



Mémoire de la CRÉ de Montréal
sur le *Plan de transport 2007* de la Ville de Montréal

Août 2007

TABLE DES MATIÈRES

LA CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS DE MONTRÉAL	1
I. CONSTATATIONS GÉNÉRALES	2
II. COMMENTAIRES RELATIFS AUX 21 CHANTIERS PRIORITAIRES	5
1 ^{ER} CHANTIER : IMPLANTER UN RÉSEAU DE TRAMWAYS AU CENTRE DE L'AGGLOMÉRATION	5
2 ^E CHANTIER : RÉALISER LA NAVETTE FERROVIAIRE ENTRE LE CENTRE-VILLE ET L'AÉROPORT MONTRÉAL-TRUDEAU.....	5
3 ^E CHANTIER : MODERNISER LE MATÉRIEL ROULANT ET LES ÉQUIPEMENTS DU MÉTRO DE MONTRÉAL..	6
4 ^E CHANTIER : PROLONGER LE MÉTRO VERS L'EST.....	6
5 ^E CHANTIER : AMÉLIORER LES SERVICES DE LA STM POUR ACCROÎTRE L'ACHALANDAGE DE 8 % EN ANS	6
6 ^E CHANTIER : FAVORISER LE COVOITURAGE	8
7 ^E CHANTIER : INSTALLER UNE PLUS GRANDE CAPACITÉ EN TRANSPORT EN COMMUN DANS LE CORRIDOR PONT CHAMPLAIN – BONAVENTURE.....	8
8 ^E CHANTIER : IMPLANTER UN RÉSEAU DE TRANSPORT RAPIDE PAR AUTOBUS EN SITE PROPRE.....	9
9 ^E CHANTIER : IMPLANTER DES MESURES PRIORITAIRES POUR AUTOBUS SUR 240 KM D'ARTÈRES	9
10 ^E CHANTIER : INSTAURER DES PLANS DE GESTION DES DÉPLACEMENTS.....	10
11 ^E CHANTIER : MODERNISER LA RUE NOTRE-DAME.....	11
12 ^E CHANTIER : RÉALISER LE TRAIN VERS L'EST	11
13 ^E CHANTIER : DOUBLER LE RÉSEAU CYCLABLE DE MONTRÉAL EN SEPT ANS	12
14 ^E CHANTIER : METTRE EN ŒUVRE LA CHARTE DU PIÉTON.....	14
15 ^E CHANTIER : CONSOLIDER LE CARACTÈRE PIÉTONNIER DU CENTRE-VILLE ET DES QUARTIERS CENTRAUX	14
16 ^E CHANTIER : REDONNER AUX RÉSIDANTS DES QUARTIERS MONTRÉALAIS LA QUALITÉ DE VIE QUI LEUR REVIENT	15
17 ^E CHANTIER : ACCROÎTRE LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS.....	16
18 ^E CHANTIER : ENTREtenir ET COMPLÉTER LE RÉSEAU ROUTIER DE L'ÎLE.....	17
19 ^E CHANTIER : FACILITER LE TRANSPORT DES MARCHANDISES ET LES DÉPLACEMENTS À VOCATION ÉCONOMIQUE	18
20 ^E : REVOIR LA GOUVERNANCE.....	20
21 ^E CHANTIER : SE DONNER LES MOYENS DE NOS AMBITIONS	20
III. COMMENTAIRES SPÉCIFIQUES	23
1. FIXER DES OBJECTIFS MESURABLES EN TERMES DE TRANSFERTS MODAUX : AUTOMOBILE, TRANSPORT EN COMMUN, TRANSPORTS ACTIFS.....	23

2. FIXER DES OBJECTIFS MESURABLES DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GES	24
3. FIXER DES OBJECTIFS MESURABLES AU NIVEAU DE L'OFFRE DE STATIONNEMENT À MONTRÉAL.....	25
4. IDENTIFIER L'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE COMME UNE PRIORITÉ DU PLAN DE TRANSPORT	27
5. FAVORISER L'ACCÈS AUX LIEUX D'APPROVISIONNEMENT ALIMENTAIRE.....	28
6. FACILITER LA CONCILIA TION TRAVAIL-FAMILLE ET CONTRIBUER À LA QUALITÉ DE VIE DES FAMILLES.....	29
IV. CONCLUSION.....	31

LA CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS DE MONTRÉAL

La Conférence régionale des élus de Montréal, qui regroupe les leaders politiques et socioéconomiques du milieu, a pour mandats de favoriser le développement de l'île de Montréal par le biais de la concertation et d'agir comme interlocuteur privilégié du gouvernement en matière de développement régional de son territoire.

La CRÉ de Montréal est :

- Un partenaire d'influence où les élus et les leaders socioéconomiques de la région se mobilisent et agissent solidairement pour développer l'île de Montréal;
- Un carrefour qui met en réseau les leaders montréalais dans le but de faire valoir les intérêts et spécificités de la région de Montréal;
- Un acteur visionnaire, vigilant et proactif qui suscite des réflexions et des actions concrètes en réponse aux défis régionaux, aux besoins et aux attentes des citoyennes et citoyens.

I. CONSTATATIONS GÉNÉRALES

S'inscrivant dans une perspective de développement durable de l'agglomération montréalaise, le *Plan de transport 2007 : Réinventer Montréal* est le fruit d'une audace politique essentielle à toute réforme novatrice d'un système de transport en milieu urbain. Résultat d'une approche à la fois visionnaire et pragmatique, le Plan de transport est accueilli avec enthousiasme par la Conférence régionale des élus de Montréal (CRÉ de Montréal).

Elle salue particulièrement la volonté politique de l'administration municipale exprimée par un énoncé de vision clair en faveur de la mobilité durable : « *Montréal veut réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et des modes actifs* ». L'administration reconnaît ainsi le constat difficile de l'échec du modèle du « tout à l'auto » et engage la métropole dans un nouveau partage de l'espace public diminuant fortement celui consacré à l'automobile.

Une qualité remarquable du Plan de transport est de regrouper toute une gamme de mesures concrètes et cohérentes les unes par rapport aux autres. Ce document se démarque également par l'identification d'interventions à mettre en œuvre de façon prioritaire, soit 21 chantiers que la Ville veut réaliser simultanément au cours des dix prochaines années. L'effort de déterminer l'échéancier et les coûts des différentes interventions est également notable. Cette proposition est aussi appréciable en ce qu'elle découle d'une vision globale des transports intégrant les déplacements des personnes et celui des marchandises et ce, avec l'ensemble des modes, allant de la marche aux installations portuaires. Cette vision à long terme des déplacements intègre à la fois les besoins grandissants de mobilité de la population de l'île de Montréal et les enjeux majeurs auxquels est confrontée la métropole : gouvernance et sous-financement du transport en commun, problèmes de santé publique, perte de qualité de vie, vieillissement des infrastructures routières, pollution visuelle et sonore, congestion routière, étalement urbain, smog urbain, changements climatiques, vieillissement de la population.

Le Plan de transport ne peut être que positif pour les familles montréalaises du fait qu'il propose d'améliorer l'offre de service du transport en commun facilitant la conciliation de la vie familiale avec le travail et les études. Sa mise en œuvre devrait également améliorer la qualité de vie dans les quartiers résidentiels nécessaire au maintien et à l'épanouissement des familles. Les mesures et aménagements proposés visant une amélioration de la sécurité et du confort des piétons et des cyclistes se traduiront également par une meilleure qualité de vie des citoyens et des citoyennes.

Le transport influence largement la qualité de l'air en milieu urbain. Les effets de la pollution de l'air liée au transport sur la santé, notamment en termes d'augmentation de maladies cardiaques et respiratoires, constituent un enjeu majeur du transport selon l'Organisation mondiale de la santé (OMS)¹. Santé Canada² estime que 5 900 décès par année sont imputables à la pollution atmosphérique dans huit villes canadiennes (Québec, Montréal, Ottawa, Toronto, Hamilton, Windsor, Calgary et Vancouver), dont

¹ WHO (2005). Health Effects of Transport-Related Air Pollution. WHO Regional Office for Europe, Copenhagen.

² Pour plus de détails, consulter : http://www.hc-sc.gc.ca/ahc-asc/media/nr-cp/2005/2005_32bk2_f.html.

1 540 décès prématurés surviennent à Montréal. L'usage abusif de l'automobile à Montréal génère d'autres problèmes de santé dans la population montréalaise, notamment en raison du stress causé par le bruit routier, de la sédentarité et du nombre élevé d'accidents de la route³. Dans une optique de santé publique, un usage accru du transport en commun et des transports actifs ainsi qu'une réduction de l'usage de l'automobile ne peuvent être que positifs pour les Montréalais et les Montréalaises.

Comme le souligne à juste titre le Premier ministre du Québec, monsieur Jean Charest : « les changements climatiques représentent le plus grand défi des temps modernes ». Le secteur des transports génère plus de 37 % des émissions de GES au Québec et 49 % des émissions à Montréal. Le développement des transports collectifs et actifs ainsi que la réduction de l'utilisation quotidienne de l'auto en solo, tel que le propose le Plan de transport 2007, sont des orientations privilégiées par le Plan d'action 2006-2012 de la lutte contre les changements climatiques du gouvernement du Québec⁴. Ces orientations contribueront également à atteindre l'objectif du gouvernement du Québec de réduire de 10 % la consommation actuelle de produits pétroliers d'ici à 2015⁵. De façon stratégique, l'administration municipale propose ainsi de mettre de l'avant des changements qui s'imposent pour nos modes de déplacements dans l'atteinte de l'objectif fixé dans le cadre du Protocole de Kyoto.

Dans une perspective économique, la mise en œuvre du plan de transport 2007 sera significative pour la vitalité de la métropole. Les coûts financiers des systèmes de transport non viables ont été mis en lumière à plusieurs reprises par l'OCDE⁶, notamment en raison de la perte de productivité liée à la congestion et des dépenses accrues du système de santé causées par la pollution de l'air. Selon une étude de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain⁷, le transport en commun a permis en 2003 des économies de 570 M\$ pour les ménages montréalais utilisateurs de ce système de transport et a généré des bénéfices évalués à 159 M\$ provenant de la réduction du nombre d'accidents routiers et des émissions de polluants. Les activités des organismes de transport ont, quant à elles, engendré des retombées économiques de près de 937 M\$ pour la région. En outre, selon une étude économique prudente, les bénéfices associés à un gain de 2 % de la part modale du transport en commun dans la région de Montréal (augmentation de 10 % de l'achalandage) s'élèvent à plus de 150 M\$ par année.

