de bruit très faible pour les riverains. En plus, ils permettent de réduire la circulation automobile, première génératrice de bruit pour les habitants des artères. L'autobus n'est pas quand à lui un mode de transport silencieux, sauf que le bruit généré par celui-ci n'est rien comparé à celui des automobiles qu'il remplace. Et il ne faut pas oublier l'existence d'autobus électriques !

Finalement, tel que détaillé au Tableau 1, les transports collectifs permettent un plus grand débit de personnes par voie utilisée sur la voirie, ce qui permet de retirer des voies de circulation automobiles, permettant ainsi de faire une place au transport collectif mais aussi aux piétons. Ce nouvel espace pourra également être utilisé afin de reverdir la ville. De plus, la demande de stationnement sera réduite, ce qui permettra aussi de reverdir la ville à l'aide de nouveaux parcs et espaces verts.

Tableau 1

**Débits maximaux par voie des principaux modes de transport collectifs et de l'automobile en milieu urbain**

	Automobile	Autobus	Tramway	Tram-Train	Train de banlieue	Métro
Débit (passagers/h)	1500	6000	9000	18 000	24 000	30 000
Fréquences	Quelques secondes	1 minute	2 minutes	2 minutes	6 minutes	2 minutes
Interstations (Moyenne)	—	200-400 m	400-600 m	500-2000 m	1000-3000 m	500-1000 m
Vitesse commerciale	Max: 40 km/h	8-22 km/h	22 km/h	22-60 km/h	40-60 km/h	36 km/h
Capacité par véhicule/train	1,27	100 (articulés)	300	600	2400 (deux niveaux)	1000
Autres informations	Débit <u>sans</u> congestion automobile.	Le nombre de personnes par train à l'heure de pointe est <u>supérieure</u> à la capacité théorique.				

Pour Projet Montréal, l'objectif est de réduire la circulation automobile à Montréal de moitié d'ici 2021, et les transports collectifs sont la pierre angulaire de cet objectif, permettant d'accaparer la majorité du transfert modal. Cette diminution du trafic automobile s'accompagnera donc par la hausse de la part modale du transport collectif de 19 % à 40 % en 2021 (voir Figure 1), portant le nombre de déplacements annuels de ce mode à 1 milliard.

Objectif : 1 milliard de déplacements en 2021

Le Plan de transport de l'administration actuelle vise une hausse de l'achalandage du transport collectif de 26 % d'ici 2021. Il vise donc à porter le nombre de déplacements annuels en transports collectifs dans la région métropolitaine de 425 millions (M) à 535 M. À Projet Montréal, notre objectif de réduction automobile exige le double du total envisagé par la Ville, soit 1 000 M en 2021.

Le Tableau 2 en page suivante montre comment se caractérisera cette hausse de la demande sur les quatre grands modes structurant le réseau de transport collectif montréalais.

Figure 1

**Impact du Plan de transport, par comparaison à la situation de référence et à l'objectif Projet Montréal de développement du transport collectif, partie 1**

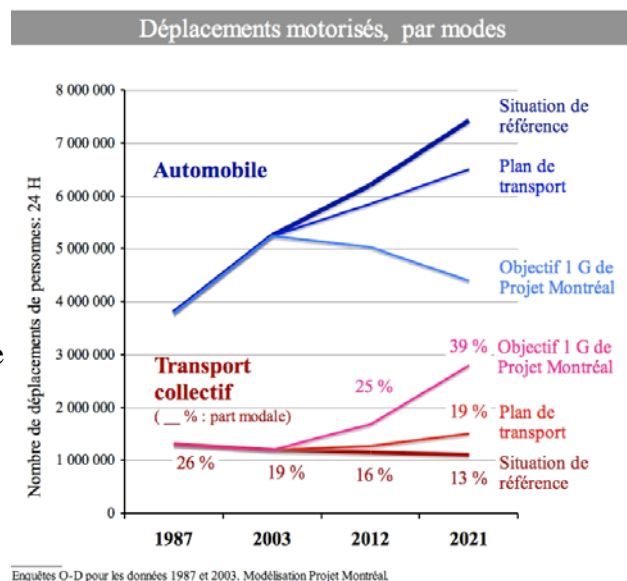


Tableau 2

### Objectif 1 G d'achalandage annuel du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal : l'ampleur du défi

	2006	2006-2021		2021
Métro	225 M	+ 75 M	+ 33 %	300 M
Autobus	225 M	+ 175 M	+ 80 %	400 M
Train de banlieue	15 M	+ 60 M	+ 400 %	75 M
Tramway/Tram-Train		+ 350 M		350 M
Achalandage total :	425 M	+ 575 M	+ 135 %	1 000 M
Déplacements / habitant :	115			250

#### 2.1.1. PROJETS TRANSVERSAUX

##### Développement immobilier autour des équipements de transport lourds

Afin de permettre une plus grande utilisation du transport en commun, nous suggérons que la majorité des nouveaux logements construits à Montréal se situent à proximité des équipements lourds de transport comme le tramway, le métro et le train. La construction d'une ligne de tramway étant en général accompagnée d'une opération de revitalisation des artères ou des quartiers, cette dernière pourrait facilement inclure la construction de nouveaux logements, sur la rue St-Laurent ou dans le secteur du Havre, par exemple. Plusieurs stations de métro ont des constructions avoisinantes non propices à un tel équipement lourd de transport. La station de métro de L'Assomption, par exemple, est située en zone industrielle et la station Frontenac accueille, au lieu de logements, des stations-service dans son voisinage immédiat. Pour le train, les abords des gares sont souvent des stationnements incitatifs. Il faudrait redévelopper les abords de ces stations et gares afin qu'ils accueillent une **haute densité résidentielle**. Ces mesures permettront un plus grand achalandage du transport collectif hors pointe, moment où ces infrastructures lourdes sont généralement sous-utilisées.

##### Tarifs

Les nombreuses hausses de tarifs des dernières années ont eu comme résultat d'augmenter, en dollars constants, le prix de la CAM de 11%. Si bien qu'à parité de pouvoir d'achat, la passe de la STM est devenue une des plus chères du continent<sup>2</sup>. Des tarifs moins élevés inciteraient plus de personnes à emprunter le transport en commun comme mode de déplacement et déchargeraient les familles à faibles revenus d'un fardeau financier. Une **CAM à 40\$**, par exemple, permettrait aux Montréalais d'avoir un des plus bas tarifs pour une passe mensuelle, en tenant compte du pouvoir d'achat de ses résidents.

<sup>2</sup> Projet Montréal (2006-09-08) *Bilan 2002-2005 de l'administration Tremblay*, p. 28 ([www.projetmontreal.org](http://www.projetmontreal.org))

### Un réseau de nuit

Les Montréalais qui sont actifs le soir (travailleurs en restauration, travailleurs de nuit, fêtards) sont complètement abandonnés par le transport collectif après minuit. La plupart des autobus terminent leur service et le métro ferme. Les usagers du transport en commun doivent alors composer avec le système des autobus de nuit, très insuffisant. Ces personnes oubliées par la STM sont alors forcées de prendre leur voiture ou un taxi (ce qui coûte cher). Ceux qui n'ont pas de voiture doivent prendre leur mal en patience.

Exemple de durée d'un trajet du coin Peel – Sainte-Catherine au coin Jean-Talon – Saint-Denis.

- En métro : 25 à 30 minutes
- En autobus de nuit : 1 heure

Afin de corriger cette situation, nous proposons :

- que le métro soit accessible 24 h / 24 ;
- que les horaires des autobus de nuit soient mieux coordonnés ;
- que le futur tramway ait une place majeure dans la configuration des transports de nuit.

Nous pensons que ces améliorations induiront des bénéfices tels que la diminution des conducteurs en état d'ébriété, la promotion de l'économie en dehors des horaires réguliers et une hausse importante de l'achalandage en période hors pointe.

### Accessibilité universelle

Le réseau d'autobus n'est pas adapté aux personnes à mobilité réduite, et ce malgré l'introduction des autobus à plancher bas. Ces derniers ne permettent toujours pas aux chaises roulantes d'embarquer convenablement et rapidement. Quant au réseau du métro, il faut une coûteuse installation d'ascenseurs afin qu'il soit convenablement accessible. Le Nouveau tramway est le mode le plus accessible pour les personnes à mobilité. En effet, le tramway est à niveau avec les quais, comme le métro, et est en surface, comme l'autobus, ce qui permet une facilité d'accès incomparable. C'est pour cette raison que **l'ambitieux réseau de tramway** que nous proposons faciliterait les déplacements pour les personnes à mobilité réduite, et ce sur toute l'île de Montréal.

### Information aux usagers

La mise en service d'un système d'exploitation en temps réel est déjà inscrite au Plan de transport. On prévoit déjà que toutes les stations de métro soient munies d'un tel système. Cependant, il faudrait, afin d'informer la majorité des usagers, aussi munir la majorité des arrêts d'autobus achalandés ainsi que toutes les gares de train de banlieue sur l'île du réseau d'afficheurs permettant de connaître les heures de passage et la destination des prochains autobus, tramway ou train. Quant à lui, le réseau de tramway est déjà muni, dès sa construction, de systèmes d'affichage complets.

#### 2.1.2. AUTOBUS

L'autobus est aujourd'hui un mode de transport collectif de grande importance dans la région métropolitaine, transportant plus de 225 M de personnes par année. Afin d'atteindre l'objectif de 1000 M de déplacements en transport en commun de Projet Montréal, il faudra presque doubler l'achalandage sur le réseau d'autobus, afin qu'il atteigne **400 M** de déplacements annuels. Pour

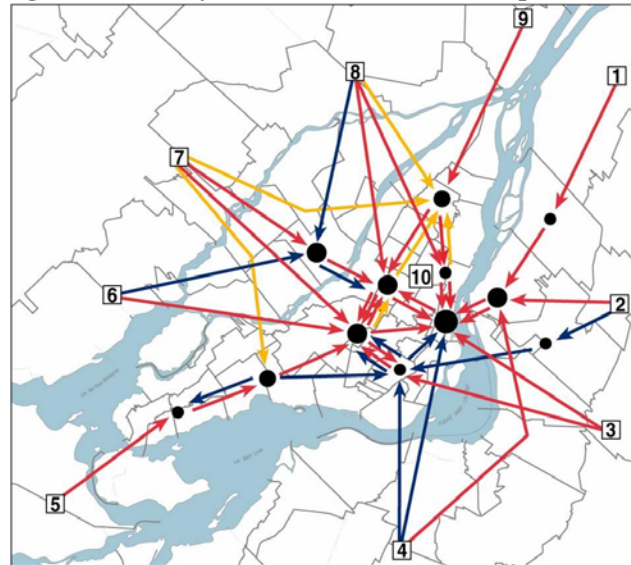
augmenter l'achalandage de 80%, nous sommes d'avis qu'il faudrait presque doubler l'offre actuelle<sup>3</sup>. Afin d'y parvenir, deux solutions sont possibles : augmenter le nombre de passagers transportés sur les lignes actuelles et augmenter le nombre de circuits disponibles.

### Augmentation de l'offre par de nouveaux services

#### Express et lignes à arrêts limités

Pour augmenter l'offre de service d'autobus, le premier moyen est de miser sur le premier atout de l'autobus : sa flexibilité. En effet, l'autobus permet d'effectuer des dessertes permettant le saut d'arrêts et de longues sections express, comme sur les lignes 410, 420 et 430 de la STM ou sur ses nombreuses lignes métrobus. Pour atteindre l'objectif de 400 M de déplacements annuels par ce mode de transport, ces avantages devront être maximisés par l'instauration d'autobus à arrêts limités sur les lignes régulières, l'augmentation du nombre de trajets express vers le centre-ville et aussi par l'instauration de lignes express à la grandeur de Montréal. La communauté métropolitaine de Montréal comporte une multitude d'origines et de destinations, dont les principaux pôles présentant les plus fortes densités de déplacement sont montrées à la Figure 2.

**Figure 2 : Pôles ayant de fortes densités de déplacements**



Source : AMT (5 juin 2003) *Les grands projets de transport collectif dans la région métropolitaine.*

Ces express pourraient permettre de relier deux destinations lointaines l'une de l'autre, comme le Parc Industriel St-Laurent et Pointe-aux-Trembles, en bénéficiant des autoroutes actuelles par exemple. Tel que mentionné en introduction, les parties prenantes localisées à l'extérieur du territoire de la ville, plus particulièrement les organisateurs de transports de la banlieue, seraient consultées pour l'instauration de ces express, car plusieurs points difficiles à relier à partir de certains secteurs de Montréal se trouvent en banlieue. Les services d'express pourront être divisés dans les catégories actuelles, soient Express, Express-Centre, Express-Métro, Express-Train.

#### Navettes desservant des pôles / navettes particulières

Afin de mieux desservir la région métropolitaine, répondre efficacement et directement aux besoins des usagers et accroître la compétitivité des transports collectifs face à l'automobile individuelle, un service de navettes desservant des pôles d'emplois et de déplacements comme

<sup>3</sup> Dans le contexte actuel, les ingénieurs en transport recommandent d'augmenter l'offre de transport du double de l'augmentation d'achalandage voulue. Ainsi, la Ville veut augmenter l'offre de 16 % pour réussir à augmenter l'achalandage de 8 %. Mais ce raisonnement ne tient plus lorsqu'on effectue un réel virage, c'est-à-dire lorsque, parallèlement à l'augmentation de l'offre de transport en commun, on diminue aussi physiquement la place de l'automobile en ville. Le transfert modal s'effectue alors bien plus facilement et c'est pourquoi nous pensons que, pour doubler l'achalandage, il faut doubler l'offre tout en effectuant des aménagements physiques réduisant la place de l'automobile en ville (ex. transformer une voie de circulation en voie réservée pour autobus).

les **hôpitaux, les écoles, les parcs industriels et certaines entreprises** pourrait être créé. Ces navettes permettront de relier des groupes de travailleurs ou d'étudiants habitant loin de leur lieu de travail ou d'apprentissage à ce dernier. Les navettes devront être adaptées à la desserte en amenant les usagers à la porte de leur destination. Sur leur parcours, les navettes croiseront des points stratégiques du réseau de transport en commun comme des stations de métro, de train, de tramway et d'autobus. Elles seraient établies conjointement avec les entreprises ou établissements publics desservis, par l'initiative de l'entreprise elle-même ou par celle de la Ville. Les Centres de gestion des déplacements, déjà prévus au Plan de transport, joueraient également un rôle primordial. Ce concept de navette pourrait être étendu à d'autres fins, comme celle de la desserte des résidences pour personnes âgées et des pôles hôteliers. Toutefois, il va de soi que ces navettes ne devront pas desservir les entreprises ou institutions qui s'établiront en rase campagne loin des grands corridors de transport collectif afin de ne pas favoriser ce mode de développement non durable.

### Augmentation de l'offre par la bonification du service

#### Augmentation des fréquences et du débit

La mise en place de nouveaux services ne doit pas se substituer à l'amélioration des circuits déjà existants. De nombreuses lignes mériteraient une augmentation significative des fréquences de passage. Ainsi, une nouvelle norme de service devrait être proposée sur les lignes régulières de la STM afin que la fréquence maximale des autobus soit de 10 minutes, ce qui assurera aux usagers un service fréquent en tout temps, sur tout le réseau.

#### Diversification des matériels roulants

Le plan de transport prévoit d'augmenter la flotte d'autobus de 500 unités. Il ne faudrait pas que ces autobus soient tous des autobus réguliers. En effet, l'achat d'autobus articulés supplémentaires serait pertinent pour les lignes express et l'achat de plusieurs minibus permettrait de réduire les coûts d'exploitation hors pointe et de rentabiliser le service sur des tronçons peu achalandés. Ces minibus permettront aussi d'augmenter la fréquence de service en pointe sur certains tronçons, comme proposé à la Figure 3. Ces minibus seraient bénéfiques pour le service dans l'ouest et dans l'est de l'île, notamment.

