

Consultation publique sur le Plan de transport de Montréal

Les personnes au cœur du déplacement, pas les véhicules

Mémoire présenté par



À la Commission du conseil d'agglomération sur l'environnement, le transport et les infrastructures

Date : mercredi 29 août 2007

TABLE DES MATIÈRES

Résumé	3
Présentation de l'organisme	4
Mise en contexte.....	4
Approche du Centre d'écologie urbaine de Montréal : Transport durable	4
Synthèse des pistes d'action du plan de développement durable à l'échelle du quartier Milton-Parc touchant spécifiquement le transport:	5
Hiérarchisation des chantiers du Plan de transport de la Ville de Montréal.....	5
Processus de suivi et monitoring de l'atteinte des objectifs	6
Santé, environnement, sécurité et transport	6
Clivage entre les quartiers centraux et la périphérie de l'île de Montréal.....	8
Financement et partenariat.....	9
Quartiers verts et stationnements	10
Transformer le système de transport pour changer Montréal	11
Piétonisation	14
Conclusion	14
Tableau Synthèse des recommandations	15
Bibliographie.....	16

Résumé

Nous tenons à exprimer notre appui à la démarche de la Ville de Montréal visant l'élaboration et la mise en œuvre d'un Plan de transport. Nous appuyons également la volonté de la Ville de Montréal, exprimée à travers la vision du plan de transport, de « réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et des transports actifs ».

Nous croyons que le Plan de transport de la Ville de Montréal devra conduire à l'élaboration d'un échéancier et d'un budget de réalisation permettant à court terme la mise en œuvre d'actions concrètes du plan de transport. Nous tenons également à exprimer notre appui à la démarche de la Ville de Montréal visant à se doter de nouveaux champs fiscaux pour financer les différents chantiers du plan de transport. De manière plus large, nous croyons que la Ville de Montréal doit être plus autonome et disposer de davantage de ressources pour faire face aux défis d'une métropole. De plus, nous considérons que les décisions stratégiques qui ont des effets majeurs sur les Montréalaises et les Montréalais dans leur quotidien, devraient pouvoir être prises à Montréal et non à Québec ou Ottawa.

Nous espérons que les principaux porteurs de la proposition ambitieuse du Plan de transport de Montréal fassent preuve de courage et de ténacité afin de maintenir et de mettre en œuvre les orientations fondamentales de ce plan. Nous espérons que la Ville de Montréal commencera, dès l'adoption du plan, à mettre en œuvre toutes les actions qui relèvent exclusivement de sa compétence. Par exemple, il n'est pas nécessaire d'attendre après Québec ou Ottawa pour créer des bandes cyclables ou pour imposer une tarification pour l'accès au centre-ville. Finalement, nous sommes convaincus qu'une reddition de comptes publique et annuelle est essentielle pour assurer la mise en œuvre du plan.

Recommandations pour assurer son implantation optimale :

Constat 1) Le plan de transport de la ville est ambitieux et nécessite des investissements majeurs pour la concrétisation des 21 chantiers.

Recommandation 1 : La hiérarchisation des chantiers d'une part, ainsi que la clarification des rôles de toutes les instances interpellées dans la réalisation de chaque chantier faciliterait la réalisation d'actions cohérentes avec la vision de la Ville et les enjeux en lien avec la gouvernance (notamment une distinction claire des mesures qui sont de compétences exclusives de l'institution municipale : agglomération, ville, arrondissement). Priorité absolue aux transports actifs au cours des 5 premières années.

Constat 2) Le plan de transport ne comprend pas d'objectifs et d'indicateurs précis, clairs et quantifiables, pouvant mesurer l'impact des moyens à court, moyen et long termes.

Recommandation 2 : La cueillette et l'analyse de données quant à la part modale des transports, les gaz à effet de serre, les mesures d'apaisement de la circulation, par exemple, devraient être intégrées à un processus démocratique et public de suivi et de monitoring.

Constat 3) Le plan de transport comprend quelques incohérences entre la vision et les actions proposées.

Recommandation 3 : La Ville gagnerait à démystifier le partage de la voie publique, identifier les secteurs propices à la piétonisation, se tourner vers des solutions plus écologiques pour répondre aux besoins quant au transport des marchandises, réviser l'optimisation du réseau autoroutier et faciliter la mise en œuvre de la Charte du piéton et du transport en commun.

Présentation de l'organisme

Le Centre d'écologie urbaine de Montréal intervient sur le territoire de la Ville de Montréal depuis 1996. Sa mission est de développer et de partager une expertise quant aux approches les plus viables de développement urbain afin de contribuer à faire de Montréal une ville plus écologique et démocratique. Le Centre met de l'avant une approche inspirée de l'écologie sociale qui questionne les relations entre la société et la nature, et qui traite ensemble les enjeux environnementaux et sociaux. Il tente de proposer des actions spécifiques qui permettent d'avancer tout en s'efforçant de comprendre et d'agir sur les rapports sociaux qui freinent la mise en œuvre des changements requis pour faire face à ces enjeux. L'échelle de la ville et des quartiers est privilégiée pour entreprendre les actions inhérentes au nécessaire virage du développement durable qui s'amorce.

Mise en contexte

Lors de l'élaboration de son plan de développement durable pour le quartier Milton-Parc en 2007, le Centre d'écologie urbaine de Montréal a fait appel à des experts de divers domaines afin d'étudier la problématique de la viabilité urbaine. Les conclusions de la recherche appliquée sur le transport à l'échelle d'un quartier, jumelées à l'expertise développée par le Centre au cours de la dernière décennie quant à la participation citoyenne et la gestion de l'environnement urbain, sont d'autant plus pertinentes à l'analyse du Plan de transport de la Ville de Montréal en vue de la présente consultation publique.

