



MÉMOIRE

PORTANT SUR LE

PLAN DE TRANSPORT

DE LA VILLE DE MONTRÉAL

Le 23 août 2007



1. INTRODUCTION

Enfin, le plan de transport est en discussion. Il faut reconnaître la qualité du document. Il brosse un tableau assez complet et aussi met de l'avant des propositions qui englobent l'ensemble des enjeux. Il traite des enjeux environnementaux, économiques, urbanistiques, qualité de vie, sécurité publique. En d'autres termes, un document important et majeur.

Ce document intègre presque l'ensemble des orientations et des projets en transport produit depuis plus d'une quinzaine d'années. On a fait du « copier-coller » de tous les travaux effectués par les équipes de professionnels de la Société de transport de Montréal, de la Ville de Montréal, de l'Agence métropolitaine de Transport (AMT) et autres organismes comme le Comité interrégional pour le transport des marchandises (CITM).

L'administration Tremblay aura mis 5 ans et demi à boudiner le document. Pourtant à son arrivée au pouvoir en janvier 2002, presque toutes ces orientations et projets étaient sur les tables à dessin des acteurs du transport. Comment expliquer une telle perte de temps ? Un tel manque de leadership politique ?

Ce document est, bien sûr, la « vision et les objectifs stratégiques » de la Ville de Montréal. Après les consultations de la ville et de l'agglomération, il faut absolument en faire un débat métropolitain.

L'administration Tremblay a choisi de privilégier une approche par chantier. Il y a « 21 chantiers pour réinventer Montréal en 10 ans. »

Notre présentation abordera les chantiers en les regroupant sous les thèmes suivants :

- Les grands projets
- Le transport en commun
- Le transport alternatif
- Les mesures complémentaires en transport
- Le transport des marchandises
- La gouvernance
- Les de ses ambitions

2. LES GRANDS PROJETS

- 1^{er} chantier : Implanter un réseau de tramway au Centre de l'agglomération
- 2^e chantier : Réaliser la navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Montréal-Trudeau
- 3^e chantier : Moderniser le matériel roulant et les équipements du métro de Montréal
- 4^e chantier : Prolonger le métro vers l'est
- 11^e chantier : Moderniser la rue Notre-Dame
- 12^e chantier : Réaliser le train de l'Est

Depuis plus d'une décennie, l'Agence métropolitaine de Transport (AMT), en collaboration avec l'ensemble des acteurs politiques et les gestionnaires des organismes de transport collectif, a élaboré un plan de développement pour les grands projets et aussi pour les plus modestes.

Selon Vision Montréal, l'AMT doit voir à l'étude des chantiers 1 et 2. Par contre, nous sommes d'avis que ce n'est pas au centre de l'agglomération qu'il faut entrevoir, à court et moyen terme, l'implantation du tramway. Ces secteurs sont déjà bien desservis et méritent une intensification de service, mais au moyen d'équipements de surface. C'est plus souple, moins coûteux et moins perturbateur que ce que préconise le Plan de transport. Le tramway, ou encore un métro sur rail, serait mieux adapté pour aider à desservir des secteurs où l'offre de transport en commun est déficiente, comme sur la ligne bleue de Pie IX à Anjou.

Le chantier 12, le train de banlieue de l'Est, est déjà autorisé par le ministère des Transports. Pour le chantier 3, modernisation des équipements et du matériel roulant du métro, le gouvernement du Québec a déjà accordé le contrat à la firme Bombardier.

Le chantier 11, la modernisation de la rue Notre-Dame, est depuis plus de 10 ans en négociation sur le concept entre la ville, le ministère des Transports et plusieurs partenaires locaux. Dès que cette administration est entrée en fonction en 2002, elle a pris des décisions concernant la rue Notre-Dame, dont les suites ont été désastreuses. Aujourd'hui, ce projet est encore sur les tables à dessin. On espère que les suites du présent Plan de transport ne subiront pas le même sort que ce dossier stratégique pour la Ville et pour l'Est de Montréal.

Nous ne remettons pas en cause l'important travail que de multiples intervenants ont accompli au fil des ans, mais il faut bien amener cette administration à se doter d'une stratégie d'action et d'une hiérarchisation graduelle, qui permettent d'intervenir à court terme pour régler les urgents défis de transport dans la région de Montréal. Le plus grand problème pour l'administration demeure le financement de ses projets. Plusieurs milliards sont nécessaires, dont la plus grande portion provient des coffres du gouvernement du Québec, alors qu'une faible proportion est financée par l'AMT (via la 0,015 \$ de la taxe sur l'essence et l'immatriculation) et les municipalités (par le fonds d'immobilisation).

Prenons l'exemple du prolongement du métro à Laval, le premier ministre Lucien Bouchard a pris la décision. Les autorités politiques de la grande région de Montréal n'avaient rien à dire. Cette façon de faire n'est plus acceptable. La décision ultime ne doit plus relever du gouvernement du Québec ou du ministère des Transport du Québec mais des autorités de la grande région de Montréal, c'est-à-dire la CMM.