En somme, que ce soit sous l'angle économique, de la santé publique, de la qualité de vie des familles, de la sécurité du point de vue des femmes et de l'environnement, les orientations stratégiques du *Plan de transport 2007* génèrent un consensus positif au sein des membres de la CRÉ de Montréal. Par conséquent, la CRÉ compte appuyer fortement la Ville de Montréal dans sa démarche de mise en œuvre des 21 chantiers

³ Le lecteur est invité à consulter : *Le transport urbain, une question de santé publique. Rapport 2006 sur la santé de la population montréalaise* à l'adresse suivante : <http://www.santepub-mtl.gc.ca/Publication/rapportannuel/2006/rapport2006.html>

⁴ Pour plus de détails, consulter : *Le Québec et les changements climatiques : un défi pour l'avenir*. Gouvernement du Québec (juin 2006). Disponible en ligne. http://www.mddep.gouv.qc.ca/changements/plan_action/2006-2012_fr.pdf.

⁵ Cet objectif a été établi dans le cadre de la *Stratégie énergétique du Québec 2006-2015*.

⁶ Voir OCDE (2001) *Environmentally Sustainable Transport (EST): Futures, Strategies and Best Practices*.

⁷ Chambre de commerce du Montréal Métropolitain (2004) *Transport en commun : un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal*.

prioritaires au cours des dix prochaines années, et autres interventions proposées dans le *Plan de Transport 2007*.

Puisqu'il existe souvent un abîme entre la planification et la mise en œuvre de projets de transport durable, il est pertinent de souligner que la Ville de Montréal peut compter sur la coopération de la CRÉ de Montréal, plus particulièrement sur l'expertise des membres de son comité Transports, de son comité Environnement et développement durable et du Comité interrégional pour le transport des marchandises (CITM), dans sa démarche devant aboutir à la réalisation du Plan de transport.

La CRÉ profite des consultations publiques pour émettre des avis et formuler des recommandations afin de bonifier le Plan de transport et favoriser la réalisation des différentes interventions proposées. La CRÉ est d'avis que des objectifs quantifiables liés aux transferts modaux (automobile, transport en commun, transports actifs) et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) sur le territoire de l'île de Montréal et du nombre de places de stationnement au centre-ville doivent impérativement être inclus dans la version finale du Plan de transport. Ces objectifs mesurables sont en effet essentiels à toute démarche de suivi permettant d'évaluer l'efficacité des interventions réalisées.

Dans ce mémoire, la CRÉ se prononce sur les mesures contenues dans les 21 chantiers prioritaires, puis présente quelques commentaires spécifiques et pistes de solution pouvant contribuer à la mise en œuvre du *Plan de transport 2007*.

II. COMMENTAIRES RELATIFS AUX 21 CHANTIERS PRIORITAIRES

1^{er} chantier : Implanter un réseau de tramways au Centre de l'agglomération

Plan de transport :

Montréal opte pour la réalisation d'un réseau initial de tramways au Centre de l'agglomération de près de 20 km qui comporterait trois lignes : Centre des affaires, Vieux-Montréal et Havre de Montréal; avenue du Parc; et chemin de la Côte-des-Neiges.

Commentaires :

- La CRÉ accueille favorablement la proposition des trois lignes de tramways. Les expériences étrangères ont démontré l'efficacité de ce système de transport moderne. L'implantation de cette technologie propre a des effets structurants sur le tissu urbain, supérieurs au métro, notamment en termes de qualité de vie et de retombées économiques. De plus, reconnu pour son confort, le tramway rejoint une clientèle plus large que celle du métro et pourrait ainsi contribuer significativement au transfert modal souhaité.
- Le réseau initial s'avère un premier pas pour rééquilibrer le partage de l'espace public en diminuant fortement celui consacré à l'automobile et contribuer aux efforts du Québec en regard de l'objectif fixé dans le cadre du Protocole de Kyoto.
- Le prolongement du réseau initial doit d'abord être planifié en fonction des besoins de mobilité des Montréalais et Montréalaises, particulièrement dans les secteurs de haute densité de population.

2^e chantier : Réaliser la navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Montréal-Trudeau

Plan de transport :

Conformément à sa volonté d'améliorer l'accessibilité à l'aéroport et de lui donner une signature internationale, Montréal souhaite implanter une navette ferroviaire entre l'aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville. Le projet permettra de garantir un temps de parcours de 20 minutes.

Commentaires :

- Dans une perspective d'amélioration de la vitalité économique de la métropole, il est essentiel d'accroître l'efficacité des déplacements entre l'aéroport et le centre-ville. Il est évident que l'offre en transport en commun sur cet axe majeur est insuffisante et soumise à une congestion routière fréquente. C'est pourquoi la CRÉ se réjouit que ce projet soit identifié comme prioritaire par la Ville de Montréal et encourage les efforts pour aboutir à une solution à long terme entre les nombreux acteurs impliqués dans le projet.

3^e chantier : Moderniser le matériel roulant et les équipements du métro de Montréal

Plan de transport :

Montréal entend donner priorité à la modernisation des infrastructures et du matériel roulant par l'acquisition de 336 voitures MR-63, la rénovation et le réaménagement des 423 voitures MR-73 dès 2008. Celles-ci devront être remplacées à plus long terme.

Commentaires :

- Épine dorsale du système de transport de Montréal, le métro de Montréal est un patrimoine qu'il importe de préserver et moderniser. La CRÉ appuie fortement cette intervention visant à améliorer la fiabilité et la capacité du métro.

4^e chantier : Prolonger le métro vers l'est

Plan de transport :

Montréal propose d'étendre le réseau de métro en prolongeant d'abord la ligne 5 (bleue) de Saint-Michel à Pie-IX, soit un segment d'un km. La nouvelle station offrirait une correspondance avec la voie réservée Pie-IX et le train de l'Est et permettrait d'améliorer les services dans l'Est de l'île en offrant un nouvel axe de déplacement structurant est-ouest au centre de l'île.

Commentaires :

- Bien que le prolongement du métro soit une intervention particulièrement dispendieuse, la CRÉ est d'accord avec le prolongement d'un km de la ligne 5. Cet investissement qu'elle juge approprié permettrait de relier directement le métro au corridor Pie-IX, l'axe nord-sud d'autobus le plus important de l'île. Cette intervention permettrait ainsi d'améliorer considérablement la desserte en transport en commun dans l'est de l'île.
- À plus long terme, la CRÉ est d'accord avec le prolongement de la ligne orange de Côte-Vertu à Bois-Franc et de la ligne bleue de Pie-IX à Saint-Léonard et Anjou.

5^e chantier : Améliorer les services de la STM pour accroître l'achalandage de 8 % en 5 ans

Plan de transport :

Montréal et la STM conviennent de mettre en œuvre immédiatement un plan d'amélioration des services qui vise au minimum une hausse de l'achalandage du transport en commun de 8 % d'ici 2012, conformément à la Politique québécoise du transport collectif.

Commentaires :

- La CRÉ appuie l'ensemble des mesures proposées visant à améliorer l'offre de services de la STM devant permettre un accroissement de l'achalandage.
- La CRÉ reconnaît l'effort de la Ville de présenter un objectif mesurable dans le temps afin d'augmenter de 8% l'achalandage de la STM d'ici 2012. Cet objectif correspond à celui dicté à l'échelle provinciale par le gouvernement dans le cadre de la *Politique québécoise du transport collectif*. Toutefois, la CRÉ est d'avis que cet objectif pourrait être plus important en raison des moyens proposés et disponibles. La métropole possède des caractéristiques plus propices que les autres municipalités du Québec à un usage accru du transport en commun, notamment à cause de sa densité urbaine. À cet effet, il est pertinent de souligner le cas de Nantes qui a enregistré en une seule année (2003) une hausse de 8 % de la fréquentation grâce à un ensemble de mesures incitatives.
- Par ailleurs, le choix d'un seul l'indicateur de résultat est insuffisant pour la mise en œuvre efficace du Plan de transport. Bien que mesurable dans le temps, l'objectif d'accroître l'achalandage de la STM ne permet pas de comparer l'évolution du transport en commun par rapport aux autres modes, plus particulièrement la part modale de l'automobile. En ce sens, la CRÉ recommande qu'un objectif visant la part modale du transport en commun soit adopté dans la version finale du Plan de transport dans le but de permettre un suivi transparent de l'évolution de ce mode par rapport aux autres lors de la mise en œuvre du Plan de transport. Cette recommandation va dans le même sens que la recommandation 3 de la *Commission permanente du conseil sur le transport, la gestion des infrastructures et l'environnement* dans son rapport déposé au conseil le 11 octobre 2005. Des commentaires supplémentaires relatifs aux objectifs en matière de transferts modaux sont présentés en section III-1.
- Tout comme pour le métro, l'amélioration des services d'autobus et de service rapide par bus (SRB) doit être effectuée de manière à ce qu'ils soient accessibles pour l'ensemble des personnes ayant des limitations fonctionnelles, notamment les parents accompagnés d'enfants en poussette.
- L'implantation de modes alternatifs mieux adaptés aux secteurs de plus faible densité (minibus, taxis collectifs) est un incontournable au regard de l'équité dans l'accès au transport en commun et dans l'optique d'une augmentation éventuelle de l'achalandage dans ces quartiers.
- La CRÉ soutient fortement la Ville dans son projet de bonifier la desserte de transport public aux pôles majeurs d'emplois que sont notamment les différents parcs industriels, tels que le Technoparc Saint-Laurent.
- La CRÉ accueille favorablement la mise en place de lignes d'autobus durant la journée pour relier directement les résidences de personnes âgées.