**Figure 3**

**Une solution pour doubler l'offre : de nouveaux types de matériel roulant partout sur le réseau.**

-Minibus de 25 places aux 10 minutes au lieu d'un autobus de 75 places aux heures.

-Autobus de 75 places aux 10 minutes au lieu de 20 minutes.

-Autobus articulés de 100 places aux 4 minutes au lieu d'autobus de 75 places aux 6

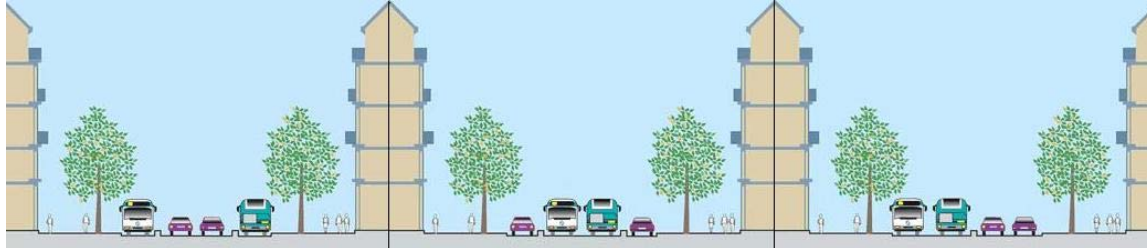
#### Voies réservées et aménagements SRB

Nous sommes aussi d'avis que des **voies réservées devraient être implantées sur les 240 km d'axes** où seront instaurées des mesures prioritaires pour les autobus et où aucun tramway ne sera implanté dans les trois prochaines phases (pour ne pas devoir défaire les installations). Ces voies réservées, préférablement délimitées par des murets de béton comme à Paris, permettent non seulement d'assurer la fluidité des déplacements en autobus, mais permettent aussi d'enlever des voies de circulation automobile (voir Figure 4). Cette mesure facilite le transfert modal de l'automobile vers l'autobus. De plus, les voies réservées pourraient être suffisamment larges

pour permettre l'aménagement de voies cyclables de manière à accroître la sécurité des déplacements en vélo.

Parallèlement à ce projet, les lignes d'autobus pourront être équipées de quais rehaussés et d'afficheurs dynamiques de temps d'attente et d'informations. Ces aménagements permettront une qualité de service ressemblant à celle des tramways, avec un coût et une capacité inférieure. Des aménagements urbains pourraient être implantés le long de ces axes qui n'accueilleront pas un tramway d'ici trois phases.

**Figure 4: Trois profils de voies réservées avec murets séparateurs**



Source : [www.mobilien.paris.fr](http://www.mobilien.paris.fr)

#### Impact environnemental des autobus et trolleybus

L'autobus est déjà un mode de transport plus écologique que l'automobile. En effet, il permet à lui seul de transporter le nombre de passagers contenu dans environ 60 autos, réduisant d'autant la pollution atmosphérique et sonore. Cependant, l'autobus étant lui aussi un mode de transport à combustion, il produit des gaz à effet de serre et peut être nuisible pour l'environnement sonore. Il convient donc d'envisager des modes de propulsions hybrides (électricité et non biocarburants) ou encore des trolleybus, mode de transport déjà connu à Montréal il y a plusieurs années et réputé pour sa nuisance sonore infime et sa pollution nulle. **Le trolleybus devrait être envisagé sur des lignes** dès que des autobus se succèdent aux 5 minutes et moins et sur les 240 km d'axes qui recevront une voie réservée, ce qui permettra l'utilisation de fils aériens. Les caténaires pourraient être installés durant la courte période des travaux.

#### 2.1.3. TRAMWAY

Afin d'augmenter l'offre en transport collectif tout en ne nuisant pas à l'environnement et à la qualité de vie des Montréalais, nous proposons que le Nouveau tramway occupe une plus grande place dans le Plan de transport. En effet, Montréal a besoin d'un nouveau mode de transport pour répondre aux déplacements sur les axes achalandés, sur les axes à piétonner et sur certains déplacements entre Montréal et sa banlieue. Nous pensons que le tramway et ses extensions (Pré-Métro, Tram-Train) pourraient transporter vers 2021 jusqu'à 350 M de passagers en fonction du linéaire construit et des grandes opérations d'urbanisme entreprises.

#### Les capacités du tramway

Le tramway offre plusieurs avantages et capacités qui le rendent nécessaire sur plusieurs types d'axes et de dessertes. Le tramway est effectivement un mode de transport :

- assurant une grande **quiétude** au voisinage même en transportant un grand débit de passagers puisqu'il est électrique et donc silencieux ;

- permettant une plus grande capacité avec des fréquences moindres, permettant ainsi aux **piétons** de traverser facilement son emprise. Cet avantage fait de lui un mode de transport idéal pour des rues à piétonner ;
- permettant une plus grande **capacité** pour les axes achalandés que les autobus ne peuvent plus desservir adéquatement faute de capacité ;
- **polyvalent**. Le tramway peut en effet circuler sur des rues piétonnes, des sites propres sur rue, dans un tunnel comme celui de la ligne bleue, par exemple, et sur des emprises en site propre intégral où il devient tram-train et peut emprunter les mêmes voies que les trains de banlieue, comme le O-Train d'Ottawa ou comme il pourrait le faire sur l'emprise du CN à Repentigny ;
- pouvant s'adapter au déplacement des **marchandises** à l'extérieur des heures de pointe (voir section 4 de ce mémoire) ;
- qui, grâce à sa plus grande capacité par voie, permet une **restructuration bénéfique de la voirie** en améliorant la qualité de vie et la qualité de l'air. Le tramway permet effectivement d'enlever 6 voies de circulation artérielles (voir Tableau 1 en page 6). L'espace récupéré peut être redistribué pour offrir une meilleure place au transport en commun, aux modes actifs comme la marche et le vélo et aux espaces verts ;
- relativement **facile à implanter lors de travaux majeurs**, comme les futurs redéveloppements de la rue Notre-Dame, de l'échangeur Turcot et du Havre de Montréal.

#### Un nouveau réseau permettant une diversité de lignes

Le réseau tramway n'oblige pas des lignes rigides et fixes. En effet, avec un grand linéaire de voies, un vrai réseau pourrait naître et plusieurs lignes pourraient relier une multitude de destinations en utilisant les mêmes voies. Certains tramways avec une dénomination spéciale pourraient, par exemple, prolonger leur trajet habituel pour se rendre au centre-ville, permettant ainsi un accès direct à ce secteur pour les usagers. Une ligne de tramway passant par Mont-Royal pourrait se rendre sur la rue Ste-Catherine, par exemple, en passant par St-Laurent ou l'avenue du Parc. Ainsi, il faudrait plusieurs axes au centre-ville comme les rues Ste-Catherine, Viger, McGill ou Des Pins pour permettre aux prolongements des lignes de tramway de desservir adéquatement le centre-ville.

#### Réseau initial

Le réseau initial proposé par le Plan de transport sera réalisé en deux phases successives, sur 10 ans, et la première ligne mise en service n'aura que 5 km de longueur, ce qui augmente les coûts de construction par km. Nous proposons que le **réseau initial soit de 25 km**. Il devrait comprendre les lignes du Havre, du Parc, Côte-des-Neiges et la ligne sur l'avenue Mont-Royal. Ce réseau devra être construit et mis en service simultanément, car ces lignes sont jugées prioritaires. En effet, la ligne du Havre est très facile d'implantation vu l'emprise du CN au Vieux Port, les lignes du Parc et Côte-des-Neiges remplaceront la ligne d'autobus la plus achalandée de la STM et la ligne Mont-Royal permettra une réfection complète de la rue commerciale du même nom, projet souhaité depuis fort longtemps autant par les citoyens que par les commerçants du Plateau.

Par ailleurs, il est impératif que la Ville de Montréal et les autres acteurs concernés par le transport à Montréal profitent de l'occasion créée par la réalisation de travaux d'envergure pour



conceptualiser ou repenser ces travaux en fonction des objectifs du Plan de transport. Voici quelques exemples :

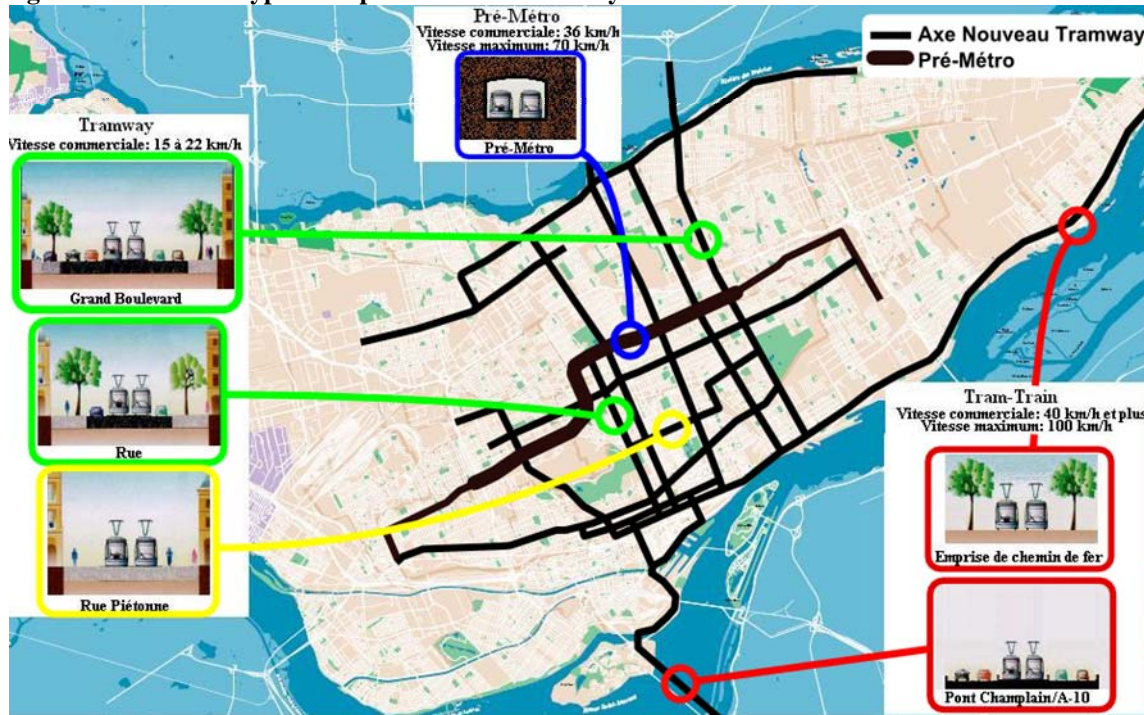
- la transformation de la rue Notre-Dame aurait avantage à être conçue comme un boulevard multimodal (voir section 3.1) et inclure la mise en service d'une ligne de tramway. Cette ligne pourrait emprunter l'emprise du CN afin de s'étendre jusqu'à Pointe-aux-Trembles. La ligne de tramway Pie-IX pourrait aussi faire partie de ce projet de transformation, ce boulevard étant l'un des plus achalandés de Montréal en transport collectif et l'amélioration du transport collectif sur cet axe étant une priorité pour le Plan de transport ;
- la ligne de tramway du boulevard Bonaventure et du Pont Champlain proposée par Projet Montréal en lieu et place du projet de train léger de l'AMT pourrait être construite dès que le projet de redéveloppement du Havre commencera ;
- la conversion possible de la ligne bleue en ligne de tramway devrait être évaluée lors des études sur son prolongement. En effet, la conversion de la ligne serait plus facile si elle était faite lors de la période des travaux jusqu'à Pie-IX.

#### Développement ultérieur du réseau

À terme, Projet Montréal propose un réseau de tramway de 250 km ([http://www.projetmontreal.org/documents/2007-02-03\\_Plan\\_Tramway.html](http://www.projetmontreal.org/documents/2007-02-03_Plan_Tramway.html)). La carte ci-dessous (Figure 5 en page suivante) illustre une phase intermédiaire à atteindre : 160 km de tramway en site propre. Ces axes transportent actuellement 140 millions de passagers annuellement. Avec le tramway, cet achalandage pourrait, selon les expériences des autres pays, monter à 300 M. Cette phase de développement devrait être visée avant 2021. De plus, des axes pourraient être ajoutés, comme celui de Turcot vers Lachine ou un trajet dans le Sud-Ouest.

Cette carte peut sembler ambitieuse, mais, à titre d'exemple, Toronto prévoit un réseau de tramway de 120 km complété avant 2021. Les futurs axes du tramway torontois transportent environ 80 M de personnes et les autorités prévoient un achalandage de 175 M lorsque le tramway sera implanté.

Figure 5 : Différents types d'implantation du tramway



#### Tramway sur les axes à fort achalandage du centre

Les axes artériels du centre de l'agglomération comme **du Parc, Côte-des-Neiges, Papineau, Pie-IX et St-Laurent** connaissent un grand achalandage automobile qui dégrade la qualité de vie des résidents de ces axes. Le tramway serait la solution pour ces axes, car, étant d'une grande capacité, il permettrait de réduire la place de l'automobile sur ces artères et un meilleur partage de la voirie entre les modes actifs, le transport en commun et l'automobile. Ce partage est actuellement impossible, vu la trop grande quantité d'automobiles sur ces artères.

#### Tramway sur les axes à piétonner

Le tramway permet de transporter 300 usagers à la fois, c'est-à-dire ce que 4 autobus de 75 places peuvent transporter. Il permet donc d'offrir une grande capacité de transport avec des passages moins fréquents, ce qui permet une aisance aux piétons sur l'emprise tramway / rue piétonnière. L'emprise tramway peut aussi être uniforme au reste de la rue. Les axes à Montréal pourraient être **Ste-Catherine** et **Mont-Royal**.

#### Tramway sur les axes autoroutiers à restructurer

Le coût du tramway est élevé par km étant donné qu'il nécessite des travaux en profondeur. Toutefois, ce coût additionnel devient minime lorsque le tramway est construit lors de grands travaux d'infrastructures déjà enclenchés. Un tramway vers Brossard pourrait donc être implanté à faible coût lors de la réfection du **Havre** et un tramway sur la rue **Notre-Dame** vers Rivière-des-Prairies pourrait être facilement réalisable lors de la reconstruction complète de l'emprise en boulevard urbain. Un tramway vers Lachine devra aussi être envisagé lors de la réfection de l'échangeur Turcot et, à plus long terme, sur l'axe de la métropolitaine lors de la réfection de celle-ci ou la transformation de cette dernière en boulevard urbain.

### Tram-Train

Le Tram-Train n'est pas un nouveau mode de transport. C'est un tramway qui file à plus de 100 km / h dans les zones industrielles ou dans les emprises ferroviaires dédiées. Le Tram-Train permet donc de desservir une banlieue lointaine avec une liaison directe vers le centre-ville et les quartiers plus denses du centre, et ce, avec le même matériel roulant. Ce pourrait être le cas de la rue Notre-Dame et de Brossard. De plus, les rames tramway pourraient être jumelées afin d'offrir une capacité supérieure pouvant aller jusqu'à 600 passagers. Actuellement, le plan de transport prévoit une démolition de voies ferrées afin de faire place à des SRB. Nous proposons plutôt de conserver les emprises ferroviaires intactes afin qu'un tramway puisse y circuler sans grand travaux d'implantation.

### Pré-Métro

Le pré-métro est un tramway qui entre dans un tunnel. Ce pourrait être le cas de la ligne bleue du métro afin d'offrir un trajet sans correspondance entre Anjou et Montréal-Ouest. En effet, la ligne bleue du métro de Montréal est actuellement sous achalandée par rapport aux lignes orange ou verte. Pour un linéaire environ deux fois moins important que ses deux sœurs, elle transporte 5 fois moins de passagers (100 millions / année pour la verte ou la orange contre 20 millions / année pour la bleue). Un transport rapide en tunnel pour relier l'axe achalandé qu'est Pie-IX est nécessaire, mais au-delà, un tunnel ne saurait être rentable. Cependant, un mode de transport intermédiaire entre le métro et l'autobus devrait être implanté, vu l'achalandage important de l'axe (20 000 usagers / jour).