Cependant, compte tenu des coûts importants, nous craignons que l'administration Tremblay ait mis tous ses « œufs » dans le panier financier du gouvernement du Québec. Nous connaissons tous la gravité de la situation des finances publiques du Québec. Pensons au financement des universités et du réseau de la santé, la construction des mégahôpitaux, la réfection des infrastructures routières (ponts et viaducs). Restera-t-il de l'argent pour financer les grands projets de transport de Montréal ?

Il ne faudrait pas que l'administration Tremblay délaisse les autres projets de transport s'il n'y a pas d'appui financier de la part du gouvernement du Québec. Sachant qu'il ne s'est pratiquement rien fait en transport collectif depuis l'arrivée au pouvoir de l'administration

Tremblay, doit-on conclure que le « passé est garant de l'avenir ? », comme le disait Jean Drapeau.

Il ne faut pas refaire uniquement de « l'olympisme » en transport collectif. C'est-à-dire rêver de grands projets qui ne seront que cela... de grands rêves. À cet égard, je vous invite à prendre connaissance des orientations de Vision Montréal en matière de transport que nous avons rendues publiques hier. Nous insistons sur la nécessité d'avoir une approche pratique, réaliste et réalisable à court terme. Nous insistons sur la mise à niveau de nos infrastructures actuelles et nous insistons qu'il faille agir à l'intérieur de nos moyens.

Les infrastructures existantes de Montréal sont désuètes, fragiles, pour ne pas dire dangereuses. Vision Montréal croit que toute stratégie de transport doit d'abord passer par la mise à niveau de nos ouvrages délabrés.

3. LE TRANSPORT EN COMMUN

- 5^e chantier : Améliorer les services de la STM pour accroître l'achalandage de 8 % en 5 ans
- 7^e chantier : Installer une plus grande capacité en transport en commun dans le corridor Pont Champlain – Bonaventure
- 8^e chantier : Implanter un réseau de transport rapide par autobus en site propre (SRB)
- 9^e chantier : Implanter des mesures prioritaires pour autobus sur 240 kilomètres d'artères

Le transport en commun

Historiquement, la Société de transport de Montréal (STM) offre un service pour le métro et un service pour les autobus. Elle n'a pas vraiment innové dans ses façons de faire. Il y a eu certaines améliorations, comme dans la fidélisation de la grille horaire en fournissant des plani-bus et le service après 19h pour les femmes en faisant les arrêts demandés. Mais, celles-ci demeurent relativement modestes.

Aujourd'hui, il importe de donner un second souffle à la STM, de lui donner des objectifs d'amélioration de services. De plus, la STM se doit d'exiger des normes environnementales (hybride ou écologique) à ses fournisseurs de matériel roulant (autobus, automobiles de service ou fourgonnettes, camions).

- **Implantation de nouvelles voies préférentielles – est-ouest/nord-sud**
La mise en place d'un nombre important de voies permet d'améliorer sensiblement l'offre de services, la rapidité et l'efficacité des déplacements, de même que la mise en place de Services rapides par autobus (SRB). Toutes ces mesures sont de bonnes initiatives.
- **Stabilisation du financement et de la tarification**
Les administrateurs de la STM sont constamment aux prises avec des incertitudes budgétaires. Ces dernières reposent essentiellement sur la dotation budgétaire fournie par la Ville de Montréal. Les fluctuations de la dotation ont des effets pervers sur la qualité de l'offre et aussi sur le développement de nouveaux services.

Nous voulons assurer une dotation équitable pour la STM; développer un véritable partenariat entre la Ville et la STM. Celui-ci doit être basé sur une dotation budgétaire sur quatre ans et un engagement de la part de la STM sur un plan de développement de l'offre de services – qualité, sécurité, efficacité, etc.

Pour les usagers, la hausse des tarifs doit suivre l'inflation... pas plus et surtout jamais deux hausses dans la même année, comme ce qu'on a connu avec la présente administration.

- **Amélioration du transport adapté**

La clientèle du transport adapté est des plus vulnérable – personnes handicapées, personnes âgées à mobilité réduite. Trop souvent nous entendons des plaintes sur l'offre de services : des temps d'attente trop longs, lignes téléphoniques non disponibles, etc. Pour des personnes fragilisées, un tel état de situation est inacceptable.

Le ministère des Transports fixe sa contribution (75 % des coûts) et la STM comble le 25% du budget restant. Mais, le MTQ n'augmente pas suffisamment sa contribution totale. Ainsi la qualité de l'offre s'en ressent.

Il faut exiger du MTQ une augmentation annuelle (au moins équivalent à l'inflation) et les autorités doivent s'ouvrir sur des moyens de prestation plus souples et moins coûteux, tels que des partenaires avec le milieu communautaire ou le privé.