Approche du Centre d'écologie urbaine de Montréal : Transport durable

L'orientation adoptée par le Centre d'écologie urbaine de Montréal concernant le transport durable rejoint la vision de la Ville en misant sur la **réduction de l'utilisation de l'automobile et la valorisation des transports actifs**. Les piétons, les cyclistes et les autres usagers du transport actif doivent être au centre des décisions sur les modes de déplacement. Historiquement, les efforts ont été faits pour augmenter la fluidité de la circulation. Il faut maintenant prendre la décision de diminuer le nombre de voitures, systématiser la cohabitation entre les piétons, les vélos, le transport en commun et les autos afin d'assurer un partage équitable et harmonieux de la voie publique.

Plus précisément, le Centre d'écologie urbaine de Montréal a comme objectif de rendre les rues locales plus calmes et sécuritaires tout en augmentant la qualité de l'air. En misant sur la sensibilisation, l'éducation et la défense des enjeux liés au transport durable, le Centre vise aussi l'aménagement d'infrastructures et la mise en application de mesures d'apaisement de la circulation conçues pour transformer certaines portions de l'espace public en « espaces habitables » invitants pour les enfants, les personnes à mobilité réduite et les piétons en général.



Photo : Jayne Engle-Warnick

L'évolution du transport depuis les dernières années nous montre que même si on affecte plus d'espace à l'automobile, le niveau de congestion se maintient parce que plus de gens sont invités à utiliser l'auto-solo. En revanche, la gestion de la demande permet de maximiser l'utilisation des réseaux de transport existants, en faisant appel à une série de mesures plus légères et souvent moins coûteuses.

Synthèse des pistes d'action du plan de développement durable à l'échelle du quartier Milton-Parc touchant spécifiquement le transport:

- Augmenter le stationnement à vélo et améliorer la connexion des pistes cyclables ;
- Mettre sur pied un programme de vélos en libre-service;
- Installer des supports à vélo sur les autobus (ex.: #80 et # 129) ;
- Augmenter le service d'autobus desservant les hôpitaux et universités (ex.: #24 et #144) ;
- Améliorer l'environnement pédestre;
- Organiser un service collectif de livraison avec des véhicules verts pour les entreprises;
- Réduire la circulation automobile et le stationnement sur rue;
- Transformer certaines rues en "espaces habitables" en élargissant les trottoirs, courbant les rues, ajoutant de la végétation, des bancs et de l'équipement de jeu ;
- Établir une "zone prioritaire pour le transport actif" sur la rue Milton entre du Parc et University en élargissant les trottoirs, améliorant les bandes cyclables, éliminant une rangée de stationnement et réduisant l'accès véhiculaire ;
- Redessiner et verdir les ruelles pour améliorer l'environnement et la qualité de vie;
- Installer des panneaux pour informer les automobilistes qu'ils entrent dans un quartier résidentiel;
- Défendre la priorité de la marche et autres formes de transport actif dans toutes les politiques et prises de décision concernant le transport ;
- Créer une association de Gestion de la demande pour les entreprises au centre-ville ;
- Créer un programme de marketing social pour sensibiliser le public à l'importance du transport durable;
- Décourager l'utilisation solo de la voiture ;
- Promouvoir les modes de transport moins polluant (ex.: tramway);
- Renforcer l'application du code de la route auprès des automobilistes (ex.: vitesse excessive, virage sans signalment).

Hiérarchisation des chantiers du Plan de transport de la Ville de Montréal

Compte tenu que la mise en œuvre de plusieurs des 21 chantiers identifiés par la Ville de Montréal demandera la participation de divers paliers de gouvernement et de nombreux acteurs, la Ville de Montréal a le devoir de montrer l'exemple en mettant en œuvre certains chantiers dès maintenant. Le plan de transport présenté par la Ville s'échelonne sur 20 ans et requiert considérablement de ressources afin de concrétiser tous les chantiers proposés. Il est donc primordial de s'assurer que les chantiers ayant trait aux modes de transports actifs et les mesures directement liées à la santé, la sécurité et le bien-être des citoyens soient entamés en priorité et réalisés **au cours des cinq premières années du calendrier de travail**. Le Centre d'écologie urbaine propose donc une hiérarchisation partielle des chantiers du plan de transport de la Ville de Montréal :

- 1. Chantier 14 : Mettre en œuvre la Charte du Piéton**
- 2. Chantier 15 : Consolider le caractère piétonnier du centre-ville et quartiers centraux**
- 3. Chantier 5 : Améliorer les services de la STM pour accroître l'achalandage de 8 % en 5 ans.**
- 4. Chantier 6 : Favoriser le covoiturage**
- 5. Chantier 13 : Doubler le réseau cyclable de Montréal en sept ans (sic).**
- 6. Chantier 8 : Implanter un réseau de transport rapide par autobus en site propre (SRB)**
- 7. Chantier 9 : Implanter des mesures prioritaires pour autobus sur 240 kilomètres d'artères.**
- 8. Chantier 17 : Accroître la sécurité des déplacements.**
- 9. Chantier 16 : Redonner aux résidents des quartiers montréalais la qualité de vie qui leur revient**
- 10. Chantier 12 : Réaliser le train de l'Est**

Ces 10 chantiers sont cohérents avec l'implantation de quartiers verts, rejoignent l'ensemble des pistes d'actions amenées précédemment par le Centre et peuvent être réalisés par la Ville de Montréal, pour la plupart, sans attendre des investissements de Québec ou d'Ottawa.