6^e chantier : Favoriser le covoiturage

Plan de transport :

Montréal propose au gouvernement du Québec de développer un réseau de voies réservées au covoiturage sur les autoroutes de l'île et aux approches de l'île. Ces voies bénéficieraient aussi aux autres modes routiers du transport collectif (autobus et taxi).

Commentaires :

- La CRÉ adhère tout à fait aux mesures proposées afin de favoriser un transfert modal de l'auto en solo vers le covoiturage, et ce, afin de réduire les déplacements automobiles là où l'offre de services de transport en commun n'est pas adaptée aux besoins de déplacement. En ce sens, elle est d'avis que l'ensemble des mesures proposées dans le Plan de transport pour encourager le covoiturage devraient être présentées en priorité dans le 6^e chantier, soit l'implantation de stationnements dédiés au covoiturage et la sensibilisation à l'importance de réduire les déplacements de l'auto en solo.
- Afin de favoriser significativement le covoiturage, la CRÉ est d'avis que la Ville de Montréal devrait réévaluer à la hausse le nombre minimum proposé (10 %) d'espaces à dédier aux covoitureurs lors du renouvellement des permis d'occupation dans les stationnements déjà construits.
- La CRÉ invite la Ville de Montréal à se positionner devant les différents paliers de gouvernement en faveur de l'implantation de mesures fiscales ou de primes d'assurance visant à favoriser la pratique du covoiturage.

7^e chantier : Installer une plus grande capacité en transport en commun dans le corridor Pont Champlain – Bonaventure

Plan de transport :

1. *Montréal prévoit le réaménagement de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain en trois phases : transformer l'infrastructure actuelle en une grande artère urbaine entre les rues Brennan et Saint-Jacques; déplacer l'autoroute Bonaventure entre les ponts Victoria et Champlain afin d'y aménager un parc riverain; relier les deux tronçons réalisés.*
2. *Montréal propose également de réaliser un aménagement de type SRB inséré dans le projet de boulevard Bonaventure afin de renforcer le corridor centre-ville-pont Champlain-Rive Sud, incluant l'Île-des-Sœurs.*
3. *Montréal compte augmenter la capacité d'accueil du terminus centre-ville (TCV) dans l'axe Bonaventure pour les autobus métropolitains. Il s'agit d'ajouter de nouveaux quais dans un site adjacent au TCV et d'offrir davantage d'arrêts ailleurs au centre-ville.*

Commentaires :

- La CRÉ encourage fortement le réaménagement de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain afin de désenclaver partiellement l'arrondissement historique des autoroutes et contribuer au développement des potentiels résidentiel et récréotouristique du Havre.
- Les membres reconnaissent le problème de mobilité entre Montréal et la Rive-Sud, notamment pour les utilisateurs de transport collectif. Par conséquent, ils considèrent parfaitement justifiées les interventions proposées visant à optimiser le corridor Bonaventure en tant que lien stratégique du transport en commun, notamment par l'aménagement d'un SRB entre le centre-ville et la Rive Sud.

8^e chantier : Planter un réseau de transport rapide par autobus en site propre (SRB)

Plan de transport :

Montréal veut planter des voies réservées et rapides en site propre sur des axes à fort achalandage du transport en commun pour la desserte de secteurs moins centraux. Deux corridors sont considérés prioritaires : l'axe du boulevard Pie-IX-centre-ville et le boulevard Henri-Bourassa. Ces nouvelles voies réservées en site propre pourraient être desservies par des autobus articulés ou des autobus à traction électrique (trolleybus) et, à plus long terme, par des tramways.

Commentaires :

- Le SRB possède plusieurs avantages importants tels que la rapidité et la fiabilité du service, les coûts relativement peu élevés d'exploitation et d'installation, la grande capacité, la souplesse de fonctionnement, la possibilité d'une mise en place progressive ainsi que les changements qu'il génère en matière d'aménagements favorables aux piétons. De plus, les projets de SRB favorisent une augmentation de l'achalandage du transport en commun car ils offrent un service de qualité supérieure. Par conséquent, la CRÉ est tout à fait favorable à l'implantation des SRB sur les deux axes à fort achalandage proposés.
- Dans la démarche devant mener au choix de la technologie à planter, la CRÉ invite la Ville de Montréal à sérieusement considérer la technologie la plus propre dans une optique de réduction des émissions de GES, plus particulièrement les autobus à traction électrique.

9^e chantier : Planter des mesures prioritaires pour autobus sur 240 km d'artères

Plan de transport :

En collaboration avec la STM, Montréal installera sur l'ensemble des artères et des collectrices desservies par des autobus, soit sur environ 240 km, des mesures accordant

la priorité aux usagers du transport en commun. Dans un premier temps, six axes parmi les plus achalandés bénéficieront de telles mesures : le boulevard Saint-Michel, la rue Beaubien, le boulevard Rosemont, l'axe Sauvé/Côte-Vertu et l'axe Saint-Jean/Pierrefonds de même que la rue Notre-Dame, entre la rue Dickson et le quartier Pointe-aux-Trembles.

Commentaires :

- La CRÉ estime qu'il est primordial de revoir le partage de l'espace public à l'avantage du transport en commun par l'implantation de mesures prioritaires pour autobus. Il s'agit d'un aménagement efficace et peu coûteux permettant d'améliorer la compétitivité du transport en commun par rapport à l'automobile et d'inciter ainsi un transfert modal.

10^e chantier : Instaurer des plans de gestion des déplacements

Plan de transport :

Montréal compte revoir la réglementation d'urbanisme afin d'imposer des seuils maximums quant au nombre de places de stationnement et révisera sa politique de stationnement, adoptée il y a plus de douze ans.

Montréal propose aussi que des Centres de gestion des déplacements (CGD) soient implantés dans tous les secteurs de l'agglomération d'ici 2008.

Montréal demandera au gouvernement du Québec de légiférer pour obliger les institutions et les entreprises de la Communauté métropolitaine regroupant plus de 100 employés à développer un plan de gestion des déplacements de leurs employés et de leurs utilisateurs.

Commentaires :

- La CRÉ envisage effectivement le stationnement comme un outil stratégique de réduction de l'utilisation de l'automobile. Dans cette perspective, elle appuie la révision de la politique de stationnement et la réglementation d'urbanisme en vigueur afin de réduire l'offre de places de stationnement, et ce, dans le centre-ville et les quartiers centraux, afin d'atteindre les objectifs nécessaires en termes de transferts modaux. Des commentaires spécifiques relatifs à l'enjeu du stationnement à Montréal sont présentés en section III-3.
- La CRÉ souscrit à l'importance de généraliser l'application à grande échelle de dispositions juridiques pour obliger les entreprises à mettre en place des plans de gestion des déplacements. En effet, les entreprises doivent contribuer davantage au transport en commun. Par conséquent, elle soutient la Ville de Montréal dans sa démarche auprès du gouvernement du Québec.
- Par ailleurs, elle adhère à l'idée d'implanter des CGD dans tous les secteurs de l'agglomération afin d'assister les employeurs dans leurs efforts pour favoriser le transport en commun et les transports actifs.

11^e chantier : Moderniser la rue Notre-Dame

Plan de transport :

Le projet consiste à réaménager un tronçon de la rue Notre-Dame Est, de la rue Amherst au boulevard de l'Assomption, en y intégrant des aménagements favorables au transport en commun et en mettant en valeur les parcs et les éléments du patrimoine situés en rive. Il comprend aussi le réaménagement de l'avenue Souigny entre le boulevard de l'Assomption et l'autoroute 25.

Commentaires :

- En 2005, la Ville de Montréal, en collaboration avec le ministère des Transports du Québec, a présenté un projet audacieux de modernisation⁸. La CRÉ de Montréal souligne son soulagement à voir enfin naître un projet concerté de modernisation de la rue Notre-Dame.
- La rue Notre-Dame est le 2^e axe le plus important pour le transport des marchandises sur l'île de Montréal. Plus de 2000 camions sortent quotidiennement du port de Montréal et empruntent cet axe majeur de transport. La CRÉ invite la Ville à implanter des mesures pour favoriser la fluidité du transport des marchandises dans ce secteur, sans compromettre la qualité de vie des riverains.
- La CRÉ invite la Ville de Montréal à prendre les mesures nécessaires pour s'assurer de confirmer le rôle stratégique du transport en commun sur cet axe.

12^e chantier : Réaliser le train vers l'Est

Plan de transport :

Ce projet de train d'une longueur de 51 km, dont 35 sur le territoire de Montréal, reliera le centre-ville, les arrondissements de Ahuntsic-Cartierville, Montréal-Nord, Saint-Léonard, Anjou et Pointe-aux-trembles/Rivière-des-Prairies, ainsi que les villes de Repentigny et Mascouche. Sa réalisation a déjà été autorisée par le gouvernement du Québec. Des stationnements incitatifs et pour vélos seront également implantés à chacune des stations. Les services d'autobus seront réorganisés pour encourager l'utilisation de cette nouvelle infrastructure et aussi pour une meilleure desserte locale.

Commentaires :

- L'appui au développement des trains de banlieue de Mascouche et de Repentigny fait partie de l'approche élargie de la CRÉ de Montréal. Tout en étant résolument tournée vers le développement de l'île de Montréal, la CRÉ favorise le développement des transports collectifs facilitant les déplacements entre le centre et la périphérie. À cet effet, elle se réjouit de l'annonce en mars 2006 du gouvernement du Québec du lancement des travaux en vue de la réalisation du train de l'Est.

⁸ Pour plus de détails, consulter : Ville de Montréal et Transports Québec (2005) *Projet de modernisation de la rue Notre-Dame, concept conjoint*.

- La CRÉ souligne l'importance de mettre en place des stationnements incitatifs, comprenant un nombre important de supports à vélo afin de favoriser la complémentarité de deux modes.