Plusieurs organismes représentant les usagers du transport adapté revendiquent l'accessibilité au métro. À l'origine, le métro n'a pas été conçu pour les personnes en fauteuil roulant. Il y a un nombre incalculable d'obstacles physiques. Serait-il souhaitable d'investir pour permettre l'accessibilité (installation de cage d'ascenseur, élimination des obstacles physiques, etc.)? Les coûts de rénovation sont très importants. Il faut effectivement procéder à des aménagements lorsque c'est possible et que les coûts soient raisonnables. Nous croyons plus important d'investir dans une amélioration substantielle de l'offre de services de surface, comme le font plusieurs sociétés de transport dans le monde. Il faut donc prévoir l'ajout de véhicules, la réduction des temps d'attente, etc.

- **Développement de partenariat en fonction des nouvelles demandes de transport**

La STM n'a pas ajusté son offre de services en fonction de l'évolution des nouvelles habitudes de déplacement des personnes. Les résultats des enquêtes Origine-Destination révèlent que les motifs de déplacement ne sont plus « études – travail », mais ils davantage effectués pour les loisirs, la culture et les achats.

Nous voulons développer des nouveaux partenariats, entre autres avec les institutions culturelles (théâtre, danse, musique, etc). Par exemple, la STM pourrait offrir des billets d'autobus aux personnes qui prennent un abonnement dans une des institutions. Nous allons mettre sur pied une table de concertation avec les milieux culturels, des loisirs et des sports afin d'explorer des façons pour faire de la promotion culturelle et aussi du transport collectif.

La STM doit mettre plus d'efforts dans le développement de nouveaux outils de marketing visant l'amélioration des services à la clientèle.

Des partenariats particuliers peuvent être développés avec le secteur communautaire et privé, telles que les entreprises de taxi, pour améliorer l'offre de services à la clientèle et non uniquement sur la base de l'exclusivité de la desserte sur son territoire. Les querelles de clochers ont assez duré. Nous l'avons dit précédemment, les partenariats avec le communautaire et le privé sont aussi possibles dans le domaine du transport adapté. À notre avis, la STM doit s'ouvrir davantage sur ces partenariats pour améliorer l'offre globale de services.

Par ailleurs, avec les entreprises de taxi et les chauffeurs, nous proposons l'acquisition d'une flotte de véhicules hybrides (étalée sur 5 ans). De plus, afin d'améliorer la signature design de l'industrie, nous proposons l'usage d'une couleur unique pour tous les véhicules.

- **Meilleure coordination inter-réseaux pour favoriser le transfert modale entre la voiture et le transport collectif**

Il faut envisager d'offrir un plus grand nombre de circuit d'autobus « express » pour la desserte de pôles majeurs d'emplois ou d'études. Par exemple, la desserte des pôles universitaires à partir de Longueuil, de Laval, et des extrémités ouest et est de Montréal.

Les relations entre les diverses sociétés de transport et l'AMT doivent s'établir sur une base de qualité de services à la clientèle et non uniquement sur la base de l'exclusivité de la desserte sur son territoire. Les querelles d'aires de service ont assez duré.

- **Acquisition d'une flotte de minibus**

Jusqu'à maintenant, la STM utilise une flotte d'autobus identiques (Nova Bus). La Société s'est toujours refusée à envisager l'acquisition de véhicules de diverses dimensions. Nous croyons que l'offre de services doit s'améliorer par l'acquisition d'une flotte de minibus (capacité de 20 à 30 personnes) - véhicules hybrides ou électriques.

Une telle flotte est mieux adaptée pour faire la desserte de secteurs de la ville ayant un achalandage plus faible. De plus, l'offre peut être plus pointue sur des trajets plus courts. Prenons l'exemple de Rivière-des-Prairies ou de Pointe-aux-Trembles, un tel véhicule répondrait mieux aux besoins de la clientèle.

Il est encore aberrant de voir des autobus qui circulent vides ou presque. Comme la fréquence est fonction de l'achalandage, les circuits à faible achalandage se voient offrir des intervalles de 20 à 30 minutes. Si ces circuits sont desservis par des minibus, les autobus réguliers ainsi libérés peuvent être localisés sur les lignes à fort achalandage améliorant ainsi l'offre globale de la STM.

4. LE TRANSPORT ALTERNATIF

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

La politique du vélo

Cela fait des lunes que toute administration municipale affirme vouloir développer un vrai réseau cyclable pas uniquement de peindre un cycliste sur la chaussée (Outremont). En

1996, le Conseil municipal adoptait le premier plan d'action cyclable. Pour diverses raisons, il n'y a pas eu les suites adéquates et nécessaires.

Dix ans plus tard, il faut revenir aux principes de ce plan d'action et le mettre à jour. Cette reconnaissance passe par une augmentation importante des voies cyclables sous la forme de pistes distinctes des voies de circulation automobile et des voies à l'usage exclusif des cyclistes. Le système utilisé à l'heure actuelle de marquage des chaussées désignées est totalement inadéquat et même susceptible d'exacerber les tensions entre cyclistes et automobilistes sur le partage des voies de circulation. Minimale, les pistes doivent être balisées et accompagnées d'une signalisation propre si on veut les sécuriser.