Il conviendrait donc de modifier le tunnel de la ligne bleue afin qu'il puisse accueillir des tramways spéciaux fonctionnant par stockage d'énergie. Les modifications nécessaires au tunnel seraient le remplacement de la voie par une voie tramway et l'abaissement des quais au niveau de la voie. De plus, il serait nécessaire que le tunnel remonte en surface entre les stations Pie-IX et la rue Viau. Ces travaux nécessiteraient tout au plus 150 M de dollars. Le coût de la ligne tramway de Pie-IX jusqu'à Anjou serait de 240 M contrairement aux 775 M pour effectuer le prolongement en tunnel. Donc, pour environ 390 M de dollars, la desserte d'Anjou serait effectuée et une **économie de 385 M serait réalisée**. Avec cet argent, c'est tout l'axe Beaubien / Van Horn à partir du métro Outremont jusqu'au boulevard des Galeries d'Anjou qui pourrait être desservi par un tramway. De plus, le tramway sur Jean-Talon permettra de réduire la circulation automobile sur cet axe et de rendre plus conviviale cette artère commerciale importante pour l'arrondissement St-Léonard.

#### 2.1.4. METRO

Le métro est actuellement, avec plus de 225 M de passagers transportés annuellement, l'épine dorsale du réseau de transport en commun montréalais. Nous sommes d'avis que celui-ci pourrait transporter d'ici 2021 jusqu'à 300 M de passagers annuellement, à l'aide d'une meilleure qualité de service et une demande accrue.

### Augmentation de l'offre sur les tronçons existants

#### Augmentation du service à l'heure de pointe

La modernisation des systèmes de contrôle permettra, selon le Plan de transport, une augmentation des fréquences à l'heure de pointe. Nous proposons clairement que l'achat du

nouveau matériel roulant puisse permettre l'exploitation de toutes les lignes du métro à une fréquence de **deux minutes** en heure de pointe, afin de faciliter les correspondances pour les usagers et permettre un plus grand confort (moins de passagers par wagon).

La modernisation du matériel roulant Mr-73 et le renouvellement de la flotte des voitures du métro entraînera une augmentation de la capacité théorique des rames de 900 à environ 1000 passagers. Cette augmentation de capacité des rames permettra de transporter plus de passagers à l'heure de pointe. Cependant, il faudra s'assurer d'acheter un nombre suffisant de rames pour permettre la fréquence maximale à l'heure de pointe sur les lignes orange et verte, et ce en tenant compte du pourcentage de rames habituellement en réparation.

#### Des fréquences accrues hors pointe

Le Plan de transport prévoit une augmentation des fréquences hors pointe. Il ne prévoit cependant pas d'objectifs ni de normes de service. Nous proposons que le réseau du métro ait une fréquence maximale de 6 minutes, et ce, en tout temps. Cette nouvelle fréquence maximale garantira à l'usager un service toujours efficace.

#### Prolongements du réseau du métro

Nous pensons que le seul prolongement nécessaire d'ici 2021 est le dernier kilomètre séparant la station St-Michel du boulevard Pie-IX. Le prolongement est de la ligne bleue pourrait être remplacé par le projet de conversion de la ligne bleue en tramway. Le prolongement de la ligne orange ouest pourrait quand à lui être remplacé par une ligne de tramway partant de Côte-Vertu et se poursuivant jusqu'au Carrefour Laval.

#### Augmentation de la demande

L'augmentation de la demande hors pointe sur le réseau du métro de Montréal pourrait se faire notamment par l'augmentation de logements situés à proximité des stations. En effet, l'augmentation de la densité résidentielle autour des stations aux abords sous utilisés devrait permettre la construction de plus de 100 000 logements dans l'aire d'influence directe du métro. Cette hausse du bassin de population desservi directement permettra son utilisation pour la majorité des déplacements à un plus grand nombre de personnes.

#### 2.1.5. TRAIN

Le train est actuellement le parent pauvre du transport en commun. Il a des fréquences quasi-nulles hors pointe et limitées en pointe parce qu'il emprunte les infrastructures du CN et du CP. De plus, plusieurs corridors métropolitains dont celui reliant l'aéroport au centre-ville ne sont pas desservis et il y a un manque de gares pour desservir adéquatement les Montréalais. Cela explique que l'achalandage du train de banlieue ne soit que de 15 M annuellement. Nous proposons comme objectif d'augmenter cet achalandage à 75 M en 2021.

#### Augmentation de l'offre

Afin d'augmenter l'achalandage de 400 % et le porter à 75 M, le nombre de lignes et les fréquences devront être augmentés. De plus, des gares stratégiques au centre-ville devraient voir le jour.

### Linéaire augmenté et construction de voies

La future ligne de train de banlieue de Montréal-Nord et Repentigny sera un corridor important pour l'est de l'île de Montréal. Cependant, son emprunt de la voie simple du CN à travers Montréal-Nord et Ahuntsic limitera grandement sa fréquence, ce qui explique le faible nombre d'achalandage prévu, soit de 5000 passagers par jour, malgré l'importance des bassins de population desservis. Afin d'augmenter l'offre sur cette future ligne, il serait bon d'évaluer la possibilité de doubler la voie entre Rivière-des-Prairies et Ahuntsic en construisant une voie en viaduc à côté de celle sur le talus. Cette voie serait coûteuse mais permettrait qu'un mode de transport lourd desserve enfin adéquatement Montréal-Nord. La technique utilisée pourra être la même qui sera utilisée afin d'étagé la jonction de l'est sur la ligne Deux-Montagnes.

### Augmentation des fréquences

Afin de devenir un mode de transport attractif pour tous les types de déplacements, le train de banlieue doit offrir des passages fréquents toute la journée, même en dehors des heures de pointe. À terme, les fréquences hors pointe pourraient atteindre 20 minutes et le service en pointe pourrait être quant à lui être à des fréquences minimum de 15 minutes. S'il n'est pas possible d'augmenter la fréquence à cause de l'emprunt des infrastructures du CN et du CP, il faudra alors songer à doubler ou tripler les voies afin que les trains de banlieue aient des voies qui leur soient propres. Ces nouvelles fréquences permettront aux Montréalais de bénéficier d'un bon service de trains de banlieue, les lignes ayant tous des tronçons communs au centre-ville de Montréal. De plus, cette augmentation des fréquences permettra à la navette projetée desservant l'aéroport d'être jumelée immédiatement à une ligne de train de banlieue existante, soit la ligne Dorion-Rigaud ou Deux-Montagnes.

### Augmentation du nombre de gares à Montréal et raccordement

Le futur raccordement entre la ligne St-Jérôme et le tunnel du Mont-Royal occasionnera pour ce dernier une fréquence de quelques minutes en pointe vu le nombre de lignes passant par ce dernier et les nouvelles fréquences proposées. Une gare Édouard-Montpetit, déjà étudiée par l'AMT, serait alors très utile non seulement afin de desservir l'Université de Montréal mais aussi afin d'offrir un lien fréquent entre le centre-ville et la ligne bleue. La gare McGill, aussi étudiée par l'AMT, aurait aussi sa place, la station McGill étant la station de métro la plus achalandée du réseau.

### Qualité du service

Nous proposons que toutes les gares soit munies d'afficheurs électroniques afin d'informer adéquatement l'usager. De plus, l'utilisation de locomotives bi-modes sur 3 des 6 lignes de train de banlieue pourrait permettre une électrification graduelle des lignes. Finalement, les abords des gares de train de banlieue devrait être repensé comme lieu d'habitation et non de stationnement.

#### 2.1.6. AUTOPARTAGE ET COVOITURAGE

Le Plan de transport reconnaît que l'autopartage est un outil permettant de réduire le nombre d'automobiles en ville. Projet Montréal appuie les propositions contenues dans le Plan qui visent à favoriser le développement de cette forme de mobilité. Nous favorisons notamment des initiatives comme celle de l'arrondissement du Plateau Mont-Royal, qui émet des vignettes spéciales pour le stationnement sur rue des véhicules d'autopartage.

En ce qui concerne le covoiturage, qui permet aussi de réduire le nombre d'automobiles en ville, Projet Montréal croit que les péages autour de Montréal devraient être conçus comme des incitatifs économiques au covoiturage. En effet, si le tarif est modulable en fonction du nombre de personnes dans le véhicule, le covoiturage deviendrait alors une alternative intéressante à « l'auto solo » pour nombre de conducteurs.

#### Recommandations

Viser un milliard de déplacements en transports collectifs pour 2021. Pour ce faire, bonifier l'offre de service (quantitativement et qualitativement) et accroître la demande, notamment en stimulant la construction résidentielle et commerciale autour des infrastructures de transport collectif.

Doubler l'achalandage de l'autobus en créant de nouvelles lignes, notamment des lignes express, en augmentant les fréquences de passage (10 minutes), en implantant des navettes ainsi qu'en installant des voies réservées.

Implanter un réseau Nouveau Tramway d'une capacité de 350 millions de déplacements annuels en 2021. Le réseau initial devrait être de 25 km et devrait comprendre la ligne du Havre, la ligne du Parc, la ligne Côte-des-Neiges et la ligne sur l'avenue Mont-Royal.

Assurer un service de métro 24 h sur 24 et augmenter les fréquences hors des heures de pointe.

Quintupler l'achalandage du train de banlieue en le transformant en un service fréquent desservant autant les banlieues que les Montréalais.

## 2.2. TRANSPORT ACTIFS

### 2.2.1. CHARTE DU PIETON : POUR UNE MISE EN ŒUVRE SÉRIEUSE

La mise en œuvre sérieuse d'une charte du piéton doit être envisagée de concert avec une augmentation plus que considérable de l'offre de transport collectif allant bien au delà du maigre 8 % d'augmentation de l'achalandage du Plan de transport de l'administration actuelle. L'augmentation drastique de l'offre de transport collectif proposée par Projet Montréal permettra de diminuer tout aussi drastiquement le domaine motorisé<sup>4</sup> (chaussée asphaltée) pour l'affecter au domaine piétonnier. Il en résultera une augmentation de la qualité de vie urbaine à plusieurs niveaux qui, autrement, serait impossible. La mise en œuvre d'une telle charte du piéton démontre combien le dossier du transport collectif constitue probablement l'enjeu le plus important actuellement en ce qui a trait à la qualité de vie urbaine.

---

<sup>4</sup> A titre d'exemple, à Montréal, une ligne de tramway remplace 6 voies de circulation automobile artérielle.

### Augmenter significativement la sécurité des piétons

Nous proposons une diminution généralisée de toutes les vitesses maximales légales permises sur tous les échelons du réseau routier afin d'accroître la qualité de vie dans les quartiers et d'assurer la sécurité des piétons :

- 20 km/h aux abords de : garderies, écoles primaires/secondaires, parcs, métro, résidences pour aînés ;
- 30 km/h dans les rues de quartier ;
- 40 km/h pour les voies à grand débit de circulation (ex. boulevards).

Comme l'expérience le démontre, cette diminution de la vitesse ne peut être effective que si elle est accompagnée de mesures d'apaisement de la circulation qui :

- visent une cohérence entre l'aménagement physique du profil de la rue et la vitesse maximum permise ;
- supposent d'installer des objets de mobilier urbain (bacs à fleurs, bancs publics, poubelles, lampadaires, arbres, etc.) le long du parcours de l'automobiliste afin qu'il dévie sa course (déviations horizontales, verticales et entraves) et que par la force des choses le sentiment de danger l'oblige à respecter les vitesses maximum permises ;
- sont auto exécutoires, c'est-à-dire que leur présence force **automatiquement** les automobilistes à modifier leur comportement, et ce, sans qu'il soit nécessaire d'accompagner ces mesures d'une surveillance policière.

### Améliorer la qualité de l'air respiré par les piétons

Comme certaines études le démontrent,<sup>5</sup> même si les ménages des quartiers centraux sont ceux qui produisent le moins de gaz à effet de serre (niveau de motorisation faible, utilisation optimale des terrains et des matériaux, etc.), ce sont ces ménages qui, dans toute l'agglomération, souffrent le plus de la pollution et ce, principalement à cause de la circulation de transit. Il est donc impérieux de diminuer la pollution automobile en diminuant la circulation automobile et principalement en diminuant le nombre d'artères qui mènent au centre-ville.

### Transformer la rue en milieu de vie

Au delà de son rôle pour le transport, le domaine motorisé est émetteur de bruit, de pollution atmosphérique et provoque des accidents. Ce faisant, son effet néfaste contribue à rendre l'espace public invivable puisqu'il devient impossible pour un piéton d'y trouver un minimum de quiétude pour sociabiliser. Cela est particulièrement le cas pour les artères où plus de la moitié de l'espace public est occupé par le domaine motorisé. Il est particulièrement urgent de reconfigurer la rue, actuellement considérée comme un espace de déplacement, afin qu'elle redevienne un milieu de vie où il est possible de socialiser.

Pour ce faire, il faut réaffecter une partie de l'espace public actuellement réservé au domaine motorisé pour l'affecter au domaine piétonnier. La proportion de l'espace motorisé à réaffecter devra être déterminée par des études à réaliser sur les voies de circulation montréalaises ainsi que sur les expériences étrangères<sup>6</sup>.

<sup>5</sup> Nicolas, J.P. ; Pochet, P. ; Poimboeuf, H. (2001), *Indicateurs de mobilité durable pour l'agglomération lyonnaise – Méthodes de résultats. Recherche LET-APDD réalisée pour le compte de la compagnie Renault*, Lyon.

<sup>6</sup> Cf. Barcelone, avec sa charte de Sarrià, dans laquelle il est stipulé que la proportion optimale est de 50/50, soit 50% pour le domaine piétonnier et 50% pour le domaine motorisé.

### Faire des quartiers à échelle humaine

Le Plan de transport devrait faire en sorte qu'aucun quartier ne soit traversé par une voie à grand débit de circulation comme celles qui mettent actuellement en péril la vie de quartier en charcutant les quartiers centraux à tous les 100-150 mètres. Les quartiers devraient avoir une superficie moyenne d'environ un km carré pour que les piétons soient toujours à 5-10 minutes du centre du quartier. Dans les quartiers, le domaine motorisé serait limité au minimum (une voie de circulation et deux voies de stationnement sur toutes les rues de quartier).

Le Plan de transport, de concert avec le Plan d'urbanisme, doit veiller à ce que chaque quartier soit muni d'un noyau complet de commerce de proximité pour que le citoyen non motorisé soit considéré comme un citoyen à part entière. Étant donné que tous les ménages des quartiers centraux ne peuvent pas être motorisés (impossibilité de trouver l'espace physique pour stationner une voiture par adresse dans les quartiers centraux), il faut s'assurer que les citoyens non motorisés ne soient pas l'objet de discrimination au niveau de la desserte commerciale avec la disparition actuelle du commerce de proximité sur rue. De plus, l'essoufflement du commerce de biens durables sur rue et celui de la vitalité commerciale du centre-ville ne doit pas faire en sorte que les citoyens non motorisés soient l'objet de discrimination en perdant accès aux commerces de biens durables.

C'est pourquoi nous proposons 1) la création d'un réseau de marchés publics (commerce de proximité) capables d'offrir des denrées de première nécessité à des prix concurrentiels et 2) le développement d'un réseau de rues spécialisées pour le commerce de biens durables sur différents tronçons de rues commerciales dans les quartiers centraux et au centre-ville.