13^e chantier : Doubler le réseau cyclable de Montréal en sept ans

Plan de transport :

Montréal veut favoriser l'utilisation du vélo comme moyen de transport utilitaire. Pour ce faire, Montréal propose de doubler le réseau actuel de pistes cyclables (400 km) d'ici sept ans. Dès 2007, elle entend rendre accessible à l'année une partie de son réseau cyclable, et à court terme, contribuer au développement d'un système de vélos en libre-service et accroître substantiellement le nombre de places de stationnements pour le vélo. La réglementation sera également revue pour obliger les promoteurs et les opérateurs de stationnements à prévoir un nombre minimal de places de stationnement pour vélos. Montréal procédera aussi, au fil des ans, à une mise à niveau du réseau cyclable actuel.

Commentaires :

- La CRÉ appuie fortement l'aménagement de nouvelles pistes cyclables, incluant le réseau blanc, l'implantation de système de vélos en libre-service, l'amélioration de l'offre en matière de stationnement pour vélos et les mesures visant à favoriser la complémentarité du vélo avec les transports publics. En plus de propulser la pratique du vélo à Montréal, ce chantier audacieux assurera une plus grande sécurité des cyclistes, et contribuera à une amélioration de la santé publique et de la qualité de notre environnement.
- Les membres invitent la Ville de Montréal à accorder une priorité aux infrastructures cyclables visant à renforcer le vélo comme moyen de transport utilitaire. En ce sens, la réalisation du *Plan d'accessibilité et de mobilité à vélo au centre-ville de Montréal* devrait favoriser le développement de pistes fonctionnelles pour un usage quotidien. De plus, la CRÉ encourage la Ville à agir rapidement en matière de mise aux normes du réseau cyclable actuel. Certains secteurs, tels que le court tronçon sur Christophe-Colomb au nord du parc Laurier, sont inconfortables et non sécuritaires pour les cyclistes.
- La CRÉ applaudit le projet de doubler le réseau cyclable par l'aménagement des 400 nouveaux km de voies cyclables à Montréal. Toutefois, elle exprime des réserves quant à l'efficacité de la chaussée désignée sur rue pour assurer la sécurité des cyclistes et favoriser la pratique du vélo.
- La CRÉ est heureuse de constater que le partage de la voirie entre les différents utilisateurs est une priorité du plan. À cet effet, les membres encouragent la mise en place de voies réservées partagées entre les autobus, taxis et cyclistes. L'expérience parisienne a démontré l'efficacité d'un tel partage de la voirie. Toutefois, pour assurer la sécurité des différents usagers, cette cohabitation doit

être planifiée par des aménagements conçus de manière plus large (4.50 m plutôt que 3 m).

- L'originalité et l'efficacité du système de vélos en libre-service tel qu'il a été implanté dans la ville de Lyon fait d'un tel projet, si adapté à Montréal, une opportunité intéressante pour favoriser la pratique du vélo dans la métropole.
- Selon Vélo Québec, 3 030 vélos ont été déclarés volés à Montréal en 2005⁹. Une attention particulière devrait être portée sur la question du vol de vélos à Montréal afin d'offrir des stationnements sécuritaires en nombre suffisant pour les cyclistes.
- Les membres estiment judicieuse la proposition de modifier la réglementation en vue d'obliger les promoteurs à prévoir un nombre minimal de places de stationnement pour les vélos dans les nouveaux développements immobiliers. Cependant, la CRÉ est d'avis que cette mesure devrait être également appliquée à l'ensemble des propriétaires/gestionnaires de stationnements intérieurs existants.
- La CRÉ encourage la Ville à entamer des démarches avec l'AMT, la STM et le Bureau du taxi afin de favoriser la complémentarité du vélo avec les modes de transports collectifs, notamment en soutenant l'équipement des autobus et des taxis de supports pour vélos et en élargissant la période d'accessibilité pour les vélos dans le métro et dans les trains.
- La CRÉ invite la Ville de Montréal à revoir la période d'exploitation des navettes fluviales interrives afin de répondre aux besoins de mobilité particuliers des cyclistes riverains (utilitaires). Elle préconise de s'assurer de la permanence des liens cyclables interrives aux heures de pointe.
- La CRÉ soutient la Ville dans son projet de développer un réseau blanc afin de renforcer la sécurité des cyclistes en hiver.
- La CRÉ recommande à la Ville de Montréal d'appliquer l'interdiction de stationnement à moins de cinq mètres des passages pour piétons en accordant une priorité aux intersections où se trouve également une voie cyclable. En effet, près des deux tiers des 950 accidents cyclistes qui se produisent en moyenne chaque année à Montréal surviennent aux intersections¹⁰.

⁹ Vélo Québec (2006) L'état du vélo au Québec en 2005.

¹⁰ *ibid.*

14^e chantier : Mettre en œuvre la Charte du piéton

Plan de transport :

Montréal entend mettre en œuvre la Charte du piéton via trois projets :

- *Réaliser les plans d'action visant à dresser, au sein des arrondissements et des villes, un portrait de la situation sur leur territoire et à définir les priorités d'interventions permettant d'améliorer les conditions de la marche;*
- *Définir et promouvoir les meilleures pratiques respectueuses des objectifs avancés par la Charte du piéton ;*
- *Élaborer un guide d'aménagement des voies publiques et des parcs au regard des besoins des piétons, incluant les critères d'accessibilité universelle, sur le territoire de Montréal.*

Commentaires :

- La CRÉ soutient grandement la Ville de Montréal dans sa démarche de mise en œuvre de la Charte du piéton, une intervention qui démontre sa reconnaissance de la primauté du piéton dans l'espace urbain. Ce chantier permettra notamment la prise en compte des besoins spécifiques des piétons, en intégrant des critères d'accessibilité des personnes à mobilité réduite et la réalisation de mesures et d'aménagements favorables à la marche.
- La mise en œuvre de la Charte du piéton est d'autant plus importante qu'elle vise l'amélioration de la qualité de vie de la population montréalaise, en s'attaquant tout particulièrement à la sédentarité, un problème de santé publique de plus en plus préoccupant.

15^e chantier : Consolider le caractère piétonnier du centre-ville et des quartiers centraux

Plan de transport :

Montréal veut en priorité consolider le caractère piétonnier du centre-ville et des quartiers centraux. Elle s'engage à implanter un ensemble de mesures visant à améliorer la sécurité et le confort des piétons. Elle entend rapidement sécuriser les intersections, en commençant par le boulevard de Maisonneuve, la rue Sainte-Catherine et le boulevard René-Lévesque. Elle entend également favoriser la poursuite du développement du réseau piétonnier intérieur. Par ailleurs, elle compte élaborer annuellement un plan d'action en matière d'accessibilité universelle.

Commentaires :

- La CRÉ accueille très positivement la mise en œuvre des différentes interventions de ce chantier visant à augmenter la pratique de la marche par l'amélioration de la sécurité, du confort et de la convivialité des déplacements à pied. Ces mesures permettront de rééquilibrer l'espace accordé à la marche en corrigeant les erreurs du passé. En ce sens, la CRÉ invite la Ville à améliorer également les

aménagements piétonniers sur l'ensemble de son territoire, incluant les quartiers périphériques.

- La CRÉ est d'avis que Montréal accuse un retard majeur quant à l'implantation de rues piétonnières. Plusieurs tronçons se prêtent à ce nouveau partage de l'espace public. Le projet de piétonisation permanente de certaines rues proposé dans le Plan de transport apparaît déterminant pour l'amélioration de la qualité de vie des citoyens du centre-ville et des quartiers centraux.
- La CRÉ de Montréal invite la Ville de Montréal à renforcer la prise en compte du *Code de la sécurité routière* en regard de l'interdiction de stationner à moins de cinq mètres des passages pour piétons. En ce sens, elle est d'avis que l'intervention visant l'élimination de places de stationnement aux intersections sur les artères dès 2008 devrait s'étendre aux rues résidentielles en éliminant toutes les places de stationnement illégales¹¹.

16^e chantier : Redonner aux résidents des quartiers montréalais la qualité de vie qui leur revient

Plan de transport :

Montréal propose de créer des quartiers verts, soit la désignation de périmètres à l'intérieur desquels s'appliqueront un ensemble de mesures et d'aménagements visant à apaiser la circulation, améliorer la sécurité et redonner aux résidents de ces quartiers la quiétude et la qualité de vie qui leur reviennent.

Commentaires :

- La CRÉ approuve le projet de création de quartiers verts et les mesures qui y sont liées. L'expérience parisienne démontre que la mise en place de ces quartiers a favorisé une mutation urbaine vers une amélioration de la qualité de vie en réduisant sensiblement les nuisances liées à la circulation automobile et une meilleure répartition de l'espace public au profit des transports actifs.
- Toutefois, la CRÉ est d'avis que le cadre financier lié à la création des quartiers verts devrait être davantage précisé, ainsi que l'échéancier de mise en œuvre. En effet, l'expérience parisienne a démontré que les coûts des mesures reliées à la mise en œuvre d'un tel quartier pouvaient être relativement importants.

¹¹ Voir règlement 386 : «(...) nul ne peut immobiliser un véhicule routier aux endroits suivants: (...) 4° dans une intersection, sur un passage pour piétons clairement identifié et sur un passage à niveau ni à moins de 5 mètres de ceux-ci ».

17^e chantier : Accroître la sécurité des déplacements

Plan de transport :

Montréal veut notamment mettre en place un bureau de la sécurité des déplacements, sécuriser les zones de chantier de construction, réduire la limite de vitesse de 50 km/h à 40km/h sur l'ensemble des rues locales à l'exception des artères, réaménager les abords des stations de métro, améliorer le marquage des traverses piétonnes, réduire les largeurs de traversée des chaussées et sécuriser 50 intersections par année, en priorisant les plus problématiques. Montréal plaide aussi en faveur de l'interdiction de l'usage du téléphone cellulaire au volant et réalisera chaque année des campagnes de sensibilisation au respect du Code de sécurité routière.

Montréal entend réduire de 40 % le nombre d'accidents au cours des dix prochaines années, le premier pas d'une vision « zéro accident ».