Il revient à la ville centrale de déposer un plan d'action cyclable pour l'ensemble du territoire montréalais. Ce plan d'action doit se faire en concertation avec la population et les intervenants dans les arrondissements. Montréal doit se donner un échéancier plus court pour développer un réseau montréalais (axes est-ouest et nord-sud) ainsi que des réseaux locaux dans les arrondissements. À notre avis, cinq ans, c'est raisonnable pour atteindre cet objectif.

La volonté d'accroître les déplacements en vélo doit s'accompagner d'un effort soutenu pour augmenter significativement les espaces de stationnement pour garer les vélos. Ces espaces de stationnement devront aussi faire l'objet d'une planification adéquate (emplacements, éclairage, sécurité, etc.) afin de pallier la problématique du vol de vélo. Une approche intégrée du vélo comme moyen de transport à part entière doit aussi viser les déplacements plus courts (de moins de deux kilomètres) pour lesquels le vélo offre des avantages certains par rapport à la voiture en terme de facilité d'utilisation et de vitesse de parcours. C'est pourquoi un service de location de vélo de courte durée devrait être mis en place pour des usages ponctuels de courte durée. Cependant, la facilité d'utilisation est très importante et la capacité de laisser le vélo emprunté ailleurs qu'au point de départ l'est tout autant. Le succès actuel du programme Vélib à Paris pourrait nous inspirer sous certains aspects : libre service, des points de services nombreux (750, pour une surface relativement restreinte) et un grand nombre de vélos disponibles (10 000). Bien que Montréal soit différente de Paris et que les enjeux cyclistes y soient différents, il est certain que l'expérience parisienne a de quoi impressionner (1 200 000 locations en deux semaines). Il faut aussi faire plus avec le développement d'un grand réseau métropolitain. Le fameux réseau vert...très bien sécurisé.

Il ne faut pas surtout oublier qu'un réseau local de pistes cyclables a aussi des avantages majeurs pour réduire la vitesse sur les rues résidentielles. Comme les pistes cyclables seront sécurisées et balisées alors la chaussée sera rétrécie. Une chaussée rétrécie a pour effet de réduire la vitesse des automobilistes (piste cyclable Clark, comme exemple).

5. LES MESURES COMPLÉMENTAIRES EN TRANSPORT

- 6^e chantier : Favoriser le covoiturage
- 10^e chantier : Instaurer des plans de gestion des déplacements
- 14^e chantier : Mettre en œuvre la *Charte du piéton*
- 15^e chantier : Consolider le caractère piétonnier du centre-ville et des quartiers centraux

-
- 16^e chantier : Redonner aux résidents des quartiers montréalais la qualité de vie qui leur revient
 - 17^e chantier : Accroître la sécurité des déplacements
 - 18^e chantier : Entretien et compléter le réseau routier de l'Île

De façon générale, nous appuyons les mesures proposées pour ces sept chantiers. Par contre, nous estimons que l'administration doit passer aux actes. Il faut déplorer leur inaction depuis cinq ans et demi et espérer qu'ils sauront agir rapidement cette fois-ci.

La sécurité routière et piétonne

Il faut reconnaître que la vitesse demeure un problème en ville. Les automobilistes ont souvent le pied pesant. Il faut donc à la fois trouver des solutions techniques de « ralentissement de vitesse » et aussi faire des campagnes de sensibilisation de cette réduction de vitesse.

Conjointement avec la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ), il faut réintroduire la campagne de sensibilisation auprès des automobilistes pour la limitation de la vitesse en milieu urbain. Ces campagnes doivent être récurrentes comme celles sur l'alcool au volant. Il ne faut pas faire une année et ensuite l'oublier.

Par ailleurs, le service de police doit accentuer ses efforts dans le domaine de la prévention et de la surveillance des excès de vitesse. Les citoyens connaissent bien les zones problématiques à cet égard, mais le service de police ne semble pas vouloir les surveiller.

La ville a déposé un plan d'action piétonne, c'est tout à son honneur. Reste à l'appliquer... Entre les souhaits et l'application, cette administration nous a démontré son incapacité à faire les deux.

Nous avons démontré que la mise en oeuvre du véritable réseau cyclable - ville et arrondissement - aurait aussi des effets significatifs sur la réduction de vitesse (traffic calming). À ces mesures doivent s'ajouter une réduction complète à 40 km/h sur l'ensemble des rues résidentielles. Le grand problème est le contrôle de ces limites. Pour cela, il faudra doter le service de police des outils nécessaires. En outre, il faudra envisager, à l'instar de l'arrondissement Outremont, d'installer en priorité, sur le territoire de la Ville de Montréal, des dos d'âne dans certaines rues résidentielles où l'on y retrouve des écoles, des parcs, des résidences pour personnes âgées, des garderies, etc.