### Célébrer le plaisir de vivre ensemble

Faire du domaine piétonnier le fer de lance d'un réseau unifiant tous les espaces publics symboliquement significatifs à l'échelle de la ville. Cela se traduit par la création d'un réseau de boulevards piétonniers d'agrément pouvant devenir le lieu d'expression par excellence de la théâtralité du comportement urbain et de la convivialité, et ce, peu importe la saison. Lors d'événements collectifs importants (festivals, fête nationale, événements sportifs, élections, congés fériés, fêtes reliées aux cycles de la nature, etc.), ce réseau fournira l'occasion de célébrer le plaisir de vivre ensemble. Afin de garantir une certaine animation et compte tenu de la densité relative des quartiers centraux, il serait pertinent de superposer ce réseau de boulevards d'agrément au réseau de rues commerciales pour profiter de l'effet multiplicateur que permet la superposition de ces deux fonctions.

Ce réseau aurait l'avantage de mieux relier les différents quartiers centraux au centre-ville et désenclaver la deuxième ceinture de quartiers centraux (Parc-Extension, Villeray, Rosemont, Hochelaga-Maisonneuve et Verdun). Il serait aussi possible de célébrer symboliquement (par des installations) les différents périmètres historiques de croissance de la ville et se servir de ces célébrations (installations) pour rendre les péages automobiles plus pédagogiques.

Par ailleurs, on veillera à réunir les différents types d'espaces publics par l'entremise de ce nouveau réseau de boulevards piétonniers :

- parcs et jardins linéaires (parc du Mont-Royal, Lafontaine, rue De la Commune, etc.) ;
- places et axes institutionnels (Champs de Mars, avenue McGill College, etc.) ;



- places et axes commerciaux (square Phillips, rue Ste-Catherine, etc.) ;
- places et axes historiques (place D'armes, place Jacques Cartier, square Victoria, carré St-Louis, carré Viger, etc.) ;
- marchés publics (marché Jean-Talon, marché de Maisonneuve, marché Amherst, etc.) ;
- campus universitaires (UQAM, Concordia, Université de Montréal, McGill).

### Chantier proposé : Création d'un réseau de boulevards piétonniers d'agrément

#### Les boulevards

- devront avoir une dimension adéquate pour pratiquer la promenade d'agrément ;
- cette dimension devra répondre à une liste de critères précis correspondant à l'importance symbolique collective que revêt ce réseau et plus particulièrement au débit de circulation piétonne que l'on est donc en droit d'y attendre (ex. : la possibilité pour deux familles de quatre personnes de se croiser sans devoir se mettre à la queue leu leu) ;
- lorsque l'espace le permet, une voie de circulation automobile et/ou une ligne de tramway pourraient être intégrées ;
- pour l'animation, les rues susceptibles de constituer ce réseau reliant les différentes places devraient être prioritairement des rues commerçantes (Ste-Catherine, St-Paul, Mont-Royal, Prince-Arthur, St-Laurent, avenue du Parc, St-Denis, etc.) avec ou sans tramway. Tout comme le sont ailleurs dans le monde les rues : Florida – Buenos Aires, Argentine ; Tkalciceva – Zagreb, Croatie ; Portal del Angel - Barcelone, Catalogne ; Sparks – Ottawa, Canada ;
- lorsque le réseau empruntera des rues résidentielles, le zonage veillera à permettre du commerce de sociabilité aux intersections pour créer un minimum d'animation ;
- l'hiver ce réseau de boulevards piétonniers pourrait se transformer en réseau de promenade hivernale (patinoire linéaire, piste de ski de fond, etc.) ;
- dans chaque zone universitaire, transformer une rue en axe piétonnier structurant un réseau de nouveaux espaces piétonniers urbains pour le campus. (ex. : rue Mackay pour Concordia, rue De Maisonneuve pour l'UQAM, rue Édouard-Montpetit et Louis-Collin pour l'UdM) ;
- le réseau de boulevards piétonniers offrira des parcours en boucle permettant de quitter le centre-ville à partir d'un groupe restreint de places 'nodales' d'importance majeure pour aller jusque dans la deuxième ceinture de quartiers centraux et ensuite revenir au centre-ville vers ces mêmes places 'nodales'. Ainsi, lors d'événements collectifs majeurs, une partie de l'effervescence du centre-ville pourrait se diffuser dans tous les quartiers centraux.

#### Les places

- Le domaine motorisé consacré au stationnement dans les différentes places ponctuant ce réseau piétonnier devrait être octroyé au domaine piétonnier ;
- la vitesse de la circulation automobile tolérée sur ces places ponctuant le réseau de boulevards piétonniers devrait être ramenée à 30 km/h ;
- le traitement de sol de chacune de ses places (sauf les parcs) ne devrait pas, à dessein,

délimiter l'espace du domaine motorisé de celui du domaine piétonnier (la priorité allant à celui qui se déplace le plus lentement) afin de créer un espace où l'attention de ceux qui le traversent est mise en alerte les obligeant à être attentifs les uns envers les autres. Seules quelques bornes aux endroits jugés stratégiques seront installées.

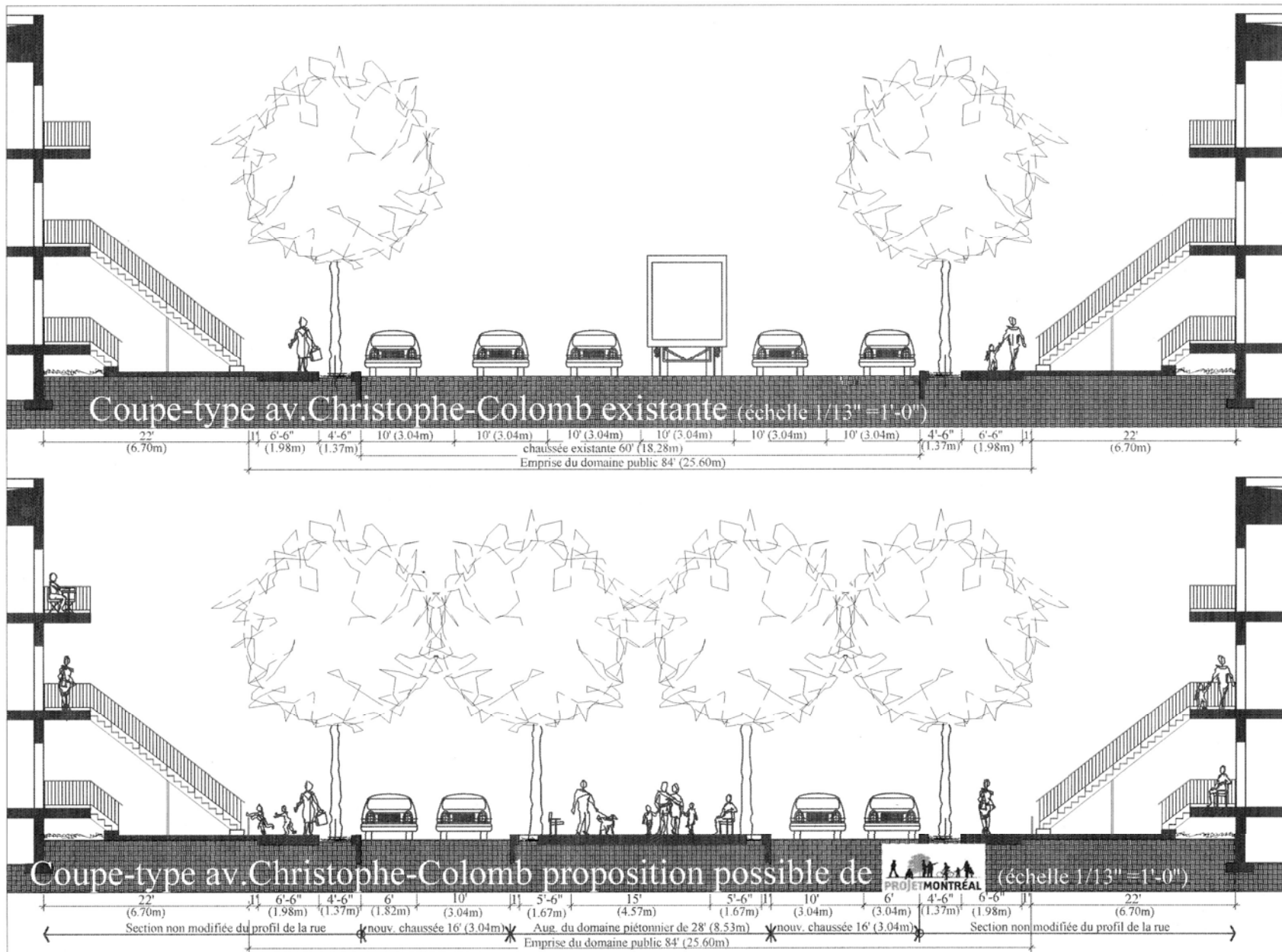
#### Le Vieux Montréal

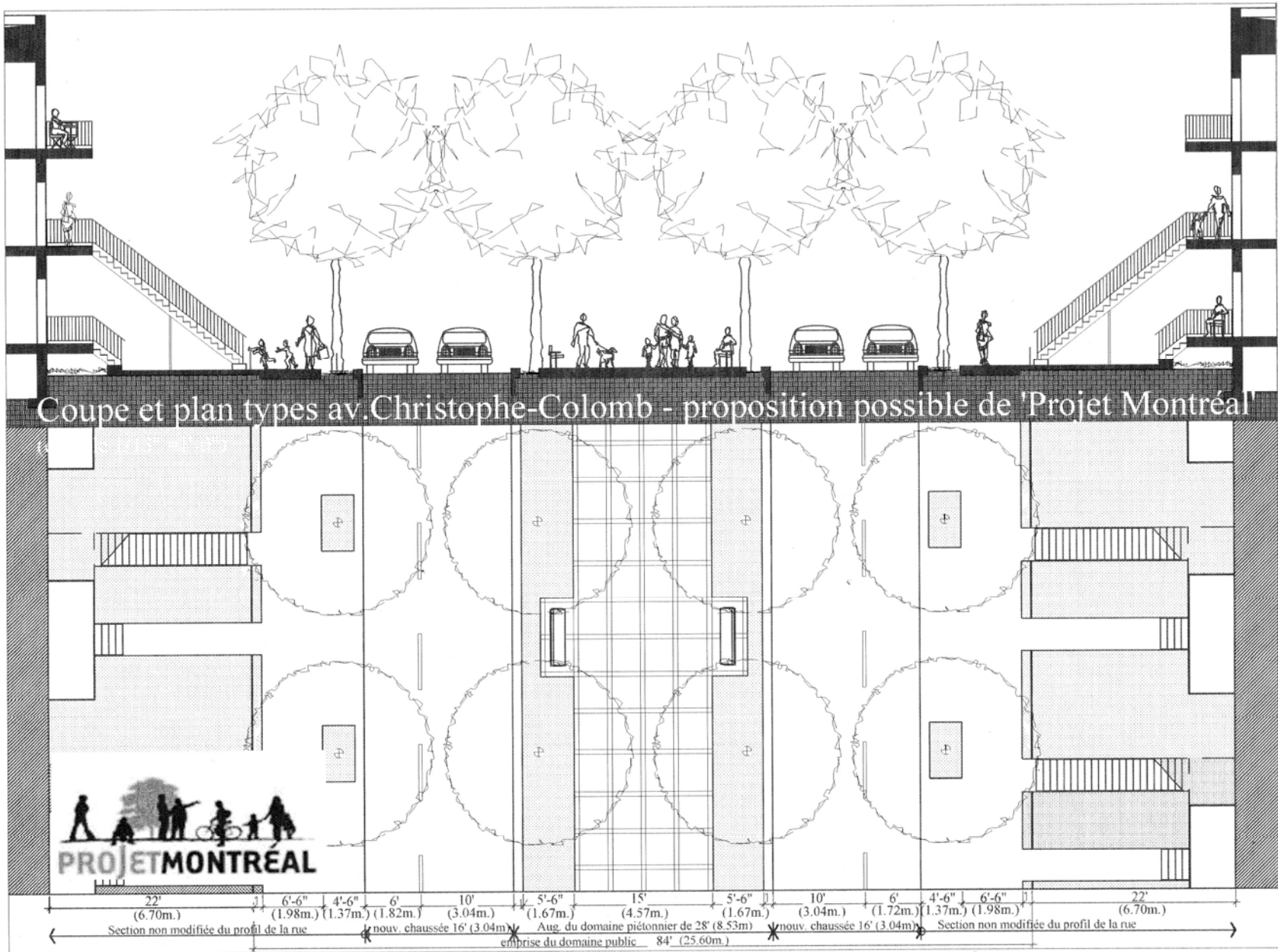
- Piétonniser la partie du Vieux-Montréal qui était à l'intérieur du tracé des anciennes murailles du régime français (grosso-modo situé entre St-Antoine / rue Mc-Gill / De la Commune / Berri) comme cela a été le cas pour plusieurs villes dans le monde. (Stroget – Copenhagen, Danemark, Le vieux Prague – République Tchèque) ;
- Cette opération pourrait donner lieu (où cela est possible) à un aménagement particulier pour célébrer la mémoire du dépassement de cette première limite de croissance.

#### Premier réseau proposé :

- relier toutes les places du 19<sup>e</sup> siècle (square Victoria, Champs de Mars, carré Viger, carré St-Louis, square Dominion, square Phillips) avec de tels boulevards piétonniers ;
- lier le parc du Mont-Royal au parc Lafontaine (ex. : par la rue Rachel) et le parc Lafontaine avec le parc Laurier (ex. : par la rue Christophe-Colomb) et le parc Villeray au parc Laurier (ex. : par l'avenue Christophe-Colomb).

(Voir pages suivantes pour un exemple de boulevard piétonnier sur Christophe-Colomb au sud et au nord du parc Laurier)





### Favoriser l'accès des piétons au Mont-Royal

Il est nécessaire d'améliorer l'accessibilité piétonne aux hauteurs du parc du Mont-Royal (belvédère sur le centre-ville, belvédère sur l'est de la ville, Lac des castors). Cela pourrait être fait par l'installation d'un circuit en boucle de navettes de transport collectif de type trolley-bus (passant par l'avenue des Pins / avenue du Parc / Camilien Houde / Côte-des-Neiges).

#### Recommandations

Diminuer les vitesses maximales permises sur tous les échelons du réseau routier tout en implantant des mesures d'apaisement de la circulation adéquates.

Réaffecter une partie de l'espace public actuellement réservé au domaine motorisé au domaine piétonnier afin que l'espace public redevienne un espace de socialisation.

Réduire le nombre d'artères et veiller à ce qu'elles passent sur le pourtour des quartiers.

Rendre le Mont-Royal accessible en installant un circuit en boucle de navettes de transport collectif (passant par l'avenue des Pins / avenue du Parc / Camilien Houde / Côte-des-Neiges).

### 2.2.2. VELO ET PATIN A ROUES ALIGNEES : AMELIORATIONS SOUHAITEES

Le vélo et le patin à roues alignées constituent des modes de transport durables parfaitement adaptés à la ville. Pour tous ceux pour qui le vélo ou le patin constitue un moyen de transport quotidien, le réseau actuel est largement inadéquat. Dans leur configuration actuelle, les voies cyclables montréalaises semblent avoir été conçues par des gens qui n'utilisent pas le vélo ou le patin régulièrement : elles sont discontinues, souvent trop étroites et peu sécuritaires, mal éclairées, mal entretenues et ne permettent pas d'atteindre d'importants lieux de destination de la ville. Un effort substantiel doit être fait rapidement afin que les cyclistes et les patineurs montréalais puissent se déplacer dans de meilleures conditions. Des infrastructures cyclables sécuritaires et de qualité amèneront de plus un nombre croissant de Montréalais à troquer leur auto pour le vélo ou les patins.