Processus de suivi et monitoring de l'atteinte des objectifs

Nous appuyons les mesures présentées permettant d'assurer un suivi de la mise en œuvre du plan. Nous considérons toutefois essentiel qu'un exercice de reddition de comptes se déroule publiquement à chaque année au sein d'une Commission municipale dûment mandatée à cet effet. Nous recommandons également que chaque arrondissement doive soumettre un rapport public lors d'une réunion spéciale du conseil d'arrondissement afin de présenter son bilan en matière de transport et son plan d'action pour l'année à venir.

Il est essentiel que des mécanismes contraignant de suivi soient mis en place afin de s'assurer que ce plan de transport ne sera pas qu'une liste de vœux pieux dans laquelle les dirigeants pourront piger à chaque année à leur guise. À cet effet, l'établissement d'indicateurs précis tels que proposés est un pas dans cette direction. La possibilité qu'un organisme indépendant puisse analyser les résultats serait encore plus prometteuse. Il pourrait s'agir d'une commission citoyenne, ou d'une équipe de vérification externe, ou d'un observatoire ; l'important étant d'avoir la possibilité de suivre de manière rigoureuse et neutre les avancées ou non dans la réalisation du plan.

Santé, environnement, sécurité et transport

La santé, la qualité de l'environnement, le sentiment de sécurité et le transport sont intrinsèquement liés. « L'insécurité routière affecte particulièrement les piétons et cyclistes, notamment en les dissuadant d'utiliser ces modes de transport bénéfique pour la santé (Direction de la santé publique de Montréal, 2006). » En revanche, « les résidents des quartiers bien aménagés pour favoriser la marche ont plus tendance à pratiquer au moins 30 minutes d'activité physique d'intensité modérée à intense lors d'une journée donnée (Institut canadien d'information sur la santé, 2006). » Ironiquement, l'utilisation de la voiture, bien que peut-être plus confortable ou plus sécuritaire, contribue à la dégradation de l'environnement, la production de grande quantité de gaz à effet de serre et de pollution atmosphérique qui nuisent à la santé de l'être humain et des écosystèmes. « Les résultats relatifs à la santé liés à la pollution atmosphérique comprennent notamment le faible poids à la naissance, l'inactivité physique et les problèmes respiratoires (Institut canadien d'information sur la santé, 2006). »



Photo : Virginie Bonneau, Montréal 2007

Un environnement hostile au transport actif réduit les choix de déplacement pour tout le monde. Des conditions adéquates pour les piétons et les cyclistes sont essentielles pour garantir un niveau minimal de mobilité et de sécurité. Dans le passé, les rues étaient plus que des voies de déplacement, elles étaient aussi des lieux publics où les enfants jouaient, les gens se rencontraient pour jaser, pour travailler. Actuellement, à l'exception des trottoirs, la chaussée publique n'est guère utilisée que pour une seule activité. Les rues constituent la plus grande partie de l'espace public, mais ne sont pas vraiment utilisables. C'est pourquoi la première étape du virage vers le transport

actif et durable passe par l'adoption et **surtout la mise en application de la Charte du Piéton.**

Il y maintenant au Québec au moins 600 000 voitures de plus qu'en 1998, année de la signature du protocole de Kyoto. Dans la région métropolitaine de Montréal, le nombre moyen de passagers par automobile est de 1,27 personne. (Plan de Transport, 2007) Si cette moyenne passait à 2 passagers par voiture, le réseau routier de Montréal compterait chaque matin 380 000 véhicules de moins aux heures de pointe!

En effet, en comparaison avec les autres modes de transport, l'automobile consomme plus d'énergie, émet plus de polluants et de gaz à effet de serre, et coûte plus cher à la collectivité. De plus, la minéralisation de toute cette surface ne permet pas la rétention des eaux de pluie et contribue à accentuer le problème d'écoulement des eaux de ruissellement de Montréal. « Des données canadiennes de 1990 à 2003 montrent que **les autobus urbains et interurbains émettaient de façon constante moins de gaz à effet de serre que les automobiles et les camions de toutes dimensions** (Institut canadien d'information sur la santé, 2006). »

« Montréal veut et doit agir de façon marquée en ce qui a trait au transport. Par conséquent, elle doit adopter des mesures déterminantes, voire radicales, afin de contribuer de façon maximale à l'effort collectif pour la diminution des émissions de gaz à effet de serre (GES) sur son territoire. [...] Au Québec, les transports comptent pour 38 % de la production des gaz à effet de serre (GES). Dans la région de Montréal, on estime qu'environ 14 millions de tonnes de GES ont été émises en 2003 par le secteur du transport. On évalue que les trois nouvelles stations de métro à Laval permettront de réduire d'environ 0,02 million de tonnes annuellement les GES dans la région de Montréal (Plan de Transport, 2007).»

Ainsi, tous les efforts en vue de décourager l'utilisation solo de la voiture devront être déployés par la Ville de Montréal, non seulement pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, mais pour améliorer la qualité de vie des gens, leur sécurité et leur santé. **Il devra y avoir une réelle intégration des moyens mis de l'avant dans le Plan de transport de la Ville de Montréal pour assurer une transition conviviale, confortable et efficace de l'utilisation de l'auto solo vers une accentuation de l'utilisation des transports en commun, incluant le covoiturage et l'auto-partage.** La Ville et ses partenaires devront s'assurer de jumeler les mesures incitatives à une augmentation de l'offre des transports en commun.