De plus, la Ville doit :

- Augmenter le temps prévu pour la traversée des piétons sur les grands carrefours;
- En concertation avec le milieu scolaire, augmenter là où c'est nécessaire le nombre de brigadiers scolaires et aussi revoir les trajets des corridors scolaires.

La politique du stationnement

Vision Montréal préconise l'élaboration d'une politique du stationnement afin de mieux planifier les besoins en la matière. Une telle politique doit garder à l'esprit un certain nombre de principes, que nous avons d'ailleurs identifié dans notre document d'orientations, soit de :

-
- procurer aux Montréalais et Montréalaises un système de transport moderne, efficace, sécuritaire et bien intégré à son environnement qui contribuera à la vitalité économique de la métropole;
 - favoriser l'usage accru des transports collectifs (métro, trains de banlieue et autobus), actifs (vélo et marche) et alternatifs (autopartage et covoiturage) pour assurer les déplacements;
 - restreindre l'usage de la voiture personnelle;

Les priorités d'intervention

Un tel plan devra comprendre certaines stratégies particulières qui seront mises en œuvre dans le cadre d'une stratégie métropolitaine (à la CMM), avec l'aide de la STM et l'AMT :

- la création de stationnements incitatifs aux abords des stations de métro appropriées et des gares de trains de banlieue, de préférence avant que les automobilistes n'accèdent à l'île de Montréal, combinés à une tarification incitative pour le transport intermodal;
- l'élaboration de stratégies incitatives pour amener les institutions et les entreprises de la région métropolitaine à encourager l'usage du transport en commun et les modes alternatifs à la voiture personnelle;
- l'adoption de normes révisées à la baisse en terme d'espaces de stationnement aménagés dans le cadre de nouveaux projets immobiliers résidentiels; établir une tarification de parcomètres équitable à l'égard des activités commerciales et d'affaires;
- simplifier la signalisation et mieux encadrer les activités de livraison de marchandise;
- mettre en place des infrastructures de stationnement visant à favoriser l'autopartage, le covoiturage et l'usage du vélo;
- favoriser l'aménagement de stationnements hors rue en souterrain ou en immeuble fixe au détriment des stationnements à ciel ouvert;
- en milieu résidentiel, faciliter le stationnement pour les résidents.

Le stationnement en milieu résidentiel

Sur ce point, Vision Montréal est d'avis qu'une politique de stationnement doit accorder la priorité aux citoyens de la ville. Le nombre de vignettes en circulation doit correspondre à la demande. En ce sens, il importe d'élargir le nombre de zones de stationnements pour les résidents (SRRR – stationnement réservé sur rue résidentielle) sans pour autant augmenter le nombre total d'espaces de stationnement sur rue, particulièrement dans les zones centrales de la ville où la demande est la plus forte. Il est clair que le stationnement sur rue résidentielle doit d'abord desservir les résidents du quartier.

Même si l'obtention d'un permis demeure une nécessité en milieu résidentiel, Vision Montréal propose que le premier permis annuel soit offert gratuitement. La tarification des permis subséquents serait fixée localement (arrondissement).

Comme politique de départ, nous proposons de réserver 50 % des espaces sur rues résidentielles de façon systématique pour les résidents. Si la demande s'avère supérieure, la part qui est réservée aux résidents sera majorée conformément.

La tarification de parcomètres

Au cours de la dernière année, les Montréalais et Montréalaises ont subi une majoration substantielle des tarifs de stationnement sur les artères commerciales des zones centrales. Cette approche draconienne en si peu de temps a été décriée par de nombreux citoyens et commerçants pour son impact dissuasif sur la fréquentation du centre-ville et des artères commerciales en dehors des heures de bureau.

À présent, la tarification des parcomètres relève des arrondissements, ce qui crée parfois des incohérences d'un côté d'une rue à l'autre et nuit ainsi à l'activité commerciale. Dans le passé, la Ville de Montréal était dotée d'une politique cohérente. Vision Montréal est d'avis que la responsabilité de la tarification des parcomètres doit revenir à l'administration centrale de manière à rétablir une plus grande uniformité dans la tarification.

En revanche, la rétrocession de la responsabilité doit être assortie d'une garantie d'un maintien au niveau local (c'est-à-dire à l'arrondissement) d'une part importante des revenus générés par les parcomètres.

Dans le cadre d'une nouvelle politique, Vision Montréal prévoit renverser la tarification des parcomètres les soirs en semaine (sauf les jeudis et vendredis) et les dimanches, instaurée par l'Administration actuelle. Notre formation politique compte également rediscuter de la tarification des parcomètres avec les sociétés de développement commercial et les associations de commerçants de manière à déterminer une tarification qui permette d'atteindre les objectifs de nos orientations en matière de transport, sans pour autant nuire à la viabilité des artères commerciales de la ville qui sont en concurrence directe avec les grandes surfaces de la banlieue. De là l'importance que les stratégies visant la tarification de stationnement soient envisagées sur une base métropolitaine.