#### Développer un vrai réseau de pistes cyclables

Le Plan de transport propose l'objectif apparemment ambitieux de doubler le réseau cyclable de Montréal. Projet Montréal demande plutôt que la Ville se dote d'un vrai réseau de pistes cyclables. Tout cycliste montréalais sait fort bien que le patrimoine cyclable existant de la Ville ne constitue absolument pas un **réseau**, soit un « ensemble de lignes entrelacées ou entrecroisées » (selon la définition du Petit Robert). En guise d'illustration, on peut mentionner le fait que :

- la plupart des voies cyclables actuelles ne sont pas interconnectées et certaines s'interrompent abruptement (ex : la piste sur Clarke à la hauteur de Van Horne-Rosemont) ;
- aucune piste cyclable n'atteint présentement des points de destination importants comme l'Université de Montréal, le cœur du centre-ville de Montréal, le marché Jean-Talon et le quartier industriel de Saint-Laurent ;

- la cycliste qui souhaite traverser l'île dans l'axe nord-sud ne dispose, dans toute la ville, que d'une piste pour le faire (piste Christophe-Colomb) ;
- l'ouest et l'est de l'île ne sont reliés au centre-ville que par les pistes cyclables riveraines, qui ne sont pas prioritairement conçues pour desservir les quartiers résidentiels et les pôles d'emplois de ces arrondissements.

Pour que le vélo gagne en popularité comme mode de transport régulier, il est essentiel et urgent de lui aménager un véritable réseau de circulation permettant de sillonner la ville dans son ensemble, rapidement et en toute sécurité. Le réseau cyclable projeté, présenté à la Figure 13 du Plan, est un bon pas dans cette direction. Il est à notre avis particulièrement urgent que soient réalisées les voies prévues au centre-ville, vers l'Université de Montréal, ainsi que la véloroute nord-sud sur l'emprise de la voie ferrée du CP.

Le réseau proposé demanderait toutefois à être densifié dans les quartiers centraux de la Ville, pour lesquels le Plan propose peu de nouvelles voies. La Figure 6, ci-dessous, donne un aperçu de ce que pourrait être un réseau plus dense dans ces quartiers. Nous proposons par exemple l'ajout d'au moins un axe nord-sud additionnel, entre la véloroute et la piste Christophe-Colomb. Celui-ci pourrait facilement être installé sur la rue Henri-Julien, desservant notamment le Marché Jean-Talon, le Parc Jarry et les quartiers denses de Villeray-Petite-Patrie et offrant des liens vers les pistes cyclables St-Zotique, vélo-route-voie ferrée CP, Christophe-Colomb, et Clarke.

Le réseau cyclable à compléter doit être constitué de **pistes cyclables**, soient des voies séparées de la circulation automobile par des éléments physiques (voir Figure 7). Les *bandes cyclables* et les *chaussées désignées*, qui ne sont que des marques de peinture sur l'asphalte, sont des expédients qui ne devraient être employés que de façon **temporaire**, afin d'assurer rapidement une augmentation de la densification et de l'interconnexion du réseau cyclable. Les bandes cyclables et les chaussées désignées devraient toutefois être ensuite remplacées par des pistes cyclables bien conçues.

Figure 6 : Proposition de réseau de pistes cyclables des quartiers centraux

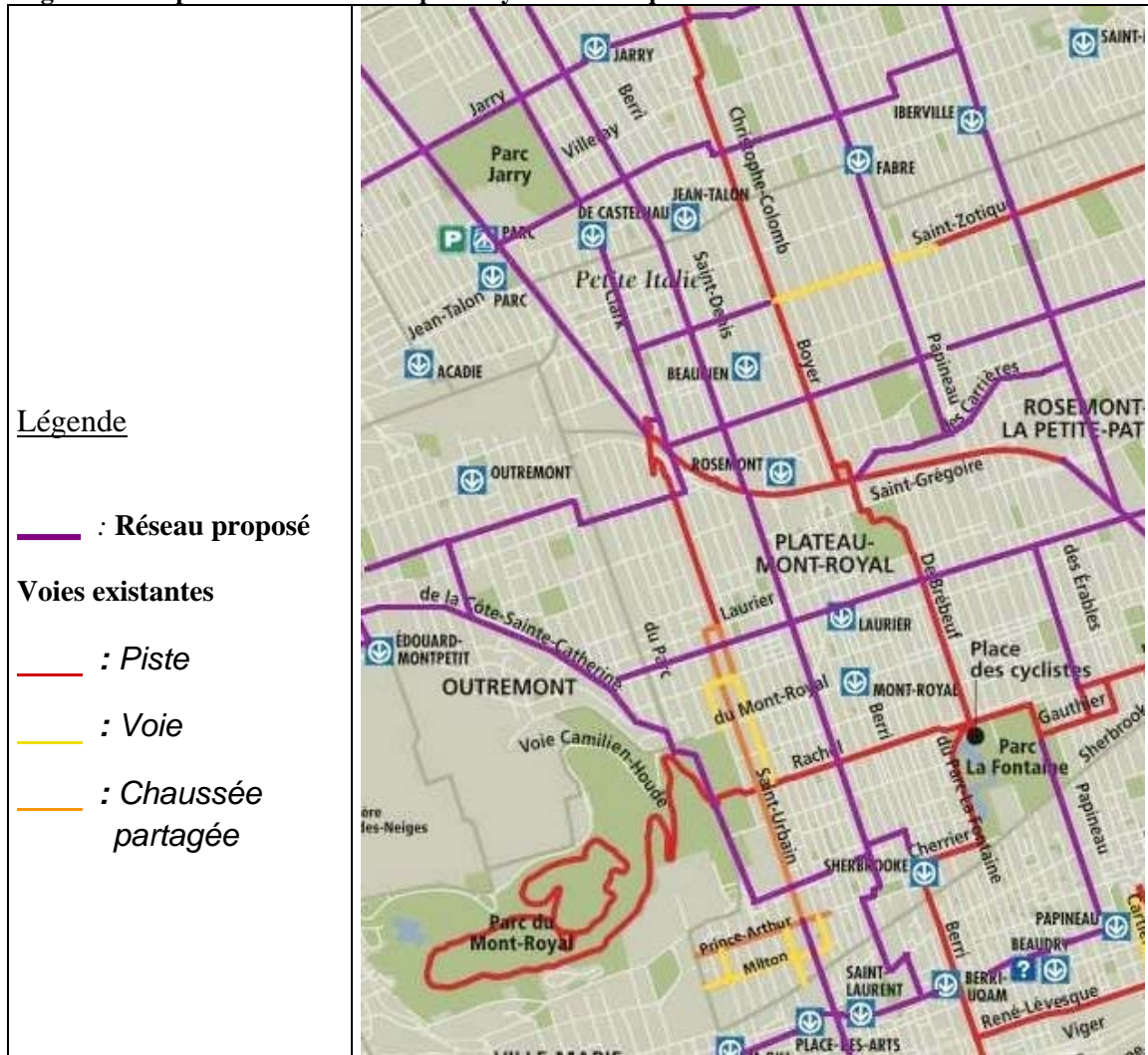
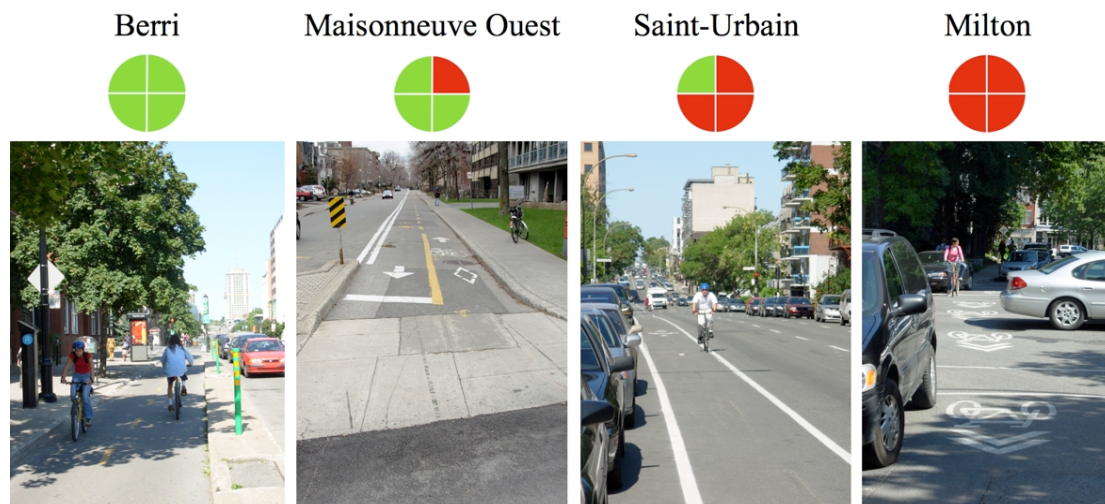


Figure 7

Le réseau cyclable de Montréal : exemples types



Afin de maximiser le confort et la sécurité des cyclistes et des patineurs à roues alignées qui se partagent les pistes cyclables, quelques **principes importants** devraient être mis en oeuvre dans leur conception :

- l'automobile, régnant déjà en maître sur la quasi-totalité du réseau montréalais, doit clairement céder la place au vélo et au patin là où est établie une piste cyclable, ce qui signifie notamment :
  - éliminer les voies de stationnement qui longent les pistes cyclables ou installer un terre-plein qui fasse en sorte que l'ouverture d'une portière ne menace pas les cyclistes (les portières étant certainement l'un des pires ennemis de tout cycliste!);
  - aux intersections, éliminer les stationnements et autres obstacles visuels afin d'assurer que cyclistes, patineurs et automobilistes aient une excellente visibilité ;
  - installer des panneaux de signalisation indiquant la présence d'une piste cyclable sur tous les axes qui la croisent et y installer des mesures réduisant la vitesse des automobiles (dos d'âne ou arrêts) ;
- les pistes doivent être suffisamment larges pour permettre des dépassements sécuritaires et que se côtoient sans risque patineurs, tricycles et vélos (incluant des vélos munis de chariots pour enfants) – ce qui n'est pas le cas sur plusieurs des pistes existantes, trop étroites. Pour des pistes cyclables bidirectionnelles, la largeur minimale recommandée est de 3,0 mètres, et pour des pistes unidirectionnelles, elle est de 2,0 mètres<sup>7</sup> ;
- conçues comme liens de transport urbain (plutôt que principalement dans une perspective de loisirs, comme c'est le cas dans les grands parcs), les pistes cyclables doivent éviter les détours, obstacles et ralentissements inutiles ;
- un trottoir distinct de la piste cyclable doit être maintenu pour les piétons, pour la sécurité de ceux-ci et des cyclistes ;
- les pistes cyclables devraient être installées, de préférence, sur des rues à sens unique afin de réduire les risques d'accident – ce qui peut impliquer de transformer en sens unique des rues sur lesquelles sont installées de nouvelles pistes cyclables.

Ces principes doivent également être appliqués dans la **réfection des voies cyclables existantes** qui, pour la plupart, ne les respectent pas sur tout ou partie de leur longueur et doivent être mises à niveau. À titre d'exemples : la piste St-Zotique est trop étroite; la piste Rachel est, à plusieurs endroits, bordée de voies de stationnement et ses intersections ne sont pas sécurisées ; certaines sections des pistes Gouin et Christophe-Colomb empruntent les trottoirs. Projet Montréal demande que ces problèmes soient corrigés rapidement.

Parmi les réaménagements des pistes existantes à envisager selon la perspective présentée ici, nous proposons par exemple de transformer le boulevard Gouin (au moins entre le Parc de la Visitation et le Cap Saint-Jacques) en sens unique afin d'accorder une voie aux modes de transport actifs, voie que ceux-ci pourraient partager avec les autobus, dont le service serait maintenu dans les deux sens (un tel partage de voies réservées entre vélos et bus se fait déjà à Paris, notamment). Ce réaménagement permettrait aux citoyens de se réapproprier ce boulevard ponctué de bâtiments patrimoniaux et de parcs riverains.

---

<sup>7</sup> Largeur notamment recommandée dans les *Recommandations pour les aménagements cyclables* publiés en 2000 par le CERTU (Centre d'Etudes et de Recherche sur les Réseaux et les Transports-France).



Enfin, notons que les pistes cyclables peuvent contribuer à revitaliser certains secteurs par l'aménagement d'espaces verts, l'établissement de commerces équitables ou autres.

#### Un réseau cyclable accessible à toute heure du jour et à l'année

Comme toute infrastructure de transport, le réseau cyclable est appelé à être utilisé à toute heure du jour. Or, plusieurs tronçons des voies cyclables actuelles (par exemple ceux situés dans des parcs) sont peu ou pas éclairés, ce qui les rend peu sécuritaires et risque de rebuter des utilisateurs potentiels. La mise à niveau des voies cyclables actuelles devrait donc inclure des mesures pour assurer qu'elles soient adéquatement éclairées. Un **bon éclairage** devrait également être assuré **sur l'ensemble du réseau** à développer.

Le Plan de transport reconnaît enfin le fait qu'un nombre croissant de Montréalais utilisent leur vélo comme mode de transport à l'année longue. Projet Montréal salue donc le projet de la Ville d'entretenir un **réseau blanc**, qui sera déneigé l'hiver. Étant donné les risques accrus que présente le partage de la chaussée avec les automobilistes en hiver, il nous semble toutefois important que l'ouverture à l'année s'applique à un véritable **réseau** de **pistes cyclables** en site propre. Ceci implique la transformation en pistes cyclables des bandes cyclables ou chaussées partagées incluses à la Figure 14 du Plan et l'extension du réseau blanc proposé vers des zones de destination importantes (notamment l'Université de Montréal) et des quartiers d'origine densément peuplés (ex : Verdun).

#### Multiplier le nombre de places de stationnement pour vélos

Tel que le reconnaît le Plan de transport, les cyclistes de Montréal font face à un manque criant de places de stationnement pour vélos en ville. Nous saluons donc la proposition d'aménager des stations pour vélos couvertes au centre-ville et l'engagement de quintupler le nombre de places de stationnement pour vélos. Nous demandons toutefois à la Ville d'installer ceux-ci sur rue, en remplacement de places de stationnement automobile et non pas sur le domaine piétonnier, qui est déjà fort restreint.

La Ville devrait également imposer que tout nouveau commerce, institution et développement immobilier installe un nombre minimal de places de stationnement pour vélos sécuritaires. Des mesures similaires devraient être considérées pour inciter les propriétaires de bâtiments existants à soutenir des initiatives de transport actif.

#### Autres initiatives dans le domaine du vélo

Projet Montréal appuie les autres mesures favorisant la pratique du vélo qui sont incluses dans le Plan, notamment l'implantation de vélos en libre-service, le renforcement des liaisons cyclables interrives et les mesures visant à assurer l'intermodalité avec le métro, les autobus et les taxis. Nous demandons à la Ville de s'assurer que ces projets soient mis en œuvre dans les meilleurs délais.

## Recommandation

Augmenter la densité du réseau cyclable proposé dans le Plan, particulièrement dans les quartiers centraux, et s'assurer que l'ensemble du réseau (existant et nouveau) réponde aux critères les plus élevés en matière de sécurité et d'efficacité des déplacements. Pour ce faire, favoriser des pistes cyclables unidirectionnelles larges, établies sur des rues à sens unique et adéquatement éclairées.

### 3. DIMINUER LA DEMANDE POUR L'AUTO EN MODIFIANT LES INCITATIFS QUI LA FAVORISENT

Le Plan de transport se propose de réduire la place de l'automobile en ville, en investissant massivement dans le développement de modes alternatifs à celle-ci. Le Plan expose donc un ensemble de projets visant à améliorer l'**offre** de solutions alternatives à l'auto, mais trop peu d'attention y est accordée aux mesures susceptibles de réduire **la demande** pour l'auto en modifiant les incitatifs qui la favorisent actuellement. Ces incitatifs sont nombreux et comprennent notamment :

- l'accès gratuit au réseau routier et au stationnement ;
- le fait que les externalités négatives des transports (réchauffement climatique, pollution atmosphérique, décès et accidents, bruit, étalement urbain, destruction de milieux naturels et agricoles, etc.) ne soient pas incluses dans les coûts encourus par l'utilisateur ;
- la place privilégiée qu'occupe l'automobile dans la conception de toutes les infrastructures urbaines ;
- le prix encore trop bas de l'essence, denrée non renouvelable extrêmement précieuse.