La complémentarité entre le vélo et les transports publics, entre autres, permet d'accroître l'offre de services de ces deux modes de transport et donc leur compétitivité par rapport à l'automobile. Cette complémentarité profite à la fois aux cyclistes, qui peuvent accroître leur rayon de déplacement, et aux transporteurs publics, qui peuvent élargir leur clientèle. En milieu urbain, on peut même parler de complémentarité naturelle. Le vélo peut servir de collecteur pour les grands axes de transport en commun (métro, train ou autobus express). Il est en fait le moyen de transport le plus efficace dans un rayon de moins de cinq kilomètres, alors que les transports en commun sont les plus rapides pour les longues distances. Leurs corridors exclusifs (métro, train, voies réservées) permettent d'éviter la congestion routière. Comme il n'est pas nécessaire de stationner son véhicule à destination, l'utilisation du transport en commun fait économiser temps et argent à l'utilisateur.



Photo : Tirée du site web Vélo Québec

Par ailleurs, l'accessibilité des vélos à bord des véhicules de transport en commun permet aux cyclistes de franchir de grandes distances, des obstacles comme les cours d'eau et des sections du réseau routier interdites ou peu accueillantes comme les autoroutes, les ponts et les tunnels, ou de choisir de circuler à vélo même si le temps est maussade. Elle donne accès à la périphérie des grands centres urbains et à ses réseaux cyclables récréotouristiques.

Selon les chiffres présentés dans le Plan de transport, la part modale du transport en commun pour les déplacements en provenance de l'île et s'y destinant est passée de 42% en 1993 à 34% en 2003. La Ville estime par ailleurs que l'implantation des ménages dans les secteurs périphériques de l'île de Montréal pourrait diminuer encore dans les années à venir. Or, plus qu'une **hausse de 8% de l'achalandage du transport en commun d'ici 2012** et **une hausse de 26 % de l'achalandage du transport en commun d'ici 2021**, la Ville de Montréal devrait viser un **retour de la part modale au taux de 1993**. Ces objectifs devraient être quantifiables et intégrés à la liste d'indicateurs pour mesurer les effets du Plan de transport sur le choix des modes de déplacement des citoyens. **Ces indicateurs croisés à la mesure des gaz à effet de serre devraient donner un portrait plus réaliste de l'impact du virage vers le transport durable que désire amorcer la ville avec son Plan de transport.**

Clivage entre les quartiers centraux et la périphérie de l'île de Montréal

Selon le Plan de transport, le clivage entre les quartiers centraux et ceux qui se sont développés depuis une trentaine d'année est frappant. La part modale de la marche, par exemple, est sous la barre des 20% pour les secteurs périphériques quant aux déplacements de moins de deux kilomètres en pointe du matin alors qu'elle peut atteindre jusqu'à 50% dans les quartiers centraux. « À l'échelle de l'île, cela se traduit par une baisse constante de la part modale de la marche en pointe du matin depuis 1987, notamment chez les moins de 17 ans pour qui la marche comme mode de déplacement principal est passée de 52 % en 1993 à 45 % en 2003 pour les distances de moins de deux kilomètres. En ce qui a trait aux déplacements effectués à pied et à vélo vers l'école, ils atteignent 40%, un pourcentage qui diminue aussi continuellement (Plan de transport, 2007) ». La baisse constante de l'utilisation des transports actifs chez les jeunes doit être prise en compte par la Ville et ses partenaires. Il est aussi important de s'assurer qu'il n'y ait pas une tendance vers l'utilisation de la voiture privée au détriment des transports actifs, d'une part, mais aussi des transports en commun.

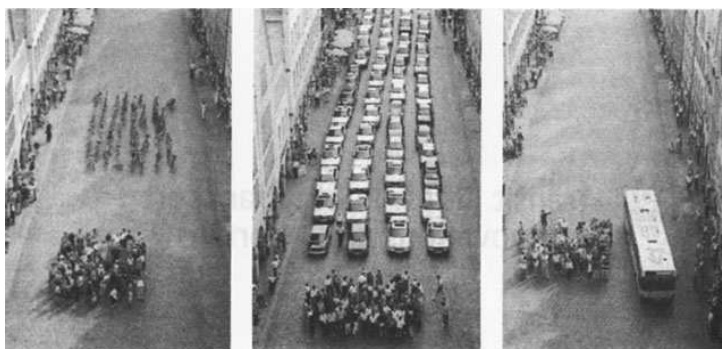


Figure 4.1. Comparison of bicycles, cars, and buses

Shown is a creative visual comparison of the alternative modes of mobility available in cities. Prepared by the German city of Münster, these photographs show how the same number of people might be accommodated by bicycle, auto, or bus.

Photo : Tirée du mémoire Mont-Royal Avenue Verte

L'autobus est déterminant dans le choix modal de déplacement, c'est souvent le premier contact avec l'utilisateur. En fait « une grande partie de la nouvelle clientèle du transport en commun sera d'abord transportée par autobus » (Plan de transport, 2007). Le Centre d'écologie urbaine appuie donc les mesures préférentielles dans l'ensemble du réseau d'autobus. Tel que mentionné précédemment, les autobus occupent moins d'espace qu'une voiture pour le même nombre d'utilisateurs, et émettent de

façon constante moins de gaz à effet de serre que les automobiles et les camions de toutes dimensions. Par ailleurs, les extrémités est et ouest de l'île en retireront des bénéfices importants, étant donné la faible compétitivité actuelle du transport en commun sur l'auto et des parts modales faibles en transport en commun.

Le Centre d'écologie urbaine de Montréal appuie aussi le projet de réaliser le train de l'Est. **Malgré le sous financement** des transports en commun et la baisse des parts modales, le train de banlieue a quant à lui apporté un certain renouveau au transport en commun; il a connu une **croissance de 17%** des déplacements totaux en pointe entre 1993 et 2003 à destination de Montréal en provenance des territoires extérieurs.