Commentaires :

- La CRÉ est grandement préoccupée par le nombre élevé de victimes de la route sur le territoire de Montréal. En ce sens, la CRÉ félicite la Ville de Montréal pour son engagement visant à accroître la sécurité des déplacements sur son territoire, d'autant plus qu'elle s'est fixé un objectif mesurable de réduction des accidents de 40 % d'ici dix ans. Par conséquent, la CRÉ appuie l'ensemble des mesures incitatives, éducatives et coercitives qui sont proposées afin d'améliorer la sécurité des déplacements à Montréal.
- Des mesures efficaces d'apaisement de la circulation doivent absolument accompagner la baisse de vitesse maximale autorisée afin que celle-ci soit respectée.
- La CRÉ souhaite que l'aménagement sécuritaire du point de vue des femmes s'ajoute à l'ensemble des mesures qui seront mises en place afin d'accroître la sécurité des déplacements. Elle encourage fortement la Ville à appliquer systématiquement les principes de l'aménagement sécuritaire¹² afin que le développement du transport à Montréal tienne compte des besoins spécifiques des femmes face au sentiment d'insécurité.
- La CRÉ salue la poursuite du programme *Entre deux arrêts*, mais recommande que l'information concernant l'utilisation de ce service soit affichée à un endroit bien en vue à bord de tous les autobus de la STM.
- Dans l'optique de faciliter l'utilisation de l'autobus des parents accompagnés d'enfants en poussette, il s'avère essentiel de munir les autobus d'un espace pour loger la poussette qui soit sécuritaire pour l'enfant.
- Par ailleurs, les personnes âgées sont plus inquiètes que les autres utilisateurs. Leurs inquiétudes portent entre autres sur la facilité d'accès au véhicule, la localisation sécuritaire des arrêts et abribus, la fiabilité de l'horaire, la

¹² Les principes de l'aménagement sécuritaire du point de vue des femmes sont clairement présentés dans le *Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire*, publié en 2003 par le programme Femmes et ville de la Ville de Montréal.

connaissance du trajet et sa proximité du point de départ ou d'arrivée et des points de correspondance, les tarifs en vigueur et la courtoisie des conducteurs et des autres passagers¹³. Dans cette optique, la CRÉ appuie les actions proposées en vue de munir d'abribus la moitié des arrêts, d'améliorer la ponctualité des autobus et l'information aux usagers ainsi que le confort à bord des autobus des lignes régulières.

- Enfin, la CRÉ soutient fortement le projet de réaliser des campagnes de sensibilisation au respect du Code de la sécurité routière et au partage de la voirie afin d'améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes. Il apparaît essentiel qu'une campagne de sensibilisation élargie au civisme et à la courtoisie, notamment dans le transport en commun, soit réalisée afin d'améliorer la sécurité des déplacements des clientèles les plus vulnérables, parmi eux, les jeunes enfants, les personnes handicapées et les personnes âgées.

18^e chantier : Entretien et compléter le réseau routier de l'île

Plan de transport :

Montréal entend maintenir son niveau d'effort actuel à la remise en état et à l'entretien récurrent du réseau routier de l'île, soit des investissements de l'ordre de près de 160 M\$ annuellement. De plus, Montréal propose de réaliser un certain nombre d'améliorations et d'ajouts au réseau routier, dont les projets suivants seront réalisés en priorité :

- *Réaliser des travaux de sécurisation de la rue Notre-Dame ;*
- *Réaménager la rue Sherbrooke Est, entre la 36^e avenue et la rue Notre-Dame;*
- *Procéder à la réfection de la rue Sherbrooke, entre le boulevard Pie-IX et la rue Papineau;*
- *Raccorder le boulevard Cavendish ;*
- *Raccorder le boulevard Langelier ;*
- *Prolonger le boulevard Rodolphe-Forget ;*
- *Prolonger le boulevard Jacques-Bizard jusqu'à l'autoroute 40;*
- *Aménager un boulevard urbain dans l'emprise de l'A-440;*
- *Construire une nouvelle structure entre l'Île-Bizard et l'île de Montréal.*

Le réseau routier sera aménagé de façon à ce que le transport en commun puisse offrir des temps de déplacement plus compétitifs par rapport à l'automobile.

Commentaires :

- La CRÉ encourage la Ville de Montréal à réaliser des interventions d'entretien et de remise en état du réseau routier compte tenu de son état de dégradation.

¹³ Rapport de recherche, Les effets du vieillissement de la population québécoise sur la gestion des affaires et des services municipaux, Ministère des Affaires municipales, du Sport et du Loisir, 2004, page 100.

- Elle reconnaît en effet que l'efficacité du réseau routier pour le déplacement des personnes et des marchandises est un facteur essentiel pour la compétitivité de l'économie montréalaise.
- Toutefois, la CRÉ est préoccupée par les moyens dont dispose réellement la Ville de Montréal pour concilier des interventions permettant une amélioration de la fluidité de la circulation sur le réseau routier et une réduction de la part modale de l'auto en solo. Comme le rappelle l'OCDE (1997), « *étendre simplement le réseau routier pour réduire les encombrements peut avoir l'effet négatif d'augmenter le volume de circulation, ce qui annule les bénéfices ou aggrave parfois les conséquences nuisibles pour l'environnement* ». C'est pourquoi, la CRÉ recommande que des mesures efficaces accompagnent les différentes interventions proposées pour améliorer la fonctionnalité du réseau routier et assurer une réduction de la part modale de l'auto en solo. En ce sens, elle appuie avant tout les interventions sur le réseau routier visant spécifiquement une amélioration du flux des marchandises et des transports collectifs, ainsi qu'une amélioration des conditions de la pratique du vélo et de la marche.

19^e chantier : Faciliter le transport des marchandises et les déplacements à vocation économique

Plan de transport :

Montréal entend améliorer la performance des infrastructures stratégiques que sont le port, les aéroports, le système ferroviaire ainsi que le réseau routier afin de renforcer le rôle de la région de Montréal comme plaque tournante du transport des marchandises à l'échelle continentale. Pour ce faire, Montréal propose notamment:

- *D'accroître l'accessibilité terrestre du port de Montréal en modernisant la rue Notre-Dame et en préservant l'intégrité physique et fonctionnelle des installations portuaires et de ses accès ferroviaires;*
- *Soutenir la croissance du système aéroportuaire par l'implantation d'une navette ferroviaire entre l'aéroport Montréal-Trudeau et le centre-ville, le réaménagement de l'échangeur Dorval;*
- *Préserver la position stratégique du système ferroviaire, en améliorant, entre autres, le service de trains de voyageurs sur la ligne Montréal-Toronto ;*
- *Assurer une circulation efficace des marchandises par camion en s'engageant à : étendre le réseau de camionnage au territoire de l'agglomération, augmenter les mesures de contrôle et de surveillance, et étudier la possibilité d'implanter des centres intermodaux des marchandises à l'extérieur de l'île et;*
- *Réduire les risques liés au transport routier de matières dangereuses, en intégrant un volet «transport des matières dangereuses » dans le réseau de camionnage de l'agglomération et en imposant des restrictions horaires quant au transport routier de certaines matières dangereuses.*

Commentaires :

- La CRÉ reconnaît l'importance de faciliter le flux indispensable des marchandises à Montréal pour favoriser sa vitalité économique.

- Les enjeux du transport des marchandises en milieu urbain sont complexes et font intervenir de nombreux acteurs. Les plates-formes de consultation se sont révélées un moyen efficace pour réunir des acteurs afin de discuter des problèmes et programmer des mesures appropriées. Dans cette optique, la CRÉ rappelle les travaux menés par le CITM, notamment le *Plan d'action stratégique pour le transport des marchandises 2001-2006*, ainsi que celui pour la période 2007-2010.
- Afin d'améliorer l'efficacité du transport des marchandises à Montréal, il est essentiel de récolter et d'analyser des données de cette activité économique sur le territoire. Dans cette optique, la CRÉ invite la Ville de Montréal à poursuivre son implication à l'Observatoire du transport des marchandises du CITM.
- À l'instar du CITM, la CRÉ reconnaît l'importance d'étudier la possibilité d'implanter des centres intermodaux de marchandises à l'échelle du Grand Montréal et ce, même à l'intérieur de l'île de Montréal.
- Dans une optique de favoriser la création d'emplois à Montréal et de maximiser l'efficacité du transport des marchandises par camion et de réduire les nuisances, la CRÉ recommande d'étudier la possibilité d'implanter des centres de distribution urbaine, notamment pour les marchandises à destination du centre-ville.
- Il apparaît essentiel de mettre en place des mesures afin de s'assurer que le développement du réseau routier soit réalisé au bénéfice du transport des marchandises et du transport collectif, et non au développement de l'auto en solo.
- L'extension du réseau de camionnage de Montréal doit être planifiée dans l'optique de réduire la congestion urbaine et les effets nuisibles du transport urbain des marchandises (ex. bruit routier) et, ainsi, de protéger et améliorer la qualité de vie dans les quartiers résidentiels.
- La CRÉ invite la Ville à se pencher sur l'enjeu de l'accessibilité aux sites de livraisons (limitations d'accès) liés à la réglementation du stationnement à Montréal et à mettre en place les mesures nécessaires à l'amélioration du transport des marchandises.
- Les membres encouragent la Ville de Montréal à poursuivre l'amélioration de l'efficacité énergétique de sa flotte de camions telle qu'annoncée dans sa récente *Politique verte du matériel roulant 2007-2011*. Elle émet toutefois des réserves quant à l'utilisation de l'éthanol et encourage plutôt l'utilisation du biodiesel, ainsi que l'achat de véhicules à moteur hybride et électrique.
- La CRÉ est d'avis qu'il faut s'efforcer de réduire les risques liés au transport routier de certaines matières dangereuses, notamment par l'imposition de restrictions horaires. À ce propos, la CRÉ via le CITM participe aux travaux du Comité sur le transport des matières dangereuses du Centre de sécurité civile de la Ville de Montréal.
- Afin de réduire les nuisances liées au transport routier de marchandises et protéger la qualité de vie de la population montréalaise, la CRÉ soutient la Ville dans son projet d'augmenter les mesures de contrôle et de surveillance.

- La CRÉ invite la Ville de Montréal à collaborer avec le CITM et la SODES au projet de la porte continentale et corridor de commerce Ontario-Québec afin de consolider le rôle du Port de Montréal comme principale porte d'entrée.
- Du fait de son efficacité énergétique et des activités économiques que le système ferroviaire favorise, la CRÉ soutient la Ville de Montréal dans son engagement à préserver l'intégrité physique et fonctionnelle de ce réseau.