#### 3.1. RESEAU ROUTIER: UN RESEAU A REPENSER, DES OCCASIONS A SAISIR

Les autoroutes actuelles (Bonaventure, aut.15 entre Décarie et le pont Champlain, Ville-Marie entre Décarie et le centre-ville) et projetées (rue Notre-Dame entre le centre-ville et Viau) traversant les quartiers centraux génèrent non seulement une nuisance intense pour la santé des habitants des quartiers riverains, mais aussi des barrières physiques et psychologiques titanesques qui contribuent à enclaver les quartiers traversés. De plus, ironiquement, ces autoroutes ont la particularité d'être systématiquement congestionnées au moment où les besoins de mobilité sont les plus criants, soit aux heures de pointe. Enfin, certaines d'entre elles (comme l'échangeur Turcot) arrivent à la fin de leur vie utile nécessitant ainsi leur reconstruction dans les prochaines années et ce, au moment où les obligations budgétaires d'autres ministères explosent.

Il serait particulièrement approprié de reconstruire ces infrastructures de transport en étant à la hauteur des défis du 21<sup>e</sup> siècle : répondre au besoin de mobilité des personnes et des marchandises tout en utilisant des modes de transport respectueux de l'environnement et des riverains. C'est pourquoi, dans les quartiers centraux, Projet Montréal propose à la Ville de Montréal ainsi qu'aux gouvernements de remplacer le réseau d'autoroutes par un réseau de boulevards urbains multimodaux.

Chantier proposé : Transformer les autoroutes par un réseau de boulevards urbains multimodaux

Objectifs à poursuivre :

- transformer les autoroutes situées dans les quartiers centraux afin qu'elles ne soient plus perçues comme des barrières enclavant les quartiers traversés ;
- réduire drastiquement les débits de circulation automobile ;
- s'assurer que les lignes de tram-train pénétrant dans les quartiers centraux les irriguent adéquatement en s'y arrêtant minimalement à tous les kilomètres (pour contrer l'effet aspirateur lié à la gare centrale unique) ;
- concilier la voiture et les tram-trains dans les axes de sortie et d'entrée de la ville ;
- transformer le profil des autoroutes actuelles (et projetées) en profil de boulevards urbains au sens où on l'entend lorsque l'on parle d'un boulevard montréalais comme le boulevard St-Joseph ou des boulevards européens en général ;
- permettre un débit de passagers équivalent à celui de trois voies d'autoroute allant dans une direction à l'heure de pointe ;
- s'assurer que le domaine piétonnier de ces boulevards constitue des espaces de sociabilité.

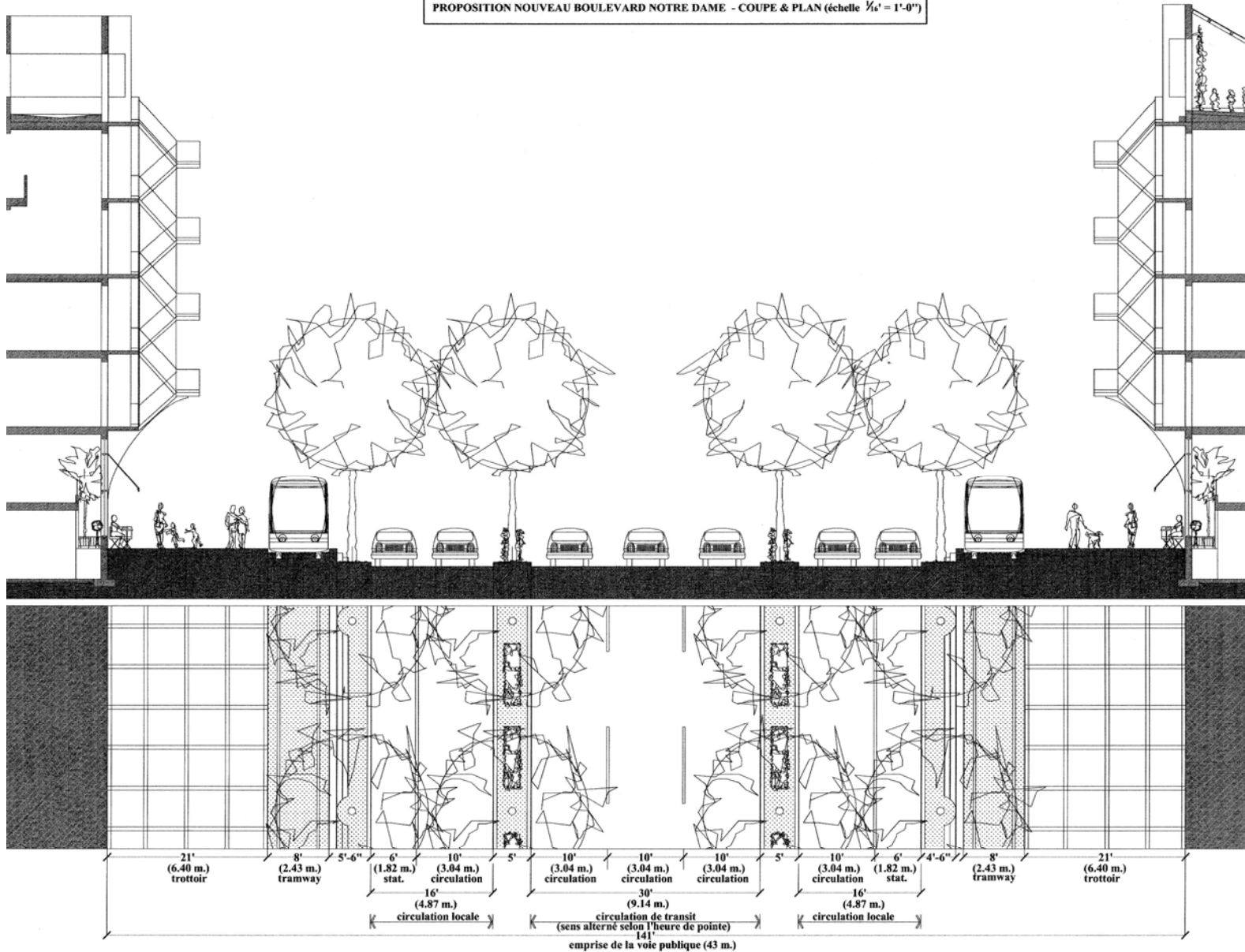
Le profil-type des boulevards urbains multimodaux devrait intégrer les éléments suivants :

- une ligne de tram-train
    - capable de remplacer le débit passager d'une autoroute à deux voies dans chaque sens ;
  - 3 voies de circulation à 40 km / h (8 minutes et 34 secondes de plus pour réaliser le trajet sur Notre-Dame entre la rue Viau et le centre-ville qu'à 50 km / h) dans le sens de la circulation pendant les heures de pointe :
    - capable de remplacer de débit passager d'une voie d'autoroute dans un sens soit :  
 $3 \text{ voies} \times 858 \text{ voitures / h} = 3 \times 1090 \text{ passagers / h} = 3270 \text{ personnes / h}$  (soit + ou - 10% de plus qu'une voie autoroutière de 3000 personnes / h) ;
- une voie de circulation (10 pieds) munie d'une voie de stationnement permanente (6 pieds) dans chaque sens pour la circulation locale.

Premier réseau proposé (voir exemple en page suivante):

- boulevard Ville-Marie entre l'autoroute Décarie et le centre-ville
- boulevard Notre-Dame (comprenant un tram-train vers Repentigny)
- boulevard Bonaventure (comprenant un tram-train vers Brossard)
- boulevard reliant l'autoroute Décarie au pont Champlain

PROPOSITION NOUVEAU BOULEVARD NOTRE DAME - COUPE & PLAN (échelle 1/8" = 1'-0")



La proportion domaine motorisé (chaussée asphaltée) / domaine piétonnier (trottoirs et espaces verts) dépendra d'une étude à réaliser sur les voies de circulation montréalaises et sur les expériences étrangères<sup>8</sup>. Cette étude vise à déterminer un débit de circulation 'optimum', capable de respecter la composante « espace de socialisation » de la rue. Les éléments à considérer pour savoir s'il y a respect de cet espace de socialisation sont en partie de nature quantitative :

- vitesse maximum (40 km / h) des voitures pour que deux interlocuteurs situés sur le trottoir soient en mesure de tenir une conversation sans crier (pollution sonore et sécurité) ;
- installation de sections de murets de cageot de pierre (2 pieds de large x 4 pieds de hauteur x 8 pieds de longueur) recouvert de plantes grimpantes sur le terre-plein séparant la circulation de transit de la circulation locale (pollution sonore) ;
- chaussée en dépression de + ou - 60 cm par rapport au niveau du trottoir (sécurité) ;
- présence d'un couvert végétal fourni par des plantations pour masquer le mouvement perpétuel de la circulation depuis les étages supérieurs des bâtiments ;
- largeur maximale de la chaussée à traverser pour un piéton à une intersection : 30 pieds.

### 3.2. MESURES DE GESTION DE LA DEMANDE

Comme nous le démontrons dans l'ensemble de cette section, une réduction significative de la demande pour l'automobile requière une stratégie d'ensemble visant à modifier les coûts relatifs de chacun des modes de transport disponibles en faisant notamment intervenir la planification du réseau routier, la gestion des stationnements et la tarification des transports. La « gestion de la demande », telle qu'elle est exposée dans le Plan de transport, ne couvre pour sa part qu'un ensemble de mesures partielles et incomplètes. Projet Montréal appuie malgré tout les engagements regroupés sous cette rubrique, qui visent surtout à amener employeurs, institutions et promoteurs à mieux intégrer les problématiques de transport dans la planification de leurs activités.

### 3.3. FIN DE LA GRATUITE DU STATIONNEMENT

#### 3.3.1. METTRE FIN A LA GRATUITE DU STATIONNEMENT DANS LES VILLES DU QUEBEC

La voiture est un phénomène inusité : elle n'est utilisée qu'environ 5 % de la journée ce qui veut dire que pendant 95 % de sa vie, la machine doit être entreposée. Très fréquemment, cela se fait dans l'espace public, gonflant d'autant le domaine motorisé et cela, au détriment du domaine piétonnier et de la capacité de l'espace public à soutenir une sociabilité adéquate nécessaire à l'animation, à la sécurité, à l'échange, à l'agrément, bref, à la qualité de vie des rues. Le stationnement (tout comme l'usage de la voiture individuelle) n'est pas un droit mais un privilège. Son impact considérable sur la qualité de vie, trop longtemps sous-estimé, fait en sorte que ce privilège est de plus en plus remis en question.

Le Plan de transport reconnaît à juste titre le stationnement comme un outil pour réduire la dépendance à l'automobile. Projet Montréal invite toutefois la Ville à pousser beaucoup plus loin la réflexion et à demander au gouvernement du Québec de prendre des mesures pour **mettre fin à la gratuité du stationnement** dans toute la région métropolitaine et dans les autres centres

---

<sup>8</sup> Cf. Barcelone, avec sa charte de Sarrià, dans laquelle il est stipulé que la proportion optimale est de 50/50, soit 50% pour le domaine piétonnier et 50% pour le domaine motorisé.

urbains de la province. Les grands stationnements commerciaux, industriels et institutionnels vont en effet à l'encontre de tous les principes du développement durable que professent tous les paliers de gouvernement :

- ils occupent une quantité importante du foncier et sont souvent établis sur des terrains où un usage plus durable pourrait être priorisé (terres agricoles, espaces verts, parcs, etc.) ;
- ils agissent comme générateurs de déplacements automobiles en encourageant l'usage de ce mode de transport ;
- ils diminuent la densité urbaine et contribuent à l'étalement urbain ;
- ils génèrent d'importants impacts environnementaux lors de leur construction : enlèvement des végétaux, consommation de matières premières (ciment, gravier, bitume, métaux, peinture, etc.), émission de gaz à effet de serre lors des opérations de décapage et de transport de la matière organique, d'extraction, de concassage, de transport et de mise en place du gravier et du revêtement bitumineux, etc.

En imposant le principe d'une tarification de tous les grands stationnements commerciaux, industriels et institutionnels, les gouvernements démontreraient le sérieux de leur engagement envers le développement durable et la réduction de la dépendance à l'automobile. Ils obtiendraient de plus, au moyen d'une taxation des revenus issus de ces stationnements, des revenus permettant de financer une importante augmentation de l'offre de transport collectif.

La décision d'implanter une tarification pour les stationnements devrait être largement expliquée aux citoyens. Une campagne d'information permettrait de sensibiliser les usagers aux importants coûts environnementaux et sociaux qui doivent maintenant être internalisés.

Il serait sans doute hasardeux pour Montréal de s'engager seule dans cette voie, puisque la persistance de la gratuité du stationnement des commerces, industries et institutions des villes voisines pourrait détourner une partie des activités aux profit de ces dernières, augmentant les flux et distances de circulation automobile que cette mesure vise précisément à réduire. Nous croyons donc que Montréal doit jouer son rôle de leader économique du Québec et lancer un débat à ce sujet à l'échelle de la province. Montréal devrait entreprendre cette démarche par la participation active des parties prenantes impliquées par la question du stationnement. La fin du stationnement gratuit peut en effet s'imposer comme un puissant levier pour repenser la consommation et la planification urbaine dans une perspective réellement conforme au développement durable.

### 3.3.2. MESURES A METTRE RAPIDEMENT EN ŒUVRE A MONTREAL

À l'échelle montréalaise, la Ville peut prendre des mesures allant dans cette direction :

- généraliser la tarification du stationnement sur rue (vignettes de stationnement) dans toute la Ville, partout où un service régulier de transports en commun est disponible à proximité ;
- taxer les stationnements hors rue ;
- encourager les entreprises et institutions à offrir à leurs employés et usagers des alternatives à l'automobile et les appuyer dans cette voie (par exemple, par la mise en place de navettes scolaires ou d'entreprises, tel que proposé à la section 2.1.2) ;

- profiter de la sous-utilisation actuelle des stationnements des grands centres commerciaux durant les jours de semaine pour les utiliser comme stationnements incitatifs, en les reliant à un service de transport en commun efficace ;
- imposer des ratios maximaux de stationnements dans les nouveaux projets résidentiels et commerciaux ;
- mettre fin à la construction de stationnements souterrains, souvent loués à perte ;
- obtenir du gouvernement du Québec qu'il
  - respecte son engagement de mettre en place des mesures fiscales permettant aux employeurs d'offrir à leurs employés des alternatives à une place de stationnement ;
  - interdise d'inclure dans les conventions collectives des clauses prévoyant des stationnements à un prix plafond, là où un service de transport en commun est disponible.

#### Recommandation

Renforcer les mesures proposées dans le plan pour faire du stationnement un outil de réduction de la dépendance à l'automobile, notamment en :

- généralisant la tarification du stationnement sur rue, partout où un service régulier de transports en commun est disponible ;
- taxant les stationnements hors rue ;
- demandant au gouvernement du Québec de prendre des mesures pour mettre fin à la gratuité des grands stationnements commerciaux, industriels et institutionnels dans l'ensemble de la région métropolitaine.

### 3.4. PEAGES ET PRIX DE L'ESSENCE : LE PRINCIPE D'UTILISATEUR-PAYEUR

Instaurer des péages et hausser la taxe sur l'essence ne sont pas uniquement des modes de financement du Plan de transport, mais également des **outils permettant d'internaliser les coûts réels d'utilisation de l'automobile** et d'ainsi diminuer les incitatifs qui avantagent indûment cette forme de mobilité.