Seul le corridor de l'Est était en reste et ne jouissait pas d'une desserte qui lui était propre. Cette ligne reliera ainsi le centre-ville de Montréal, les arrondissements de Montréal-Nord et Pointe-aux-Trembles-Rivière-des-Prairies ainsi que les villes de Repentigny et Mascouche, répondant par le même fait au besoin de déplacement de 5 500 personnes. Si, tel que présenté dans le Plan de transport, l'aménagement des stations impliquera la réorganisation des services d'autobus et des interventions pour assurer une intermodalité, dont des stationnements incitatifs comprenant des supports pour vélos, ce projet pourrait être un levier très important dans le virage du transport durable à Montréal. La réalisation du train de l'Est est évalué à environ 300 M\$ et sa mise en service est planifié pour 2011.

Financement et partenariat

Le Canada est le seul pays membre de l'OCDE à ne pas financer son transport en commun, et cela malgré le fait qu'il prélève en taxes de vente et droits divers sur les véhicules plus de \$3 milliards de revenus annuels, au Québec seulement (Bergeron, 2003 - tiré de Mont-Royal Avenue Verte). « En 1992, le gouvernement du Québec s'est retiré du financement lié à l'exploitation des services de transport en commun du Québec, appelant les municipalités à suppléer à ce manque de ressources » (Plan de transport, 2007). Il n'est donc pas surprenant que la Société de Transport de Montréal affiche un déficit annuel si important. Et pourtant, c'est à cette période qu'on a vu se redéployer un réseau de transport en commun en liaison avec la périphérie de l'île de Montréal, notamment le train de banlieue.

« Les partenaires interpellés par le Plan de transport sont en premier lieu les citoyens de Montréal, les villes et les arrondissements, mais aussi la Communauté métropolitaine de Montréal, les gouvernements provincial et fédéral, les grandes institutions publiques et privées ainsi que les entreprises et promoteurs privés » (Plan de transport, 2007). Bien que le plan interpelle ses partenaires dans la réalisation des chantiers proposés, il ne semble pas y avoir de stratégie claire quant à la manière dont ces partenariats devront s'articuler. Outre les passages sur la gouvernance, stipulant « que la CMM est la seule instance politique qui possède l'ensemble des pouvoirs nécessaires à l'élaboration et à la mise en œuvre d'une stratégie de développement du transport collectif et qui peut la compléter par des interventions en matière d'aménagement, d'environnement et de développement économique, » la Ville n'a pas de plan d'action pour assurer le financement et l'harmonisation des 21 chantiers du Plan de transport. Elle « réaffirme l'urgence de poursuivre les discussions » mais elle se doit surtout de clarifier sa stratégie pour utiliser l'opinion publique à son avantage, attirer et consolider des partenariats avec, entre autres, les paliers de gouvernement supérieurs. La réalisation des chantiers du Plan de transport ne doit pas être compromise par l'incapacité de la Ville à financer ses projets ni par la complexité accablante du contexte politique dans lequel devront se faire les prises de

décisions. **De ce fait, nous réitérons que plusieurs chantiers du Plan de transport peuvent être mis en œuvre dès aujourd'hui par la Ville de Montréal.**

Quartiers verts et stationnements

Le Plan de transport vise à transformer Montréal et ses quartiers, suivant la tendance internationale environnementale. La définition d'un quartier vert adoptée est donc : « un secteur désigné par une signalisation et un réaménagement du domaine public (chaussées, trottoirs, squares, parcs) qui favorise davantage la marche et le vélo et rend l'usage de ces modes conviviaux pour toutes les personnes. » Bien que la réalisation de ces quartiers relève logiquement de la responsabilité des arrondissements, il incombe à la Ville de **faciliter cette transformation par la réalisation d'interventions exemplaires dans son champ de compétence visant à restreindre la circulation de transit et intégrer l'intermodalité des transports en commun.** Le concept est à la base applicable « aux quartiers résidentiels ainsi qu'autour des établissements scolaires, des hôpitaux et autres établissements publics ou pour certains secteurs ou rues à vocation commerciale ou touristiques » (Plan de transport, 2007). Il est important que la Ville et les arrondissements prennent en considération les multiples initiatives en ce sens développées par les groupes de citoyens et les organismes locaux. Par exemple, le Centre d'écologie urbaine travaille depuis plusieurs années à faire du quartier Milton-Parc un secteur exemplaire en matière de développement urbain durable. **Le soutien offert par la Ville ou les arrondissements pour le développement de quartiers verts devrait en premier lieu servir à appuyer des initiatives déjà en marche. Cela réduirait les coûts pour la Ville et permettrait d'assurer la réalisation de projets à très court terme.**

En ce qui a trait à la sécurité des déplacements, la Ville est l'acteur le plus important dans la politique « zéro accident » qu'elle tente de mettre en place. « Rappelons que 65% des accidents ont lieu aux intersections, 63% des piétons sont blessés aux intersections et 55% des piétons blessés le sont le long des artères » (Plan de transport, 2007). Montréal a comme objectif de faire de la ville un endroit où il est possible de se déplacer en toute sécurité et de réduire de 40% le nombre d'accidents au cours des dix prochaines années, il est donc nécessaire **d'intégrer cet indicateur** au processus de monitoring du Plan de transport. De plus, la probabilité de décès d'un piéton qui se fait heurter par une automobile à 50km/h est de 70% comparativement à 25 % s'il est frappé à 40 km/h. Or, le savoir populaire nous indique que les automobilistes conduisent généralement 10 km/h au dessus de la vitesse permise, il serait donc important de **réviser à la baisse le kilométrage permis à 30 km/h** afin d'éviter des blessures graves.