20^e : Revoir la gouvernance

Plan de transport :

Montréal réaffirme l'urgence de poursuivre les discussions afin d'en arriver à un consensus avec ses partenaires régionaux, ainsi qu'avec le gouvernement du Québec, concernant la gouvernance métropolitaine en matière de transport en commun.

Commentaires :

- La CRÉ est d'accord avec le fait qu'un système efficace et performant de transport en commun à Montréal s'inscrit nécessairement dans une vision métropolitaine des transports.

21^e chantier : Se donner les moyens de nos ambitions

Plan de transport :

La réalisation du Plan de transport nécessitera des investissements majeurs, de la part de l'agglomération de Montréal, des gouvernements provincial et fédéral, de la Communauté métropolitaine de Montréal, des entreprises et du public utilisateur du système de transport. Pour sa part, Montréal prévoit consacrer un peu plus de 200 M \$ supplémentaires par année pour la réalisation du Plan de transport. Plusieurs avenues de financement complémentaire au cadre actuel sont suggérées pour combler les besoins financiers annuels de la part des partenaires de l'agglomération estimés à 300 M\$.

Commentaires :

- À l'image de son appui à la mise en œuvre du Plan de transport, la CRÉ soutient la Ville de Montréal dans sa démarche pour obtenir le financement nécessaire à sa réalisation. En ce sens, la CRÉ se positionne sur les différentes avenues de financement envisagées.
- La CRÉ de Montréal est d'accord avec l'analyse que toute recette supplémentaire tirée des voyageurs entraîne nécessairement une baisse de l'achalandage. D'autant que cela affecte davantage les usagers les moins fortunés, pour qui une hausse de tarif a un impact direct. Par conséquent, la CRÉ soutient la Ville de

Montréal dans sa volonté de ne pas augmenter en termes réels la participation financière des usagers.

- La CRÉ soutient la Ville de Montréal dans ses démarches au sein du caucus des maires des grandes villes canadiennes avec le gouvernement fédéral pour réclamer la pérennité de tous les fonds fédéraux dédiés au transport en commun (taxe sur l'essence et C-66), la mise en place d'un plan national de transport en commun et le versement aux villes de l'équivalent de un cent de la TPS.
- Les membres estiment qu'il serait justifié que les municipalités soient en mesure de prélever une taxe sur les espaces de stationnement non résidentiels hors rue. Ils insistent, par ailleurs, sur l'importance que cette nouvelle source de revenus revienne au transport en commun et non au fonds général des municipalités. Cette taxe devrait s'appliquer sur les stationnements de longue durée afin d'éviter de pénaliser les déplacements commerciaux. Dans l'optique d'un transfert modal, une augmentation de la base tarifaire des parcs de stationnement privés (taxe et permis) pourrait être envisagée comme une façon de décourager l'utilisation du véhicule particulier par les navetteurs.
- Le péage urbain est à la fois une source de financement potentiel pour la mise en œuvre du Plan de transport et une mesure économique de gestion des déplacements qui s'appuie sur deux principes phares du développement durable : utilisateur-payeur et pollueur-payeur. L'expérience de Londres avec la tarification de la congestion a démontré qu'il permet un transfert modal efficace en faveur des transports collectifs et, par conséquent, engendre une diminution de la congestion (22 % dans le centre de la capitale), du bruit routier, de la pollution de l'air, des accidents de la route, ainsi qu'une amélioration des conditions de distribution des biens et services. Le principal inconvénient du péage urbain est son côté discriminatoire. Dans une perspective métropolitaine et environnementale, il s'avère discutable qu'un résident de Longueuil paie davantage qu'un résident de l'extrémité ouest de l'île de Montréal pour se rendre au centre-ville de Montréal.
- Dans l'éventualité où l'option du péage sur les ponts de l'île de Montréal soit retenue, la CRÉ recommande que les revenus soient partagés entre les municipalités de la CMM et la ville centre et soient destinés entièrement à l'amélioration de l'offre de service du transport en commun à l'échelle métropolitaine. De plus, la CRÉ soutient une modulation du péage en fonction des horaires et des catégories de véhicules (consommation d'essence / émissions de GES) et un péage associé à un véhicule et non à une personne afin de favoriser le covoiturage. Dans cette éventualité, la CRÉ encourage la Ville de Montréal à opter pour un système de perception et de vente sur les ponts faisant appel aux plus récentes technologies (STI) afin de faciliter le transport des marchandises entre Montréal et l'ensemble des régions administratives composant le Grand Montréal.
- La CRÉ invite la Ville à entamer des discussions avec le gouvernement du Québec afin qu'il indexe les taxes dédiées au transport en commun (taxe de 1,5 cent le litre et les droits d'immatriculation), ce qui n'a jamais été fait depuis leur mise en vigueur. Rehausser temporairement la taxe spéciale sur l'essence dans la région métropolitaine de Montréal pourrait s'avérer un outil économique efficace pour favoriser le transfert modal recherché.

- Les membres tiennent à féliciter tous les acteurs de l'entente convenue entre l'agglomération montréalaise et les municipalités extérieures à l'île concernant leur contribution respective au déficit « métropolisable » du métro.
- La CRÉ de Montréal a supporté la proposition de la CMM de demander au gouvernement du Québec une liberté fiscale plus grande afin d'établir un nouveau partage des dépenses au niveau du transport en commun ainsi que des nouvelles recettes.
- Comme il a été souligné plus tôt, les entreprises devraient contribuer davantage au transport en commun. À ce sujet, l'impôt basé sur la masse salariale des entreprises de plus de neuf salariés destiné au financement du transport public en France est un exemple inspirant.

III. COMMENTAIRES SPÉCIFIQUES

1. Fixer des objectifs mesurables en termes de transferts modaux : automobile, transport en commun, transports actifs

Plan de transport :

Assurer les besoins de mobilité de tous les Montréalais, en faisant de leur ville un endroit agréable à vivre ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement. Pour ce faire, Montréal veut réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et des modes actifs (p.25).

La stratégie du Plan de transport d'augmenter les parts modales du transport en commun et des transports actifs et de diminuer l'usage de l'automobile est en soi favorable (...) à l'amélioration de la qualité de vie des Montréalais » (p.113).

« Montréal compte limiter le nombre de déplacements de navetteurs en période de pointe par automobile d'ici 2021 au nombre actuel, et même en diminuer le nombre durant cette période » (p.95).

« Le réseau routier étant rendu à maturité (...), il convient d'améliorer la gestion de la circulation dans le but (...) d'optimiser l'usage pour tous les modes » (p.96).

Commentaires :

- Il existe un certain flou dans le Plan de transport quant à l'objectif réel de réduction de la part modale de l'automobile en fonction des différents échéanciers. Sa vision spécifie clairement de «réduire la dépendance à l'automobile », sans préciser toutefois l'ampleur de la réduction visée.
- Les membres reconnaissent l'effort de la Ville pour préciser l'objectif de 8 % d'augmentation de l'achalandage de la STM en cinq ans. Toutefois, un indicateur d'achalandage ne permet pas de mener un suivi sur la réduction de la congestion, ni sur l'amélioration de la qualité de l'air et de la santé publique. En fait, l'achalandage du transport en commun peut augmenter sans qu'il y ait une réduction du nombre de déplacements en automobile.
- La CRÉ s'inquiète de l'absence d'objectifs quantifiés de transfert modal pour les différents modes de transport dans le Plan de transport et ce, afin de concrétiser sa vision. De tels objectifs sont essentiels dans une démarche de mise en œuvre et de suivi. Ces objectifs mesurables dans le temps permettraient également de positionner clairement la Ville de Montréal notamment en termes de réduction de la congestion, de bruit routier, de la pollution atmosphérique. Par conséquent, la CRÉ recommande que des objectifs mesurables dans le temps d'augmentation de la part modale du transport en commun et des transports actifs, et de réduction de celle de l'automobile soient intégrés au Plan de transport. Cette position rejoint la Recommandation 3 de la Commission permanente du conseil sur le transport, la gestion des infrastructures et l'environnement.

- À cet effet, la CRÉ invite la Ville à s'inspirer des exemples étrangers qui ont défini clairement ces objectifs dans leur Plan de Déplacements Urbains (PDU), notamment la ville de Paris qui s'est fixé plusieurs objectifs chiffrés, tels que celui d'augmenter la part des transports collectifs, des taxis, des vélos et de la marche à 80 % des déplacements de personnes en 2013 contre 75 % en 2001 et à 83 % d'ici 2020; d'augmenter de 20 % d'ici 2013 l'offre de voyages sur les réseaux de transport en commun par rapport à 2001 et de 30 % d'ici 2020 ; et de baisser de 26 % le trafic motorisé d'ici 2013 par rapport à 2001 et de 40 % d'ici 2020.

2. Fixer des objectifs mesurables de réduction des émissions de GES

Plan de transport :

Le Plan vise une réduction des polluants, une consommation rationnelle des ressources, une diminution des gaz à effet de serre (GES) dans l'esprit du Protocole de Kyoto. Les épisodes de smog dus à une forte concentration d'ozone dans l'air sont de plus en plus fréquents, même en hiver. De plus, les émissions de GES sont en constante augmentation dans le secteur du transport urbain (p.29).

Dans le cadre du suivi du Plan de transport, Montréal entend évaluer la contribution des mesures proposées quant à leur impact en termes de réduction des émissions de GES à Montréal (p.32).