#### 3.4.1. PEAGES

Depuis sa création, Projet Montréal propose l'instauration de péages ceinturant l'île de Montréal. Nous appuyons donc la proposition de la Ville d'aller de l'avant avec des péages sur les ponts menant à Montréal. Une fois ces péages établis et leur principe intégré par les usagers du transport, il serait possible d'envisager la mise en place d'une ceinture de péages autour du centre-ville, comme c'est le cas dans des villes comme Londres. Cette mesure réduirait encore l'usage de l'automobile au centre-ville et favoriserait la piétonnisation de certaines rues, projet cohérent avec le caractère culturel et festif de Montréal.

#### 3.4.2. TAXE SUR L'ESSENCE

Une taxe de 1,5 cent / litre est présentement prélevée dans la CMM au profit de l'AMT. Nous proposons que cette taxe soit augmentée afin d'encourager des transferts modaux vers les transports collectifs et actifs et de générer des fonds pour financer les transports durables dans la région métropolitaine (voir section 5.2).



## 4. FAIRE PRENDRE LE VIRAGE VERT AU TRANSPORT DES MARCHANDISES DANS LA REGION DE MONTREAL

### 4.1. UN OUBLI IMPORTANT

La problématique du déplacement des personnes est traitée de manière ambitieuse dans le Plan de transport. Par contre, il n'est pas possible d'en dire autant pour le transport routier des marchandises effectué par camions lourds, moyens et légers (véhicules de service, VTL et mini fourgonnette). En effet, le Plan de transport accorde seulement 6 pages au transport des marchandises, dans un document de 150 pages. Pourtant, les camions occupent une place non négligeable sur le territoire métropolitain. La région métropolitaine de recensement de Montréal constitue une plaque tournante pour le transport des marchandises au Québec : 63 % des déplacements interurbains de camions (152 000) s'y retrouvent chaque semaine<sup>9</sup>. Ce nombre serait supérieur aujourd'hui si la tendance à la hausse annoncée de 35%, entre 1999 et 2015, se maintenait concernant le tonnage de marchandises transportées par camion<sup>10</sup>.

### 4.2. MARCHANDISES ET NOUVEAUX PROJETS ROUTIERS

Dans le Plan de transport, le transport des marchandises sert à justifier, en partie, des projets de construction d'infrastructures routières. Antérieurement, les routes étaient construites pour favoriser le déplacement routier et individuel des personnes. Alors qu'on reconnaît maintenant les enjeux liés à l'accroissement du nombre de voitures sur la route, pourquoi permettre, voire favoriser, l'accroissement du nombre de camions sur les routes ?

Une profonde réflexion doit permettre de dégager les avantages et inconvénients sociaux, environnementaux et économiques entre deux scénarios, soit celui d'améliorer le modèle actuel de transport à partir des infrastructures existantes (voir chantier proposé plus bas) ou de multiplier l'utilisation de camions sur les routes en justifiant des travaux de modernisation, modification ou de construction de nouvelles routes ou de ponts. Les analyses de cycle de vie proposées en introduction devraient être l'un des outils à préconiser pour mener à une prise de décision éclairée et respectueuse des principes du développement durable.

Une autre question importante qui mériterait une réponse est la suivante : pourquoi construire d'autres routes alors qu'on connaît si peu le domaine du transport des marchandises par camion ? Contrairement à ce qui est la pratique pour le transport des personnes, la région de Montréal ne réalise pas d'enquêtes origine destination pour les marchandises. Les connaissances liées à l'impact du transport des marchandises sur la circulation dans la région montréalaise sont pour le moins inexistantes. De plus, le domaine du transport des marchandises est peu structuré et répond à une logique bien différente de celle des personnes. Une mise à jour des connaissances est requise sur les trajets actuellement empruntés par les marchandises dans la région métropolitaine, le type de marchandises transportées, les distances parcourues, les fréquences, les heures de déplacement, le pourcentage de chargement des camions, etc. Dans l'attente des résultats d'une telle étude, Projet Montréal propose l'ajout au Plan de transport d'un nouveau

---

<sup>9</sup> Ministère des Transports du Québec (1999) *Les déplacements interurbains de véhicules lourds au Québec - Enquête sur le camionnage*.

<sup>10</sup> TAF consultants pour Transport Canada (mars 2000) *Freight transport trends and forecast to 2015*.

chantier qui consisterait à étudier différentes pistes et développer certaines mesures pour mieux structurer et rendre plus performant et durable le transport des marchandises.

#### Recommandations

Procéder à des enquêtes origine destination pour le transport des marchandises.

Suspendre la construction de toute nouvelle infrastructure routière d'envergure tant et aussi longtemps que les efforts de transport en commun des personnes et les mesures d'amélioration du transport des marchandises, telles que proposée par notre chantier décrit plus bas, n'auront pas été mises en place pour réduire la pression sur le réseau routier existant.

#### 4.3. TRANSPORT DURABLE DES MARCHANDISES : UN CHANTIER MAJEUR

Notre modèle économique, qui repose sur la consommation effrénée de biens et sur leur libre circulation, doit être revu. L'accroissement du nombre de déplacements de camions sur le réseau routier métropolitain n'est pas viable du point de vue environnemental, social et même économique. La communauté internationale commence à prendre au sérieux l'éventuelle diminution des réserves en pétrole d'ici 2030 (<http://www.npc.org/>). L'augmentation du prix de l'énergie aura des conséquences économiques néfastes sur nos habitudes de consommation. Par conséquent, l'apologie du transport routier des marchandises doit être remplacée par l'apologie du transport durable des marchandises. Tout autant que la voiture, le camion mérite toute notre attention.

L'augmentation du transport des marchandises est souvent associée à la prospérité économique. Toutefois, depuis la prise en compte des dimensions environnementales, sociales et économiques comme piliers du développement durable, le développement économique doit aussi se faire en équilibre avec les deux autres piliers du développement. Dans ce contexte, Montréal a tout avantage à promouvoir le déplacement durable des marchandises et tirer son épingle du jeu pour accroître sa compétitivité globale à long terme dans la région du nord-est de l'Amérique. Cette participation devra porter ses fruits pour améliorer le modèle actuel de transport des marchandises qui a choisi de privilégier le transport routier des marchandises, une situation qui a, entre autre, été consolidée par la logique du concept « just in time » développé depuis plus de 20 ans.

Chantier proposé : Mettre en œuvre une stratégie de transport durable des marchandises

Structurer le transport des marchandises avec les objectifs suivants :

- accroître la performance économique et énergétique globale des déplacements, limiter leur empreinte écologique et prioriser la qualité de vie des Montréalais (présence de verdure, sécurité, tranquillité et qualité de l'air) ;
- maximiser les partenariats intermodaux avec l'entreprise ferroviaire, maritime et aéroportuaire ;
- intégrer les mesures de transport durable des marchandises dans le plan d'urbanisme qui favoriserait par exemple, l'utilisation de Centres de distribution urbaine (CDU)<sup>11</sup> ;
- travailler en partenariat avec les gouvernements supérieurs pour encourager la commercialisation de véhicules écologiques et valider les technologies de motorisation et les carburants alternatifs (réalisation d'analyses de cycle de vie).

Parmi les moyens qui pourraient être mis en place :

- procéder à des enquêtes origine destination pour le transport des marchandises ;
- revoir chaque mode de transport dans une stratégie de transport durable des marchandises :
  - train : remettre en question les raisons qui ont conduit à réduire les déplacements ferroviaires et, si applicable, revitaliser les cours de triage et les voies ferrées délaissées au profit des camions ;
  - navires et tout type de bateau plus petit (la région métropolitaine est entourée d'eau : canal Lachine, rivière des Prairies, Fleuve St-Laurent, etc.) : accroître la circulation sur les voies navigables, incluant celles étant plus étroites et peu profondes par l'utilisation de navettes écologiques adaptées ;
  - tramway et train de banlieue (prioriser le transport des personnes en heure de pointe et celui des marchandises le reste du temps) : il faut se rappeler qu'auparavant les tramways déplaçaient des personnes et des marchandises. Aujourd'hui, ils sont de retour et on reconnaît leurs bienfaits multiples dont certains d'entre eux sont applicables au transport des marchandises. Il serait avantageux de rendre leur utilisation adaptée aux nouvelles réalités du transport des marchandises ;
  - avion : évaluer la possibilité de dédouaner les marchandises du fret aérien à Mirabel (et non à Trudeau, comme c'est présentement le cas, même pour les marchandises arrivant à Mirabel) pour limiter le transport routier entre les deux aéroports et étudier la possibilité d'aménager une voie ferrée à partir de Mirabel ;
- créer un outil (électronique) pour réduire les déplacements et maximiser le nombre de tonnes déplacées par kilomètre (faire un « tous azimuts » pour le transport des

<sup>11</sup> Le concept des CDU devrait sérieusement être considéré. Des CDU de grande superficie pourraient être localisés à l'extérieur des zones densément peuplées avec possibilité d'aménager des CDU de plus petite taille à proximité des quartiers commerciaux. Les camions effectuant la livraison vers la destination finale seraient adaptés de manière à respecter les conditions de vie des quartiers desservis (véhicule de dimension adaptée au lieu de livraison pour réduire la nuisance visuelle et les risques d'accident, moteur électrique pour améliorer la qualité de l'air, diminuer l'impact sur les changements climatiques et éliminer les nuisances causées par le bruit).

marchandises, tout comme celui de la STM pour le transport des personnes). Des étapes préalables devront être considérées :

- établir des routes, des horaires, des fréquences de distribution ;
- prioriser des voies de circulation afin de concentrer le transport à l'intérieur de couloirs définis loin des quartiers centraux ;
- interdire l'accès des camions aux rues des quartiers centraux, sauf les camions légers, efficaces énergétiquement, non polluants et non bruyants ;
- aménager des CDU pour effectuer le transfert modal des marchandises au pourtour des quartiers centraux (s'inspirer de l'expérience parisienne).

#### 4.4. PRODUCTION ET TRANSPORT DES MATIERES DANGEREUSES

Le Plan de transport traite des matières dangereuses, mais le sujet n'est pas abordé dans une perspective durable. Le véritable enjeu, c'est la réduction des déchets dangereux et non de favoriser leur déplacement. Cette attitude donne un droit acquis pour générer des matières dangereuses, les transporter et en disposer, sans compter les émissions atmosphériques et autres problématiques environnementales et sociales associées.

#### 4.5. PRODUCTION ET TRANSPORT DES MATIERES RESIDUELLES

Ce point s'adresse aux transports des matières résiduelles générées à la maison, dans les entreprises et les institutions. La ville de Montréal s'apprête à produire un document concernant la gestion des matières résiduelles. Ce document devrait être préparé en consultation avec ceux qui élaboreront la version finale du Plan de transport.

Considérant les 920 615 tonnes de matières résiduelles par année<sup>12</sup> déplacées vers les centres de tri et les sites d'enfouissement, la question des matières résiduelles mérite ici toute notre attention compte tenu des du kilométrage important parcouru par les camions chaque année. Dans ce contexte, il devient urgent que la Ville de Montréal adopte la philosophie des 3R-V (réduction, réutilisation, recyclage et valorisation) et propose une seule collecte par semaine (camion avec plusieurs compartiments), plutôt que trois collectes par semaine.

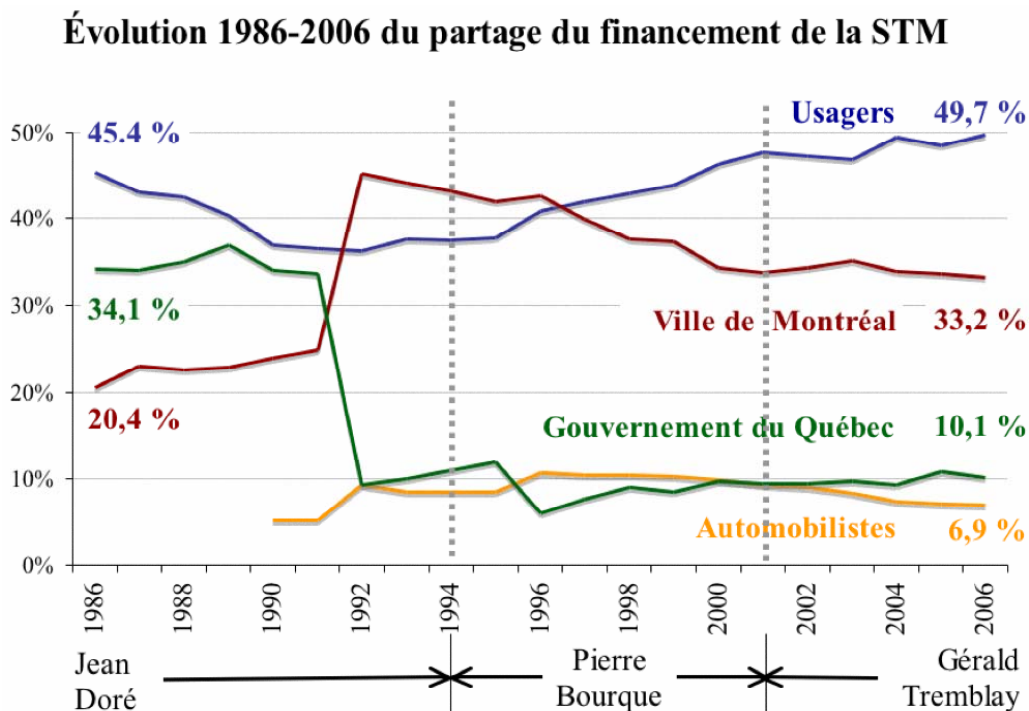
---

<sup>12</sup> Pour l'année 2004, extrait de *Les matières résiduelles à Montréal : Portrait 2004*.

## 5. FINANCEMENT

La Politique québécoise du transport collectif (2006) a bien démontré que la part assumée par les automobilistes dans le financement des transports collectifs demeure très faible au Québec, à seulement 8 %, alors que la contribution à ce financement des usagers (42 % en 2004) et des municipalités (36 %) a augmenté au cours des 15 dernières années (voir Figure 8 ci-dessous). Ces tendances vont clairement à contre-courant des engagements récents des gouvernements, qui ont fait de la réduction de la dépendance à l'automobile et de l'augmentation de l'usage des transports collectifs des objectifs importants, particulièrement dans le contexte de la lutte contre les changements climatiques. Il est donc plus que temps que Montréal et ses partenaires inversent ces tendances et qu'ils fassent en sorte que les automobilistes assurent enfin une plus grande part du financement des transports collectifs et actifs et qu'ils assument l'ensemble des coûts indirects reliés à l'utilisation de la voiture individuelle.

Figure 8 : Transport collectifs, un financement qui repose de plus en plus sur les épaules des usagers



Comme nous l'avons souligné plus haut, un ensemble de trois mesures permettrait **à la fois** de générer les revenus nécessaires à la mise en œuvre du Plan, de contribuer à l'objectif d'ensemble de diminuer l'usage de l'automobile à Montréal et de diminuer les impacts environnementaux des transports, qui pèsent lourdement sur le bilan québécois d'émission de gaz à effet de serre.

La combinaison de ces trois mesures (hausse de la taxe sur l'essence, péages, tarification du stationnement) pourrait générer des revenus annuels de plus de 500 millions de dollars, soit une somme supérieure aux 250 millions nécessaires à la réalisation du Plan de transport de la Ville de Montréal. Projet Montréal propose donc que les revenus de ces mesures soient partagés avec les municipalités de la CMM et les divers organismes responsables du transport en commun dans la

région métropolitaine. Cet argent serait un excellent point de départ pour un Plan de transport à l'échelle régionale.