L'aménagement du territoire, les déplacements et la qualité de vie

Ces enjeux sont clés si on veut s'assurer que le plan de transport soit un outil structurant pour la Ville.

Les déplacements

Dans le passé, on a souvent vu la Ville accepter des projets de développement de tous genres sans se préoccuper de mesurer l'impact sur la circulation, les équipements collectifs, les infrastructures et la qualité de vie environnante. Dans la plupart des cas, les promoteurs de projets ne se préoccupaient pas plus de ces considérations. Par contre, au cours des dernières années, les comportements ont eu tendance à changer. Les planificateurs et promoteurs de projets, la Ville et les acteurs locaux se sont davantage donné une vue d'ensemble d'implantation de nouveaux projets.

Ce souci grandissant des différents intervenants doit être encadré de façon plus systématique par les autorités municipales, plus précisément lorsqu'il est question de projets d'envergure. Montréal doit exiger des promoteurs qu'ils mesurent l'impact de leurs projets sur les déplacements et le stationnement, en plus du transport en commun et du

transport actif. Ils seront également tenus de proposer des moyens de réduire l'usage de la voiture personnelle au profit des transports collectifs et actifs.

La qualité de vie

Dans le but de rehausser la qualité de vie de tous et toutes sur le territoire, une meilleure planification des déplacements est aussi nécessaire de la part des grands employeurs de la région métropolitaine. La Ville, les gouvernements, les institutions et les entreprises devront se doter de stratégies de gestion des déplacements de leurs employés, fournisseurs et autres utilisateurs. Pour ce faire, Québec devra légiférer. L'objectif sous-jacent est, bien sûr, de favoriser l'adoption de nouveaux comportements plus harmonieux avec l'environnement.

Pour améliorer la qualité de vie des citoyens, il est important de reconnaître que le transport génère des nuisances de toutes sortes (embouteillages, bruits, vitesse excessive, pollution, etc.) et il faut donc agir pour les réduire. La sécurité est également un facteur qui influe sur la qualité et la santé des personnes. Montréal se doit d'être une métropole dynamique, mais elle doit aussi être une métropole qui se vit à l'échelle humaine. Vision Montréal propose un certain nombre de mesures pour mieux préserver la qualité de vie dans les quartiers :

- Zones harmonisées : en s'appuyant sur le modèle parisien des « espaces civilisés », Vision Montréal prône la mise en place de zones harmonisées dans différents secteurs ciblés de la ville. Par une série d'interventions sur le domaine public (design unique, signalisation, marquage, chaussée, trottoirs, éclairage, vitesse et flots de circulation), l'intégration des parcours de transport collectifs et actifs, l'encadrement des livraisons commerciales, la zone harmonisée fait l'objet d'un réaménagement physique de manière à réduire la pollution (air, bruit, visuelle), à favoriser la piétonnisation, la plantation d'arbres, d'aires végétales, de squares et d'aires de repos et de loisirs (selon la démographie du quartier), l'aménagement de pistes cyclables, l'entretien et la propreté, et l'exclusion de la circulation de transit.
- Zones sans voiture : Montréal est une ville conviviale qui a su, avec son réseau souterrain du centre-ville, s'adapter aux conditions climatiques que sont les nôtres. Vision Montréal a déjà énoncé des orientations pour rendre la ville plus conviviale pour les piétons. Nous croyons que la Ville doit aller plus loin et identifier au centre-ville des artères qui pourraient être piétonnisées (par exemple dans les secteurs touristiques). De même, à l'occasion de l'aménagement de grands secteurs en développement, comme la cour de triage Outremont ou le site Contrecoeur dans Tétraultville, la voie publique doit intégrer des zones sans voiture.
- Livraison et transport de marchandises : le réaménagement de la voie publique dans le but de favoriser les nouvelles orientations en matière de transport pourrait, s'il est mal planifié, occasionner d'innombrables nuisances aux activités commerciales et à la vie économique de la métropole. Deux de ces activités sont la livraison de marchandises et la circulation de véhicules de transport dans des zones mixtes (industrielles/ résidentielles). Déjà fort problématiques dans les secteurs centraux en raison du stationnement en double des véhicules de livraison, ou encore de la présence de camions lourds dans des quartiers aux rues étroites, ces fonctions doivent être mieux

encadrées afin d'en assurer la vitalité et ce, tout en favorisant une meilleure cohabitation avec les autres occupants de la voie publique.

L'aménagement du territoire

Le Plan d'urbanisme de la Ville s'appuie sur deux fondements de base, soit l'intensification des usages du sol, la densification et diversification des activités, tous deux intégrant des principes de développement durable.