Commentaires :

- Les changements climatiques et le smog sont des enjeux majeurs étroitement liés à l'utilisation abusive de l'automobile. Le transport dans la région de Montréal compte pour le quart des émissions de GES au Québec. Il existe à Montréal un important potentiel de réduction des émissions de GES lié au développement du transport en commun. La CRÉ reconnaît la volonté de Ville de Montréal de « contribuer de façon maximale à l'effort collectif pour la diminution des émissions de GES » (p.32).
- Cependant, la CRÉ déplore l'absence d'un bilan des émissions de GES dans le secteur des transports à Montréal et d'un objectif global de réduction dans le Plan de transport. Ce constat rejoint la recommandation 26 de la *Commission permanente du conseil sur le transport, la gestion des infrastructures et l'environnement*. Il est évident qu'un tel objectif est étroitement lié à la définition préalable d'un objectif quantifiable de réduction de la part modale de l'automobile, tel que souligné plus haut. Par conséquent, la définition d'un objectif global et mesurable de réduction de GES et la contribution des mesures proposées devraient impérativement accompagner le Plan de transport afin d'orienter Montréal vers l'atteinte de l'objectif fixé dans le cadre du Protocole de Kyoto.
- À cet effet, la CRÉ invite la Ville de Montréal à s'inspirer de l'expérience française en la matière. Les PDU, maintenant de « seconde génération », doivent explicitement prendre en compte la question des émissions de GES. À titre d'exemple, dans le Plan de déplacements de Paris de 2007, la Ville de Paris s'est fixé

- comme objectif ambitieux de réduire les émissions de CO₂ (principal GES) dues aux circulations dans Paris de 25 % d'ici 2013 et de 60 % d'ici 2020. Par ailleurs, la ville de Londres vise également une réduction de 60 % des émissions de GES sur son territoire d'ici 2025 (par rapport au niveau de 1990).
- Selon l'OCDE, les interventions politiques en environnement visant une amélioration de la santé publique par une réduction des problèmes de santé liés aux GES et autres polluants atmosphériques génèrent des bénéfices économiques largement supérieurs à leur coût de mise en œuvre, notamment en raison d'une diminution des dépenses du système de santé et des pertes de productivité.
- La CRÉ regrette l'absence de toute référence dans le Plan de transport aux engagements pris par la Ville de Montréal en matière de réduction de ses propres émissions corporatives de GES. En effet, la Ville de Montréal a adopté en 2005 la résolution CE055020 dans laquelle elle s'engageait à réduire ses émissions corporatives de GES de 20 % d'ici 2012 par rapport à 2002. Un plan d'action a été adopté en 2007 devant permettre l'atteinte des objectifs fixés par l'administration municipale de réduction des émissions corporatives de GES dont plusieurs sont reliés au secteur des transports. Afin d'être cohérente avec ses engagements et plans précédents, la CRÉ recommande à la Ville d'inclure dans son Plan de transport ses engagements récents en termes de réduction de ses émissions corporatives de GES et la contribution des projets pertinents reliés au transport, notamment la récente *Politique verte du matériel roulant 2007-2011*. Les mesures visant l'introduction du biodiesel et les technologies propres (les propulsions hybrides et électriques) pour le parc d'autobus de la STM en constituent également de bons exemples.
- La Ville a également le pouvoir d'influencer l'efficacité énergétique des véhicules sur le réseau de transport de l'île de Montréal par une taxation sur le stationnement et le péage sur les ponts avec des moyens dissuasifs, plus spécialement pour les grands consommateurs (VUS). Le projet du maire de Londres d'implanter une « taxe carbone » aux déplacements en automobile dont le prix varie en fonction des émissions de CO₂ pourrait s'avérer inspirant.
- La CRÉ invite la Ville de Montréal via son Bureau du taxi à travailler en collaboration avec Transports Québec afin de profiter du programme d'aide financière, devant être approuvé à l'automne 2007, qui vise à inciter les propriétaires de taxi à se doter de véhicules hybrides.

3. Fixer des objectifs mesurables au niveau de l'offre de stationnement à Montréal

Plan de transport :

Montréal est bien consciente de l'importance d'une gestion stratégique du stationnement. L'expérience a démontré que l'on ne pourra jamais favoriser l'utilisation du transport en commun pour les déplacements travail-domicile tant que l'on n'imposera pas de contraintes plus importantes à l'utilisation de la voiture individuelle. (...) Tous les spécialistes en transport reconnaissent en effet qu'un stationnement facilement

accessible, disponible en tout temps et gratuit ou économique encourage inévitablement l'utilisation de l'automobile (p.106).

Commentaires :

- L'expérience étrangère a démontré que réussir un transfert modal significatif pour les déplacements urbains ne peut se faire uniquement à travers le développement des transports collectifs et actifs. Une dose de contraintes à l'usage de l'auto en solo est incontournable. Contrairement à la tarification par la congestion, une politique de stationnement permet de sélectionner des usagers prioritaires et de moduler les tarifications selon les motifs¹⁴. La CRÉ invite la Ville à tirer pleinement profit des avantages qu'offre son projet de politique de stationnement pour favoriser le stationnement de courte durée en faveur des commerçants et réduire significativement le nombre de places pour les déplacements pendulaires (domicile-travail).
- De plus, la CRÉ encourage la Ville de Montréal dans son projet de révision de la réglementation pour fins d'entretien dans les secteurs de stationnement sur rue réservée aux résidants, et ce, afin d'encourager les résidants à laisser leur voiture à la maison et à utiliser le transport en commun ou les transports actifs.
- Bien que la Ville exprime l'objectif de « réduire la dépendance à l'automobile » à maintes reprises dans le plan de transport, et qu'un constat sur les erreurs du passé liées à la gestion du stationnement à Montréal soit explicitement présenté, la CRÉ déplore le manque de précision quant à la réduction réelle de l'offre de stationnement au centre-ville pour les déplacements en auto solo travail-domicile. Le projet de modifier la réglementation d'urbanisme afin d'imposer un nombre maximal de places de stationnement est très pertinent, mais ne favorisera pas une réduction des déplacements automobiles et de la congestion.
- Aucune mesure ne permet de savoir si le stationnement sera utilisé comme un « outil pour réduire la dépendance à l'automobile ». À cet effet, dans le Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise, l'administration municipale s'est également engagée à éliminer toutes les unités illégales de stationnement au centre-ville d'ici 2009 et « à mettre en œuvre une politique de stationnement dont les objectifs seront déterminés dans le Plan de transport ». La CRÉ recommande à la Ville d'intégrer dans la version finale du Plan de transport des objectifs mesurables dans le temps de réduction de places de stationnement illégales et légales au centre-ville.
- La CRÉ soutient fortement la Ville dans son projet visant à évaluer avec le gouvernement du Québec et la CMM la possibilité d'obliger les entreprises offrant gratuitement du stationnement à donner à tous leurs employés le choix entre le stationnement gratuit ou une prime équivalente en argent pour le transport en commun. La CRÉ encourage la Ville à montrer l'exemple en mettant en œuvre son projet de révision des avantages accordés à ses employés municipaux en matière de stationnement.

¹⁴ Discours de M. Ronan Golias, Direction de la Voirie et des Déplacements de la Ville de Paris, dans le cadre des 17^{ème} Entretiens Jacques Cartier, 8 octobre 2004.

- La CRÉ appuie la mise en œuvre des mesures incitatives proposées visant à accroître l'offre de places de stationnement incitatif pour les déplacements bimodaux, la pratique de l'autopartage et l'utilisation de véhicules écoénergétiques. Une fois de plus, il serait judicieux de définir des objectifs mesurables dans le temps pour ces différentes interventions. Pour ce qui est de réserver 10 % des places de stationnement pour le covoiturage, la CRÉ appuie cette mesure, tel que mentionné précédemment, mais invite la Ville à revoir ce nombre à la hausse.
- La CRÉ est d'avis que trop de Montréalais habitant des secteurs bien pourvus en service de transport en commun utilisent encore leur automobile pour de courts trajets. Dans ce cas, la Ville devra redoubler d'efforts afin non seulement d'augmenter l'offre de transport en commun, mais également de décourager le navettage en auto en solo à destination du centre-ville au moyen du stationnement.
- Pour ce qui est de la conversion de certaines aires de stationnement en lieux publics, les membres sont tout à fait favorables à réduire au minimum les stationnements de surface qui déprécient l'environnement et demandent à la Ville d'en faire l'une de ses priorités. La conversion de certains stationnements en lieux publics, tels que des espaces verts, pourrait grandement améliorer la qualité de vie des résidents du centre-ville, en réduisant le phénomène des îlots de chaleur urbains.

4. Identifier l'accessibilité universelle comme une priorité du Plan de transport

Constat :

Les personnes ayant des limitations fonctionnelles dans leurs déplacements comprennent les personnes qui ont une limitation permanente (visuelle, intellectuelle, auditive, etc.), les aînés, les femmes enceintes, les parents qui se déplacent avec de jeunes enfants en poussette, les personnes qui se déplacent avec des colis et les personnes qui ont une limitation temporaire. La tendance actuelle de vieillissement de la population fait ressortir avec plus d'acuité que jamais, la nécessité d'appliquer les principes de l'accessibilité universelle dans la planification des déplacements à Montréal. Actuellement, les personnes âgées de 65 ans et plus représentent plus de 15 % de la population montréalaise. Selon les projections démographiques, ils représenteront près de 20 % de la population de l'Île de Montréal en 2021, soit un bassin de clientèle important pour la STM¹⁵. Il est également à noter que plus de 35 % des personnes de 65 ans et plus vivent seules. Malgré un bon nombre d'aînés autonomes, plus de 40 % des personnes âgées de 65 ans et plus¹⁶ vivent avec une légère perte d'autonomie ou ont une mobilité réduite. Ces réalités peuvent entraîner l'isolement, la perte d'autonomie face aux besoins quotidiens, un manque de socialisation autant familiale que communautaire, une restriction dans ces types d'activités, une plus grande dépendance envers les membres de la famille et une pression accrue sur les proches.

¹⁵ Rapport du comité sur l'accessibilité du métro de Montréal, présenté au ministre des Transport, 27 juin 2003.

¹⁶ Selon l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal-Centre.

Depuis le Sommet de Montréal en 2002, le concept de l'accessibilité universelle¹⁷ est reconnu et mis de l'avant par la Ville de Montréal. Le Plan de transport propose d'implanter progressivement ce concept dans le réseau de métro, notamment par l'installation d'ascenseurs (p.53). De plus, il souligne l'engagement de la Ville de Montréal à réaliser annuellement des plans d'action en matière d'accessibilité universelle (p.77). Or, le Plan de transport ne fait pas état des efforts possibles pour prendre en compte ce principe dans la planification et la conception des autres chantiers que ce soit l'implantation du tramway, de la navette ferroviaire et du SRB.