### 5.1. PEAGES SUR LES PONTS: MESURE SIMPLE ET EFFICACE

Projet Montréal appuie pleinement la mise en place de péages sur les ponts, proposée dans le Plan de transport. L'estimation que fait l'administration des revenus nets de cette mesure, soit environ **300 millions de dollars** par année, nous paraît tout à fait réaliste. Toutefois, comme ce sont des non Montréalais qui paieront la majeure partie de la facture, il nous paraît approprié que les revenus de ces péages soient partagés avec les municipalités et organismes de transport en commun des banlieues afin de financer des projets qui auront pour objectif de favoriser le transport durable dans l'ensemble de la région métropolitaine.

Nous proposons par ailleurs que les tarifs des péages soient modulés selon le nombre d'occupants des véhicules, afin d'offrir un incitatif économique au covoiturage.

### 5.2. TAXE SUR L'ESSENCE : POUR QUE LE QUEBEC RESPECTE KYOTO

Une mesure facile et rapide à mettre en place est une majoration de la taxe sur l'essence appliquée dans toute la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Un montant de 1,5 cent / L est déjà prélevé pour financer l'Agence métropolitaine de transport (AMT). Nous proposons de hausser cette taxe (à titre d'exemple, elle est de 6 cents / L dans la région métropolitaine de Vancouver) afin d'alimenter un fonds « Kyoto » permettant de financer des projets de transport durable dans la région métropolitaine. Dans le contexte actuel de grande variabilité des prix de l'essence, une hausse de taxe de quelques cents / L est plus faible que les hausses subites du prix de l'essence régulièrement imposées aux consommateurs par les pétrolières et n'est donc pas de nature à provoquer de perturbation économique négative.

Une taxe augmentée à 6 cents / L permettrait de générer environ 150 millions de dollars de revenus additionnels annuellement. La part des remises gouvernementales de l'AMT allant à la STM s'établissant à 55 %, ce sont donc 82 millions de dollars additionnels qui pourraient être générés annuellement pour la STM.<sup>13</sup> Le reste de l'argent servirait à financer des projets de transport en commun à l'extérieur de Montréal.

### 5.3. STATIONNEMENT: GENERER DES REVENUS ET GERER LA DEMANDE

Les mesures relatives au stationnement préconisées plus haut (section 2.3) permettraient de générer d'importants revenus additionnels pour la Ville. Il est d'ailleurs quelque peu étonnant que lors des travaux d'élaboration du Plan de transport, les études portant sur la gestion du stationnement n'aient pas cherché à évaluer ces revenus.

Le Plan indique toutefois que Montréal taxera les stationnements tarifés hors rues à hauteur de 40 millions de dollars, revenus que nous espérons voir consacrer au transport. Une généralisation de l'imposition de vignettes pour le stationnement sur rue, là où des transports collectifs sont

---

<sup>13</sup> Calculs basés sur les données du Rapport annuel 2005 de l'Agence métropolitaine de transport.

disponibles, générerait aussi des revenus de plusieurs millions de dollars à l'échelle de la Ville.<sup>14</sup> Enfin, entre 2005 et 2007, Montréal prévoit augmenter les revenus tirés des parcomètres de près de 20 millions de dollars, hausse qui pourrait se poursuivre dans les prochaines années.

Il nous paraît donc réaliste d'estimer qu'un resserrement de la tarification de toutes les formes de stationnement générerait des revenus additionnels d'au moins 60 millions de dollars annuellement pour la Ville.

#### Recommandation

Amener les automobilistes à assumer leur juste part du financement du Plan de transport de la Ville de Montréal et des mesures de transport durable à mettre en place dans la CMM. Pour y arriver, mettre en place rapidement des péages sur les ponts ceinturant l'Île. Comblent les besoins de financement additionnels au moyen d'une hausse de la taxe sur l'essence prélevée pour l'AMT et d'une tarification plus large des stationnements.

---

<sup>14</sup> À titre indicatif, la hausse du coût des vignettes (de 50 à 75 \$ / an pour la 1<sup>ère</sup> et 150 \$ / an pour la 2<sup>e</sup>) dans l'arrondissement Le Plateau-Mont-Royal a généré des revenus additionnels de plus de 550 000 \$ en 2005-06.

## CONCLUSION

### Chantiers proposés : chantiers ne faisant pas déjà partie du Plan de transport

Créer un réseau de boulevards piétonniers d'agrément unifiant tous les espaces publics symboliquement significatifs à l'échelle de la ville et capable de devenir le lieu d'expression par excellence de la théâtralité du comportement urbain et de la convivialité (page 24).

Premier réseau proposé :

- relier toutes les places du 19<sup>e</sup> siècle (square Victoria, Champs de Mars, carré Viger, carré St-Louis, square Dominion, square Phillips) avec de tels boulevards piétonniers ;
- lier le parc du Mont-Royal au parc Lafontaine (ex. : par la rue Rachel) et le parc Lafontaine avec le parc Laurier (ex. : par la rue Christophe-Colomb) et le parc Villeray au parc Laurier (ex. par l'avenue Christophe-Colomb).



Ces boulevards laisseront une place significative à la verdure. Ils permettront un parcours agréable entre les différents parcs et places de la ville.



Les boulevards piétonniers offrent un maximum de sécurité et permettent ainsi un maximum de sociabilité.



Ce réseau de boulevards permet d'apaiser le milieu urbain en créant des parcours presque totalement exempt du bruit de la circulation.



La déambulation sur les boulevards piétonniers ne génère aucun gaz à effet de serre.

Remplacer le réseau d'autoroutes traversant les quartiers centraux en réseau de boulevards urbains multimodaux (page 33).

Premier réseau proposé :

- boulevard Ville-Marie entre l'autoroute Décarie et le centre-ville
- boulevard Notre-Dame (comprenant un tram-train vers Repentigny)
- boulevard Bonaventure (comprenant un tram-train vers Brossard)
- boulevard reliant l'autoroute Décarie au pont Champlain



Un boulevard urbain permet d'installer un couvert végétal au dessus des voies par la plantation de rangées d'arbres, ce qui est impossible avec une autoroute.



La transformation d'une autoroute en boulevard multimodal permet de désenclaver les quartiers traversés et de transformer une ancienne barrière en lieu de sociabilité.



La réduction de la vitesse ainsi que la réduction de la circulation automobile permettra de diminuer sensiblement le bruit subi par les riverains.



Le transfert modal de l'automobile vers le transport collectif permis par ce type d'aménagement diminuera les émissions de gaz à effet de serre.



Mettre en œuvre une stratégie de transport durable des marchandises (page 39).

Structurer le transport des marchandises afin de limiter son empreinte écologique, de prioriser la qualité de vie des Montréalais et d'accroître la performance économique et énergétique globale des déplacements.

Pour ce faire, remettre en cause la prédominance actuelle du camion et rééquilibrer la place du train, du navire et du tramway dans une stratégie de transport durable des marchandises.



Limitier la construction de nouvelles routes permettra de sauvegarder des espaces verts et de minimiser les impacts sur l'environnement.



Le déplacement de marchandises par d'autres moyens de transport que le camion permettra de réduire la pression sur le réseau routier existant et augmentera la sécurité des autres usagers.



Le déplacement de marchandises par d'autres moyens de transport moins bruyants ou moins invasifs redonnera une quiétude aux résidents.







Rationaliser le nombre de camion sur les routes, favoriser l'utilisation de camions plus écologiques ou augmenter le nombre de tonnes déplacées par kilomètre ne représentent que quelques mesures qui permettraient de réduire la quantité totale de GES émis.

## Recommandations

### Recommandations générales

Le Plan de transport de la Ville de Montréal doit servir de levier à la mise en œuvre d'un plan d'action stratégique, intégré et global pour le transport sur l'ensemble du territoire métropolitain. La Ville doit assumer son leadership auprès de l'ensemble des parties prenantes touchées par la question du transport dans la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

Inscrire le Plan de transport dans une démarche de développement durable en changeant le titre du document par « Plan de transport durable de la Ville de Montréal », en analysant tous les projets proposés avec l'approche « analyse du cycle de vie » et en développant une liste exhaustive d'indicateurs pour mesurer la performance des actions mises en oeuvre.

	Des études globales réalisées avec implication des parties prenantes concernées, telles que des analyses de cycle de vie, permettent de minimiser les impacts environnementaux des projets de transport.
	L'implication de toutes les parties prenantes concernées par la sécurité dans les rues de Montréal à la réalisation du Plan de transport permettra que chacun, selon ses compétences, fasse partie de la solution.
	Selon le concept de transport durable, le transport doit être respectueux de la santé et du bien-être des être humains.
	Le suivi des émissions de gaz à effet de serre à l'échelle montréalaise permettra d'évaluer la performance des actions implantées et de vérifier si elles contribuent significativement à remédier à cette problématique internationale.

## Recommandations pour améliorer les transports collectifs

Viser un milliard de déplacements en transports collectifs pour 2021. Pour ce faire, bonifier l'offre de service (quantitativement et qualitativement) et accroître la demande, notamment en stimulant la construction résidentielle et commerciale autour des infrastructures de transport collectif.
Doubler l'achalandage de l'autobus en créant de nouvelles lignes, notamment des lignes express, en augmentant les fréquences de passage (10 minutes), en implantant des navettes ainsi qu'en installant des voies réservées.
Implanter un réseau Nouveau Tramway d'une capacité de 350 millions de déplacements annuels en 2021. Le réseau initial devrait être de 25 km et comprendre la ligne du Havre, la ligne du Parc, la ligne Côte-des-Neiges et la ligne sur l'avenue Mont-Royal.
Assurer un service de métro 24 h sur 24 et augmenter les fréquences hors des heures de pointe.
Quintupler l'achalandage du train de banlieue en le transformant en un service fréquent desservant autant les banlieues que les Montréalais.
Rendre le Mont-Royal accessible en installant un circuit en boucle de navettes de transport collectif (passant par l'avenue des Pins / avenue du Parc / Camilien Houde / Côte-des-Neiges).



Les transports collectifs occupent moins d'espace que l'automobile pour transporter le même nombre de personnes. L'espace gagné (stationnement et une partie du réseau routier) peut être transformé en espaces verts.



Les transports collectifs sont des modes sécuritaires présentant un faible risque d'accidents pour les usagers et pour les riverains.







Les transports collectifs génèrent moins de bruit pour les riverains et les passants que l'automobile.



Les transports collectifs accroissent la mobilité des personnes en ville tout en émettant moins de gaz à effet de serre que l'automobile.

## Recommandations pour favoriser les transports actifs

Diminuer les vitesses maximales permises sur tous les échelons du réseau routier tout en implantant des mesures d'apaisement de la circulation adéquates.
Réaffecter une partie de l'espace public actuellement réservé au domaine motorisé au domaine piétonnier afin que l'espace public redevienne un espace de socialisation.
Réduire le nombre d'artères et veiller à ce qu'elles passent sur le pourtour des quartiers.
Augmenter la densité du réseau cyclable proposé dans le Plan, particulièrement dans les quartiers centraux, et s'assurer que l'ensemble du réseau (existant et nouveau) réponde aux critères les plus élevés en matière de sécurité et d'efficacité des déplacements. Pour ce faire, favoriser des pistes cyclables unidirectionnelles larges, établies sur des rues à sens unique et adéquatement éclairées.

	Les transports actifs utilisent très peu d'espace, ont très peu d'impact sur la qualité de l'environnement et en augmentent considérablement la jouissance.
	Les transports actifs permettent des interactions avec les autres usagers de la route ; l'espace urbain gagne ainsi en convivialité. La réduction des vitesses permises permet une meilleure perception du milieu traversé et augmente ainsi la sécurité des déplacements, tous modes confondus.
	Les transports actifs sont des modes de transport presque silencieux.
	Les transports actifs ne génèrent aucun gaz à effet de serre, si ce n'est que pour la fabrication des vélos, des patins et des souliers.

## Recommandations pour réduire les incitatifs favorisant la circulation automobile et par camion

Amener les automobilistes à assumer leur juste part du financement du Plan de transport de la Ville de Montréal et des mesures de transport durable à mettre en place dans la CMM. Pour y arriver, mettre en place rapidement des péages sur les ponts ceinturant l'Île. Comblent les besoins de financement additionnels au moyen d'une hausse de la taxe sur l'essence prélevée pour l'AMT et d'une tarification plus large des stationnements.

Renforcer les mesures proposées dans le plan pour faire du stationnement un outil de réduction de la dépendance à l'automobile, notamment en :

- généralisant la tarification du stationnement sur rue, partout où un service régulier de transports en commun est disponible ;
- taxant les stationnements hors rue ;
- demandant au gouvernement du Québec de prendre des mesures pour mettre fin à la gratuité des grands stationnements commerciaux, industriels et institutionnels dans l'ensemble de la région métropolitaine.

Procéder à des enquêtes origine destination pour le transport des marchandises.

Suspendre la construction de toute nouvelle infrastructure routière d'envergure tant et aussi longtemps que les efforts de transport en commun des personnes et les mesures d'amélioration du transport des marchandises n'auront pas été mis en place pour réduire la pression sur le réseau routier existant.



La suspension de la construction de nouvelles infrastructures routières pourra permettre de préserver des milieux naturels et empêcher la perte d'espace vert.



La réduction de la circulation automobile et par camion augmentera la sécurité et la convivialité dans les rues de Montréal.



La réduction de la circulation automobile et par camion permettra une diminution du bruit pour les riverains.



La réduction de la circulation automobile et par camion réduira l'émission de gaz à effet de serre.

## ANNEXE A

### Impacts du système de transport actuel

#### Impacts sur l'environnement

- Perte de milieux naturels dans la grande région de Montréal : l'étalement urbain a occasionné, entre autres, la perte de 26 781 hectares de zone agricole protégée entre 1981 et 1996 et la disparition de 30 % du couvert boisé et végétal entre 1986 et 1994<sup>15</sup>.
- Contamination des eaux : la minéralisation des espaces urbains (espaces bétonnés et asphaltés) entraîne le débordement des eaux captées par les réseaux d'égout pluvial ou unitaire vers les plans d'eau.
- Émissions atmosphériques : les oxydes d'azote et de carbone, les composés organiques volatiles et les matières particulaires causent des dangers sérieux sur la santé.
- Changements climatiques : le quart des émissions de gaz à effet de serre (GES) du Québec proviennent du territoire montréalais et le secteur des transports représente 38 % des émissions totales. Le transport routier représente 84 % du total des émissions pour le transport et l'augmentation de 17,9 % des GES mesurées entre 1990 et 2000 est principalement due à l'augmentation du nombre de camions légers et lourds<sup>14</sup>.
- Consommation de ressources non renouvelables pour la construction et l'entretien du réseau routier (ciment, bitume, acier, etc.).
- Efficacité énergétique : la rationalisation de notre consommation énergétique doit être prise au sérieux dans un contexte de diminution des réserves en pétrole et de réchauffement climatique.

#### Impacts sur la qualité de vie et la santé (impacts économiques indirects)

- Pollution atmosphérique : Selon Santé Canada, 1540 décès annuels sont causés par la pollution atmosphérique. La moitié de ces décès est attribuable à la pollution atmosphérique engendrée par le transport<sup>14</sup>.
- Dépendance à l'automobile : accompagne le mode de vie de la banlieue pavillonnaire, incite à la sédentarité, laquelle est en partie responsables des problèmes connus d'obésité et de mauvaise santé.
- Nuisances sonores.
- Nombre de décès et de blessés causés par des accidents de la route.
- Pertes de temps liées à l'encombrement du système routier.
- Changements climatiques : impacts économiques négatifs majeurs causés par les conséquences environnementales et sociales désastreuses associées aux changements climatiques.

---

<sup>15</sup> [http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/dev\\_durable\\_fr/media/documents/PSDD\\_2007-2009F.pdf](http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/page/dev_durable_fr/media/documents/PSDD_2007-2009F.pdf)