Le transport constitue un puissant levier en matière d'aménagement. Il peut agir soit favorablement ou à contresens des priorités si les choix qui sont faits ne sont pas intégrés à la vision d'ensemble du développement de la région métropolitaine. À Vision Montréal, nous avons identifié plusieurs initiatives, dont les zones harmonisées et les zones sans voiture. Celles-ci nécessitent une approche qui intègre les impératifs en matière de transport et les exigences d'un aménagement de notre milieu urbain convivial, efficace et sensible aux enjeux environnementaux d'aujourd'hui et de demain. Il doit y avoir une prise de conscience plus élevée de la part des acteurs clés et des citoyens pour mettre en valeur cette relation incontournable et pour réussir à la fois nos objectifs en matière de transport et notre vision d'aménagement du territoire.

Réussir l'ensemble de ces transformations dans la gestion des déplacements, l'aménagement du territoire et la vie de quartier ne saurait se faire sans une concertation accrue de l'ensemble des acteurs concernés (transporteurs collectifs, citoyens, associations de commerçants, villes, gouvernements, etc.). Montréal devra s'assurer que les mécanismes de concertation nécessaires sont en place pour permettre à tous de participer à l'étude des projets de développement en amont de leur réalisation.

L'investissement dans les infrastructures

Il est de notoriété publique que l'administration Tremblay s'est littéralement trainée les pieds dans l'entretien routier. Malgré ses promesses, nos rues sont toujours pleines de nids-de-poule et rien n'est fait pour corriger la situation. Il importe d'investir des sommes importantes et récurrentes tant pour la chaussée que pour les trottoirs. Il faut aussi établir une meilleure répartition des budgets d'immobilisation entre les arrondissements et ce, en fonction de l'état réel des infrastructures locales. Vision Montréal fait de cet enjeu une question fondamentale sur laquelle cette administration sera jugée. La sécurité publique est en jeu et nous ne pouvons pas nous permettre le laisser-aller que nous a servi l'administration ces dernières années.

6. LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

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

Le Plan de transport des marchandises

En 2001, la grande région de Montréal a adopté un plan stratégique pour le transport des marchandises. Ce plan résultait de plus de trois ans de concertation entre les acteurs des quatre modes de transport des marchandises, les principaux partenaires économiques, les acteurs

politiques et socio-économiques de la grande région de Montréal. Cependant, l'administration actuelle a relégué au second plan cette stratégie essentielle pour le développement économique de la grande région de Montréal. Il est essentiel pour l'administration municipale de soutenir les quatre piliers du transport des marchandises, soit le port de Montréal, l'aéroport de Montréal, le réseau routier et le réseau ferroviaire, même si certains d'entre eux ne sont pas directement sous la responsabilité de la Ville.

En plus d'agir pour renforcer les activités portuaires et aéroportuaires, la Ville doit être en mesure de s'assurer que se réalise le parachèvement de l'autoroute 30, cette voie de contournement particulièrement importante pour l'industrie du camionnage. Montréal doit aussi voir à ce que soit mieux encadré le transport des matières dangereuses et qu'on protège l'intégrité des liens ferroviaires sur le territoire.

Vision Montréal préconise ainsi la mise en place d'un secrétariat municipal afin de coordonner la mise en oeuvre des recommandations et les mises à jour issues du Comité interrégional sur le transport des marchandises (CITM).

7. LA GOUVERNANCE

- 20^e chantier : Revoir la gouvernance

Si Montréal est le moteur et le coeur de la région métropolitaine, la Ville ne peut réaliser seule le repositionnement des orientations en matière de transport. Elle ne peut influencer directement qu'une partie du système de transport alors que d'autres intervenants jouent des rôles clés et les ceintures urbaines entourant la Ville échappent à son autorité. De même, des pouvoirs décisionnels et la capacité financière reposent largement entre les mains des autorités supérieures.

La concertation régionale sur les enjeux du transport n'a pas toujours été facile à réaliser. Des priorités divergentes, des rivalités naturelles et des questions de financement ont toutes influé sur le cours des événements, ralentissant souvent la prise de décision et la mise à exécution de projets structurants.

D'autre part, les élus de Montréal et de la région réclament depuis longtemps une responsabilité et une reddition de compte accrues en matière de transport en commun, vu l'importance du transport sur les enjeux d'aménagement du territoire et de gestion des infrastructures. La grande région de Montréal dispose de plusieurs organismes de transport collectif comme la STM, d'une agence qui exploite les trains de banlieues (AMT), et de conseils intermunicipaux de transport (CIT) qui assurent la desserte de la troisième couronne. Toutes ces organisations sont en concertation pour la mise en oeuvre de certaines mesures positives pour le transport collectif. Cependant, l'absence d'entente organisationnelle et opérationnelle engendre des retards dans l'application de bon nombre d'initiatives et projets divers.