Commentaires :

- L'implantation progressive de l'accessibilité universelle dans le réseau de métro est accueillie très favorablement par les membres. En ce sens, la CRÉ recommande que l'accessibilité universelle soit clairement identifiée comme une priorité du Plan de transport afin que ce principe soit considéré lors de la conception et la réalisation des différentes interventions proposées. Cette position rejoint la recommandation 2 de la *Commission permanente du conseil sur le transport, la gestion des infrastructures et l'environnement*.
- La CRÉ se réjouit de la volonté de rendre accessibles toutes les lignes du réseau d'autobus de la STM aux personnes en fauteuil roulant. À cet égard, elle incite la Ville à se soucier également de faciliter les déplacements dans les autobus des parents, plus particulièrement les femmes, avec des poussettes.
- Par ailleurs, compte tenu du vieillissement attendu de la population, l'offre de transport adapté doit absolument tenir compte de l'augmentation inévitable des besoins des Montréalais et Montréalaises dans un futur proche. Les personnes âgées représentent en effet 75 % des nouvelles demandes d'admission. La solution proposée dans le plan de transport qui consiste à hausser le nombre de permis pour les taxis accessibles est un pas dans la bonne direction. Il conviendrait également d'explorer d'autres avenues permettant l'accompagnement des personnes âgées lors de déplacements en raison de visites médicales notamment. La CRÉ encourage la Ville à explorer, expérimenter et développer, en collaboration avec les organismes représentatifs du milieu des aînés, des alternatives adaptées aux besoins spécifiques des aînés. En ce sens, il est pertinent de rappeler que la CRÉ soutient la Table de concertation des aînés de l'île de Montréal dans un projet visant l'amélioration de la mobilité des aînés.

5. Favoriser l'accès aux lieux d'approvisionnement alimentaire

Constat :

Les déplacements des Montréalais et des Montréalaises ne sont pas seulement reliés à l'emploi ou aux études. Ils sont aussi fortement liés aux activités courantes (gestion domestique), plus particulièrement aux achats d'aliments. La répartition des emplacements des marchés d'alimentation (supermarchés, fruiteries, épicerie fines,

¹⁷ Un concept d'aménagement prônant la réalisation d'environnements sans obstacles, destinés à répondre aux besoins de toute la population, incluant les personnes ayant des limitations fonctionnelles (MTQ, 2003).

etc.) est très variable sur le territoire montréalais. Certains quartiers et secteurs enclavés sont désavantagés en ce qui concerne le nombre de lieux d'approvisionnement ou la variété et la qualité des aliments offerts.

Pour les usagers du transport en commun, les circuits d'autobus ou de métro vers les supermarchés, marchés publics ou centres commerciaux du quartier peuvent être longs. De plus, les horaires de certains circuits en dehors des heures de pointe sont contraignants. D'autant qu'un grand nombre de citoyens et de familles ne disposent que de peu de temps pour s'approvisionner en nourriture de qualité, ce qui ne facilite en rien la conciliation travail-famille-études. Quant aux transports actifs, le transport des sacs d'aliments en vélo ou à la marche peut constituer un véritable défi, particulièrement en présence d'enfants.

Commentaire :

- La CRÉ recommande d'implanter des circuits et des horaires d'autobus permettant de faciliter les déplacements entre les lieux de résidence de certains quartiers dépourvus de marché d'alimentation de qualité et les lieux d'approvisionnement.

6. Faciliter la conciliation travail-famille et contribuer à la qualité de vie des familles

Constat :

Plus des trois quarts des personnes résidant sur l'île vivent en famille et 17 % de ces familles vivent sous le seuil de la pauvreté. En 2001-2002, l'île de Montréal a perdu 14 801 habitants, ce qui s'explique en grande partie par l'exode des jeunes familles dans la proche banlieue¹⁸. Attirer et retenir les familles en offrant des milieux de vie mieux adaptés à leurs besoins s'avère un défi de taille. La Ville de Montréal s'est engagée à adopter une politique familiale d'ici 2008. Cette politique précisera les grandes orientations municipales à l'égard de la famille dans des domaines tels que l'urbanisme, l'aménagement des voies publiques, la sécurité urbaine, le transport en commun, l'environnement et la qualité de vie. La Ville signifie par le fait même l'importance qu'elle accorde à l'apport spécifique des familles à la vitalité de la métropole et s'engage à faire de Montréal un lieu propice à la vie familiale.

Plusieurs interventions proposées dans le Plan de transport contribueront à l'amélioration de la qualité de vie des familles et favoriseront l'épanouissement des différents membres qui les composent, en facilitant la conciliation de la vie familiale avec le travail et les études. Améliorer, d'une part, l'offre de services du transport en commun, tant au niveau de la desserte que du temps de déplacement, du confort, de l'accessibilité, de la sécurité, ainsi que les aménagements pour les transports actifs et, d'autre part, rendre plus contraignant l'usage de l'automobile apparaît être une stratégie gagnante pour éviter l'exode des jeunes familles vers les banlieues et améliorer la qualité de vie dans les quartiers centraux. Le Plan souligne avec raison que : « Depuis plusieurs décennies, la région métropolitaine s'est construite en tenant compte des

¹⁸ Selon l'Institut de statistique du Québec, citée à l'adresse suivante : http://ville.montreal.qc.ca/portal/page?_pageid=2239,2891998&_dad=portal&_schema=PORTAL

besoins des automobilistes, et l'on constate aujourd'hui les coûts élevés de ce mode, son empreinte environnementale négative, son usage improductif du territoire - terrains de stationnement, appropriation de la rue - et ses nuisances pour les citoyens » (p.49). Les alertes au smog, les îlots de chaleur, la congestion routière, les problèmes de santé publique liés à la pollution atmosphérique, l'inconfort lié au bruit routier, l'insécurité des déplacements sont tous des enjeux étroitement liés à l'omniprésence de l'automobile qui affectent directement la qualité de vie et la quiétude des familles montréalaises. Par conséquent, la réduction de la part modale de l'automobile constitue également un enjeu pour la qualité de vie des familles montréalaises.

Commentaires :

- La CRÉ recommande de prendre en compte la dimension familiale lors de la conception et la réalisation des différentes interventions proposées dans le Plan de transport. Ceci permettrait d'augmenter la cohérence entre la volonté politique de valoriser la place des familles et d'encourager leur installation dans la municipalité et les actions mises en œuvre dans ses différents services de la Ville. À cet effet, la Ville de Montréal peut compter sur l'expertise des membres du Comité Famille de la CRÉ de Montréal pour les aspects touchant de près la famille et les transports.

IV. CONCLUSION

Le mémoire de la CRÉ de Montréal fait état du consensus qui a émergé des discussions entre élus et représentants socio-économiques de la région de Montréal. Le Plan de transport 2007 de la Ville de Montréal propose de répondre aux besoins de mobilité accrue, et du même coup, de contribuer à la qualité de vie des citoyens et citoyennes, de favoriser la vitalité économique de la métropole, d'assurer une solidarité sociale et de contribuer à une amélioration significative de la qualité de l'environnement. L'administration municipale choisit résolument la voie d'un développement durable. En plus de démontrer son soutien à la démarche d'élaboration du Plan de transport, les avis et recommandations formulés visent à bonifier cet outil de planification stratégique et favoriser la réalisation des 21 chantiers devant mener à la mise en place d'un système de transport durable à Montréal.

Avant l'adoption finale du Plan de transport par le conseil municipal, la CRÉ recommande fortement d'inclure des objectifs clairs et mesurables dans le temps en matière de transferts modaux (transport en commun, automobile et transports actifs), de réduction des émissions de GES liées au transport sur le territoire montréalais et du nombre de places de stationnement au centre-ville. Ces objectifs permettront de clarifier les résultats escomptés par la mise en œuvre du Plan de transport, en cohérence avec sa vision, et d'en permettre un suivi efficace. Des améliorations devront également être apportées afin de mieux arrimer le Plan de transport avec les autres plans et politiques développés par l'administration, notamment le Plan stratégique de développement durable.

À la lecture du Plan de transport, des préoccupations ont émergées auprès des membres quant aux moyens dont dispose réellement la Ville de Montréal pour concilier des interventions permettant une amélioration de la fluidité de la circulation sur le réseau routier et une réduction de la part modale de l'auto en solo. La CRÉ appuie avant tout les interventions sur le réseau routier visant spécifiquement une amélioration du flux des marchandises et des transports collectifs, ainsi qu'une amélioration des conditions de la pratique du vélo et de la marche. En parallèle, des mesures efficaces de réduction de la part modale de l'automobile devront être implantées.

Le financement est sans doute le plus grand défi qui se pointe à l'horizon pour passer de la planification à la mise en œuvre du *Plan de transport 2007*. La CRÉ se permet de réitérer son soutien à la Ville de Montréal dans la mise en place du financement additionnel pour la réalisation des 21 chantiers, et son ouverture face aux différentes avenues de financement, à l'exception qu'une augmentation réelle de la participation financière des usagers du transport en commun. D'ici l'obtention du financement nécessaire à la réalisation de l'ensemble des chantiers, la CRÉ recommande d'entamer rapidement les démarches pour la réalisation des projets qui seront les plus bénéfiques pour la population montréalaise en fonction de leurs coûts relativement peu élevés (coûts-efficient), soit les chantiers relatifs à l'achalandage du transport en commun (5^e), au covoiturage (6^e), au SRB (8^e), aux mesures prioritaires pour autobus (9^e), au vélo (13^e), à la marche (14^e et 15^e), à la qualité de vie (16^e) et à la sécurité des déplacements (17^e).

Finalement, la CRÉ de Montréal souhaite rappeler à la Ville de Montréal que son comité Transports regroupe tous les partenaires partageant les différents champs de compétence reliés au transport et qu'elle met à sa disposition l'expertise de ce comité

pour toute consultation future ou projets de développement nécessitant une concertation d'envergure dans les domaines reliés au transport des personnes et des marchandises.