Le transport à Montréal ne doit plus être pensé en termes de fluidité pour transiter une masse de personnes d'un point A à un point B. Il doit plutôt être adapté aux besoins de déplacements et de mobilité des citoyens à l'intérieur des quartiers et à travers l'ensemble de l'île. Le verdissement des ruelles, des rues d'ambiances, des collectrices et des artères peut avoir beaucoup d'impact sur la santé humaine, le choix des modes de transport et la qualité de vie des citoyens lorsqu'il est intégré dès le départ à la réalisation de mesures d'apaisement de la circulation et la planification du transport global à Montréal.

Le Centre d'écologie urbaine soutient d'ailleurs la Ville dans sa démarche pour utiliser stratégiquement le stationnement pour réduire l'utilisation de l'automobile : « Plutôt que de minéraliser de nouvelles surfaces et d'hypothéquer les potentiels de développement de terrains situés près des lieux d'embarquement du transport en commun à des fins plus rentables (Plan de transport, 2007) ». Nous invitons la Ville à exploiter davantage l'idée de

réappropriation des espaces vacants et des stationnements de surface pour une meilleure intégration des transports intermodaux.

Puisqu'une place de stationnement pour auto permet de stationner jusqu'à 10 vélos selon le type de supports utilisés, il serait possible de rajouter des centaines de places sur chaussée semblables à celles de la rue de Brébeuf à la Maison des cyclistes. Ces places seraient utilisables du printemps à l'automne. De plus, en dotant de supports certains stationnements de surface pour automobiles, il est possible d'ajouter encore une centaine de places utilisables toute l'année.



Photo: Jacques Grenier

L'idée de fournir des stationnements sécuritaires intérieurs aux cyclistes, tel que proposés dans le Plan, n'est pas à négliger, mais la Ville ne devrait pas se limiter à l'aménagement de ces nouveaux sites pour favoriser les transports actifs. Elle peut dès maintenant convertir des espaces de stationnement actuellement dédiés exclusivement aux voitures et combiner l'aspect sécuritaire (En éliminant les places de stationnement aux intersections, piétons et automobilistes seront mutuellement plus visibles), incitatif et environnemental tout en embellissant les rues de la métropole. La conversion d'espaces de stationnement pourrait accentuer le virage vers le transport durable en diminuant graduellement et stratégiquement l'espace réservé aux voitures tout en invitant les gens à choisir un mode de transport actif.

Le Centre appui aussi toutes les mesures visant à améliorer les conditions de la marche, augmenter la surface et l'entretien de bandes et pistes cyclables, et ce, de manière à encourager la population à utiliser et combiner le transport en commun et le transport actif peu importe les saisons.

Transformer le système de transport pour changer Montréal

Le Centre d'écologie urbaine soutient la Ville de Montréal dans sa démarche pour transformer le système de transport et atteindre les cibles qu'elle s'est données :

- Prioriser le piéton en améliorant les conditions de la pratique de la marche
- Faire du transport en commun la pierre angulaire du développement à Montréal
- Développer les infrastructures cyclables et mettre en place de nouvelles mesures propres à favoriser un usage accru du vélo partout dans la ville
- Favoriser les usages collectifs de l'automobile
- Assurer le leadership en matière de sécurité des déplacements sur son territoire et adopter la vision « zéro accident »
- Partager la voie publique pour accroître la place de la marche, du vélo et du transport en commun
- Gérer le stationnement comme un outil stratégique de réduction de l'utilisation de l'automobile
- Favoriser les déplacements à vocation économique et le transport des marchandises
- Utiliser les technologies innovatrices les plus performantes en transport

Il importe par contre de nuancer quelques cibles, notamment celles sur le partage de la voie publique et le transport des marchandises, puis mettre l'accent sur le rôle spécifique de la Ville de Montréal dans l'atteinte de ses propres cibles.

La lecture du projet de plan de transport nous a aussi permis d'identifier plusieurs contradictions importantes qui risquent de miner le plan de transport dont :

- l'absence d'orientations relatives à la tarification du transport en commun ;
- l'absence d'orientations et d'objectifs précis et quantifiés concernant la réduction du nombre de véhicules automobiles à Montréal ;
- des orientations et objectifs visant à FACILITER le transport des marchandises sans aucune volonté de réduire l'impact du transport de marchandises à Montréal.

D'une part, la Ville veut mettre en application la Charte du piéton. « **Les Montréalais ne doivent plus sacrifier leur qualité de vie pour permettre l'adaptation du tissu urbain à la voiture.** Au contraire, tous les moyens seront pris pour permettre aux Montréalais de se réappropriier l'espace public, en particulier la rue, ce **qui aidera à retenir et même à attirer les ménages à Montréal** ». Et plus loin, elle écrit dans son Plan de transport : « Elle compte également **utiliser le réseau routier comme outil de structuration** et de mise en valeur de l'espace urbain ».

Alors que la Ville confirme que « les déplacements en automobile constituent à eux seuls 60% des déplacements totaux de personnes à destination de Montréal en pointe le matin », elle choisit « pour soutenir les activités économiques [...] d'intervenir principalement dans les mesures qui bonifient l'accessibilité terrestre des infrastructures stratégiques, Au premier chef des améliorations du réseau routier sont prévues » (Plan de transport, 2007). Or, la Ville admet que ces déplacements motorisés créent une pression dans les milieux de vie « en réduisant le niveau de quiétude des résidents, en augmentant le bruit et en rejetant des polluants atmosphériques, **ce qui constitue aujourd'hui un problème de santé publique** » (Plan de transport, 2007).