En l'occurrence, Vision Montréal propose la création d'une entité régionale, telle qu'une *Société de transport du Montréal métropolitain* (STMM), modelée sur l'approche parisienne avec la Régie autonome des transports de Paris – RATP. Cette société aurait la responsabilité de coordonner, planifier, financer et développer les transports collectifs de la grande région et deviendrait maître

d'oeuvre des grands projets d'infrastructures de transport. Bien sûr, un plan de transport, adopté par les instances régionales appropriées, encadrerait l'action de cette STMM. Cette proposition implique donc la fusion des sociétés de transport de Montréal, de Laval, de la Rive-Sud, l'AMT et un partenariat avec les CIT desservant la troisième couronne. Elle implique également l'intégration, sur une période de plusieurs années, des conventions collectives, l'opportunité d'établir une stratégie tarifaire cohérente et complémentaire, l'exploitation plus efficace du matériel roulant sur l'ensemble du territoire métropolitain et une meilleure planification des projets de développement.

Dans les modes de financement, il faut composer avec deux réalités de base :

- **Les frais de fonctionnement (frais d'entretien du matériel roulant)** : pour les frais de fonctionnement un mode de contribution équitable de la part des municipalités doit être élaboré. Minimalement, un mode comportant un montant de base pour chacune des municipalités et, ensuite, un ajustement en fonction du nombre d'usagers des transports collectifs. Il est aussi proposé que le gouvernement du Québec contribue aux frais de fonctionnement et d'opération de cette société, à hauteur de 20 %, indexés sur une base annuelle.
- **Les coûts d'immobilisation (achat du matériel roulant; autobus, wagons et rames de métro; entretien et rénovation du patrimoine immobilier)** : il y a nécessité de trouver une formule qui soit équitable pour l'ensemble des besoins et des populations desservies. Parmi celles-ci, la participation des gouvernements provincial et fédéral, ainsi que de la région est essentielle. Selon nous, une participation de 15 % de la région devrait lui conférer le droit de décider des projets.

Vision Montréal insistera auprès de la Communauté métropolitaine de Montréal afin de mettre en place un groupe de travail technique pour analyser la mise en fonction d'une nouvelle structure organisationnelle du transport collectif sur le territoire de la CMM. Ce groupe comprendrait les sociétés de transport, l'AMT, le ministère des Transports et le ministère des Affaires municipales. Il est entendu qu'en vertu de son mandat, cette nouvelle société aurait aussi la responsabilité d'établir des partenariats particuliers avec les entreprises privées. Ces partenariats prendraient normalement la forme des partenariats publics et privés (PPP) mis de l'avant par le gouvernement du Québec.

En ce qui concerne sa structure organisationnelle, nous croyons que certaines balises doivent être préétablies, alors que d'autres seront précisées par le groupe technique. Cette société sera:

- une société de nature parapublique;
- dotée de mécanismes de reddition de comptes permettant de garantir sa responsabilité auprès de la population de la région métropolitaine;
- investie du pouvoir de déterminer les priorités en matière de développement et d'assurer la maîtrise d'oeuvre des projets.

8. LE MOYEN DE SES AMBITIONS

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

Le cadre financier demeure le nerf de la réussite du projet « Réinventer Montréal ». Par delà, les réajustements entre les divers partenaires gouvernementaux et locaux, la proposition de l'administration Tremblay repose sur l'installation de péages aux entrées de la ville.

C'est un peu mince comme proposition. Nous avons l'impression que l'administration Tremblay ne sait pas quoi inventer pour masquer son incurie en transport collectif. Est-ce que le péage vise à réduire le nombre de véhicules automobiles sur le territoire de l'île ou pour engranger de l'argent.

Vision Montréal n'adhère pas d'emblée à la thèse voulant que la mise en oeuvre d'un plan de transport doive se financer au moyen d'un système de péage aux entrées sur l'île. D'autres solutions en matière de transport collectif peuvent être mises en place avant d'en arriver là. Tout repose dans les choix qui sont priorisés et, à cet égard, nous sommes d'avis que l'approche que nous préconisons libérera les ressources financières nécessaires pour réussir le transport de demain à Montréal. D'autre part, une telle stratégie entraînera vraisemblablement une réplique équivalente de la part des villes voisines riveraines de Montréal, neutralisant ainsi les objectifs visés.

En conclusion, la réalisation d'un Plan aussi ambitieux repose sur la capacité de la Ville et de son maire d'exercer un leadership fort tant auprès des instances gouvernementales à Québec, à Ottawa, mais aussi au palier régional. Lorsque nous faisons le bilan des démarches du maire, on se rend rapidement compte que ce leadership fait gravement défaut à l'hôtel de ville.

Monsieur le Maire a beau se lancer sur toutes les tribunes, personne ne l'écoute. Cette administration doit donc revoir ses façons de faire, et ce rapidement. Elle doit agir pour devenir plus réaliste, bâtir ses alliances, rallier les acteurs. C'est ça l'essentiel du leadership; c'est ça l'essentiel de ce que doit faire le maire.

Merci.