Le Centre d'écologie urbaine ne détient pas l'expertise nécessaire pour débattre du fait que le port soit un élément structurant du transport des marchandises sur le territoire ni son impact économique, mais il est inconcevable que toutes les recherches et projets mis de l'avant visent à faciliter le transport par camion sans volonté de réduire l'impact de la circulation et des émissions de gaz à effet de serre au détriment de la santé publique. **L'évolution du transport depuis les dernières années nous montre que même si on affecte plus d'espace à l'automobile ou aux camions, le niveau de congestion se maintient parce que plus de gens sont invités à utiliser l'auto-soleo.** De plus, Il nous apparaît plutôt incongru de faire entrer des marchandises sur l'île de Montréal pour qu'elle soit ensuite redistribuées en banlieue. Ces lieux de transbordement devraient être situés à l'extérieur de l'île.

Montréal dit vouloir proposer un nouveau partage de la route qui devra accorder une place déterminante au transport en commun et aux modes actifs, alors qu'elle propose de parachever la grille routière pour **faciliter l'accès au réseau autoroutier des zones génératrices de transport de marchandises**, telles les zones industrielles, commerciales et les installations terminales de transport.

Dans sa vision et dans l'application de la Charte du piéton, la Ville veut prendre les moyens nécessaires pour permettre aux Montréalais de se réappropriier l'espace public, en particulier la rue, ce qui aidera à retenir et même à attirer les ménages à Montréal. Mais lorsqu'il est question d'une croissance de 138 000 ménages et d'un gain de 110 000 emplois sur le

territoire de l'île de Montréal pour la période 2001-2021, **dont une large proportion se localisera dans les secteurs denses et déjà bâtis**, le Plan de transport présente le parachèvement de la grille routière comme condition essentielle au développement immobilier. « Le volet *Soutien au développement économique du réseau routier* adopte d'autres visages :

- le réaménagement d'un axe routier est une occasion de revaloriser la trame urbaine;
- le réseau artériel est un outil efficace de structuration de l'espace urbain;
- l'accessibilité locale permet d'élargir les aires de marché des commerces;
- le réseau d'autoroutes et d'artères permet notamment de canaliser efficacement les véhicules de transport de marchandises et de services ».

Afin de prévenir l'étalement urbain et de reproduire des modèles traditionnels de planification du transport visant à optimiser les réseaux routiers et autoroutiers, le Centre d'écologie urbaine de Montréal incite la Ville à revoir ses stratégies et prioriser les alternatives plus durables et les technologies vertes. « Montréal procède actuellement à la sécurisation du tronçon est de la rue Notre-Dame. Ce réaménagement, qui concerne le segment entre la rue Dickson et l'autoroute 25, touche les principales entrées du port, lesquelles seront corrigées afin de permettre des mouvements de camions plus aisés et sécuritaires.[...] Les interventions proposées visent à soutenir les activités économiques de Montréal » (Plan de Transport, 2007).

Il nous apparaît d'ailleurs important de clarifier notre position quant au prolongement de l'autoroute 25. Dans le contexte où cette intervention desservirait les secteurs où la pression démographique sera la plus forte et que l'autoroute Notre-Dame seraient l'accès le plus direct au centre-ville, l'autoroute 25 deviendrait un axe de transit important pour les résidents de la couronne nord-est, le Centre d'écologie urbaine de Montréal s'oppose au prolongement et à la construction du pont de la 25. En plus de scinder des écosystèmes, cette autoroute est contradictoire à plusieurs engagements gouvernementaux à l'égard des changements climatiques, de la consolidation des quartiers anciens et de l'utilisation du transport en commun.

Le transport en commun contribue à l'économie montréalaise, au-delà des emplois et des dépenses d'exploitation et d'immobilisation, précise la Ville dans son Plan de transport. « [II] a permis aux ménages montréalais d'épargner considérablement en frais de déplacement - de l'ordre de 600 M\$ en 2003. Or, ces économies donnent un pouvoir d'achat accru aux ménages qui peuvent ainsi dépenser davantage en magasinage, en sorties culturelles et en loisirs. » Afin de soutenir les activités économiques de Montréal, la Ville se doit non seulement de trouver des alternatives plus écologiques pour augmenter la compétitivité du transport des marchandises, mais aussi d'adopter des mesures tarifaires pour s'assurer le rôle du transport en commun dans les déplacements des Montréalais et des résidents hors de l'île dont la destination est Montréal pour accéder aux lieux de résidence, aux emplois, aux études et aux loisirs. Le transport en commun soutient l'achalandage des secteurs industriels, commerciaux, touristiques et universitaires.

Notons également que le transport en commun est l'unique option de déplacement pour un nombre élevé de Montréalais qui n'ont pas de voiture, parfois par conscience écologique, souvent par insuffisance de moyens financiers. Ces derniers ont droit à un service accessible et de qualité. **Nous considérons impératif que la Ville ajoute dans son Plan une section sur l'accessibilité qui vise à ce que tous les Montréalais, peu importe leurs revenus, conditions physiques ou statut (par exemple des parents avec des enfants en poussettes), puissent utiliser les services de transport en commun.**

Piétonisation

Finalement, la Ville propose de piétonniser « certaines rues ou certains secteurs » de l'île sans toutefois proposer un circuit, études à l'appui, pour en assurer la concrétisation. Alors que le Plan de transport est bien détaillé quant à l'optimisation autoroutière, le prolongement de la ligne de métro, la réalisation du train de l'Est, l'implantation d'un tramway et le tracé de pistes cyclables, nous notons un réel manque d'information quant à la piétonisation de rues ou de quartiers de la métropole. Relayant la tâche aux arrondissements malgré une annonce d'investissement de l'ordre de 1 M\$ au cours des cinq prochaines années, **la Ville aurait pourtant tout à gagner de la démystification de cette pratique.** « De tels projets amélioreront la qualité de vie des résidents et la sécurité des déplacements à pied et en vélo tout en diminuant la dépendance à l'auto. Ils seront soumis à une analyse des impacts sur l'équilibre des activités urbaines et sur la qualité de vie des riverains, conformément au *Plan d'urbanisme* » (Plan de transport, 2007).

A l'instar du succès international des villes de Copenhague, Strasbourg, Portland et Stockholm, où la piétonisation a contribué à l'essor d'une économie urbaine florissante et l'amélioration de la qualité de vie des citoyens, nous invitons la Ville à pousser plus loin ses démarches de partage de la voie publique afin de graduellement arriver, dans un premier temps, à la piétonisation permanente, partielle ou complète, des rues Mont-Royal et Sainte-Catherine.

Conclusion

Le piéton et tous les autres utilisateurs de modes actifs doivent être au centre des décisions. La Ville peut agir dès maintenant sur plusieurs chantiers en intervenant sur l'augmentation du nombre de pistes cyclables, la transformation de stationnements en espaces verts, l'augmentation de la sécurité aux intersections ou en bordure des artères. Elle aura par contre besoin de la collaboration des autres paliers gouvernementaux pour concrétiser des plans plus ambitieux comme le prolongement du train vers l'Est ou l'implantation des nouvelles technologies plus vertes et devra se doter d'un plan stratégique pour attirer ces collaborations et assurer le financement de son ambitieux Plan de transport.

Le Centre d'écologie urbaine de Montréal appuie la vision et la majorité des chantiers proposés dans ce Plan de transport. Il est important de nuancer certaines mesures comme la modernisation de Notre-Dame et de pousser plus loin d'autres chantiers traitant de la piétonisation de rues commerciales des quartiers centraux. Nous encourageons l'administration à procéder en priorité avec les mesures dédiées au transport actif, puis d'améliorer les transports en commun et faciliter le covoiturage et autres formes de transport plus durable afin d'assurer le virage nécessaire au transport à Montréal.

Tableau Synthèse des recommandations

1	Accorder une priorité absolue aux modes de transports actifs
2	Hiérarchisation partielle proposée : Chantier 14 : Mettre en œuvre la Charte du Piéton Chantier 15 : Consolider le caractère piétonnier du centre-ville et quartiers centraux Chantier 5 : Améliorer les services de la STM pour accroître l'achalandage de 8 % en 5 ans. Chantier 6 : Favoriser le covoiturage Chantier 13 : Doubler le réseau cyclable de Montréal en sept ans (sic). Chantier 8 : Planter un réseau de transport rapide par autobus en site propre (SRB) Chantier 9 : Planter des mesures prioritaires pour autobus sur 240 kilomètres d'artères. Chantier 17 : Accroître la sécurité des déplacements. Chantier 16 : Redonner aux résidents des quartiers montréalais la qualité de vie qui leur revient Chantier 12 : Réaliser le train de l'Est
3	Distinguer clairement les mesures qui sont de compétences exclusives de l'institution municipale : agglomération, ville, arrondissement
4	Instaurer un processus démocratique et autonome pour mesurer les indicateurs et faire le suivi du plan de transport – reddition de compte public
5	Incorporer des mesures contraignantes au plan pour assurer la réalisation des chantiers
6	Développer un cadre financier clair pour assurer la réalisation des chantiers
7	Intégrer à la liste des indicateurs : émissions de gaz à effet de serre, part modale du transport en commun, nombre d'accidents impliquant une voiture, nombre de voitures
8	Quantifier un objectif de réduction du nombre de voitures sur l'île de Montréal
9	Mettre en place des incitatifs pour favoriser les transports intermodaux et le covoiturage
10	Ajouter des mesures quant à la tarification et l'accessibilité au transport en commun
11	Trouver et adopter des solutions plus écologiques pour répondre aux besoins quant au transport des marchandises et revoir l'optimisation du réseau autoroutier.
12	Étudier et identifier des sections de la voie publique à piétonner en permanence
13	Travailler avec les organismes locaux pour développer les quartiers verts et appuyer les initiatives déjà en place
14	Augmenter le nombre de stationnement pour vélo, notamment en transformant des stationnements actuellement dédiés exclusivement aux voitures
15	Transformer certaines portions de la voie publique en « espaces habitables »
16	Améliorer la sécurité aux abords des intersections et en bordure des artères
17	Baisser le kilométrage permis à 30 km/h
18	Planifier le transport autrement qu'en terme de transit, de tuyau de déplacement de grande masse de gens d'un point A à un point B
19	Améliorer le confort et la qualité du service de transport en commun
20	Prendre officiellement position contre le prolongement de l'autoroute 25

Bibliographie

Centre d'écologie urbaine de Montréal, *Imagine Milton-Parc. Plan de développement durable du quartier*, 2007.

Direction de santé publique de Montréal, *Rapport synthèse : Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal*, 2006.

Institut canadien d'information sur la santé, *Améliorer la santé des Canadiens : Une introduction à la santé en milieu urbain*, Ottawa, ICIS, 2006.

Mont-Royal Avenue Verte, *Pour un quartier sain, prospère et vibrant : LA PERSONNE AVANT LA VOITURE !*, 2004

Naomi Ben David (Citatek), *Rapport sur le transport durable pour Milton-Parc*, 2006.

Rédaction du mémoire : Josée Magnan, Luc Rabouin et Owen Rose.