

Direction
des transports

Bilan quinquennal 2008-2012

Mise en œuvre du
Plan de transport



Montréal 

Vision du *Plan de transport*

Montréal s'est donnée une Vision de transport et des objectifs stratégiques qui s'inscrivent dans les orientations dégagées lors du Sommet de Montréal, de juin 2002. Cette Vision a été largement endossée par la suite lors des diverses consultations menées auprès des grands partenaires, des intervenants en transport et de la population. La Vision du *Plan de transport* consiste à :

« Assurer les besoins de mobilité de tous les Montréalais, en faisant de notre agglomération un endroit agréable à vivre ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement. Pour ce faire, Montréal veut réduire de manière significative la dépendance à l'automobile par des investissements massifs dans les modes de transports collectif et actif tels le tramway, le métro, l'autobus performant, le train, le vélo et la marche ainsi que sur des usages mieux adaptés de l'automobile tels que le covoiturage, l'autopartage et le taxi. »

Bilan quinquennal 2008-2012

Mise en œuvre du *Plan de transport*

Le présent document a été préparé par :

Direction des transports
Service des Infrastructures, transport et environnement

En collaboration avec :

Société de transport de Montréal

Avec l'aide technique et professionnelle :

AECOM et CIMA+
François Major, conseiller en transport

Table des matières

Liste des annexes	7
Liste des figures	7
Liste des tableaux	9
Liste des photos	10
Mot de monsieur Réal Ménard.....	11
Mot de monsieur Michel Labrecque.....	13
1. Introduction	15
2. Contexte	17
2.1 Démarche du <i>Plan de transport</i>	17
2.2 Évolution du contexte de planification.....	18
2.3 Évolution sociale, économique et environnementale.....	20
2.4 Gouvernance et gestion des infrastructures	21
Partie I - Suivi des moyens et des résultats	23
3. Transport en commun	25
3.1 Interventions	26
3.1.1 Offre de service	26
3.1.2 Infrastructures	39
3.2 Résultats obtenus.....	42
3.2.1 Utilisation du transport en commun.....	42
3.2.2 Conditions de transport	50
4. Transport actif	55
4.1 Interventions.....	55
4.2 Résultats obtenus.....	64
5. Usages collectifs de l'automobile	69
5.1 Gestion de la demande	69
5.2 Covoiturage	72
5.3 Autopartage.....	73
5.4 Taxi.....	76
6. Réseau routier et stationnement	79
6.1 Réseau routier.....	79
6.1.1 Interventions	79
6.1.2 Résultats obtenus.....	87
6.2 Stationnement	93

7. Sécurité et qualité de vie	97
7.1 Interventions	97
7.2 Résultats obtenus	102
8. Déplacements à vocation économique et transport de marchandises	109
8.1 Interventions	109
8.2 Résultats obtenus	113
9. Innovation	119
Partie II - Environnement et aménagement du territoire	123
10. Environnement	125
10.1 Gaz à effet de serre	125
10.2 Qualité de l'air	130
11. Aménagement du territoire	133
11.1 Densité d'occupation aux abords du transport en commun	133
11.2 Empreinte au sol du transport routier.....	134
11.2.1 Réseau routier municipal	135
11.2.2 Stationnements	136
Partie III - Financement, gouvernance et planification	139
12. Financement, gouvernance et planification	141
12.1 Financement du <i>Plan de transport</i>	141
12.2 Gouvernance du transport	148
12.3 Planification locale	149
13. Synthèse des dépenses	155
13.1 Immobilisations de 2008-2012	156
13.2 Contributions de Montréal aux organismes de transport collectif.....	162
13.3 Contribution du gouvernement aux coûts d'exploitation de la STM	163
13.4 Synthèse des dépenses en transport	164
13.5 Comparaison des investissements consentis par Montréal avec les objectifs du Plan.....	164
Partie IV - Regard critique sur le déploiement du Plan	167
14. Évaluation globale des efforts de mise en œuvre des moyens et des résultats	169
14.1 Évaluation par domaine d'intervention.....	169
14.2 Évaluation en fonction des grands objectifs du Plan	181
15. Évaluation globale des avancements par chantier	185
16. Conclusion	191
Annexes	193

Liste des annexes

Annexe A : Indicateurs.....	193
Annexe B : Sigles.....	203
Annexe C : Prix décernés à la Ville de Montréal et à la Société de transport de Montréal (STM).....	207
Annexe D : Bilan des réalisations des arrondissements.....	211

Liste des figures

Figure 1 : Offre de service du métro, 2006-2012 (en millions de véhicules-km)	27
Figure 2 : Offre de service du réseau d'autobus, 2006-2012 (en millions de véhicules-km).....	30
Figure 3 : Évolution cumulative de l'offre de transport en commun, 2006-2012	34
Figure 4 : Offre annuelle du réseau d'autobus, par stratégie, 2007-2012 (en millions de véhicules-km)	36
Figure 5 : Améliorations du réseau d'autobus, par arrondissement et par ville liée.....	38
Figure 6 : Réseau de MPB de la STM	41
Figure 7 : Achalandage annuel du transport en commun, autobus-métro (en millions d'usagers)	43
Figure 8 : Achalandage annuel aux tourniquets du métro (en millions d'usagers).....	44
Figure 9 : Part de la croissance totale des déplacements, par stratégie, depuis le début du PASTEC.....	45
Figure 10 : Portrait du transport en commun par autobus, par arrondissement et par ville liée.....	45
Figure 11 : Achalandage du transport adapté (en millions d'usagers annuels)	46
Figure 12 : Achalandage du réseau de taxis collectifs (en usagers annuels)	46
Figure 13 : Achalandage annuel des lignes de trains de banlieue de l'AMT (en millions de déplacements)	47
Figure 14 : Taux d'occupation annuel des stationnements incitatifs de l'AMT	48
Figure 15 : Achalandage et capacité des stationnements incitatifs aux abords des stations de métro et des dessertes express d'autobus	48
Figure 16 : Achalandage annuel et capacité des stationnements incitatifs de la ligne Vaudreuil/Hudson	49
Figure 17 : Achalandage annuel et capacité des stationnements incitatifs de la ligne Deux-Montagnes	49
Figure 18 : Nombre de passages-arrêts aux 30 minutes – Service de semaine, 2008 et 2012.....	50
Figure 19 : Accessibilité au Réseau 10 minutes max.....	52
Figure 20 : Évolution du prix du titre mensuel de la STM et des indices IPC et IPT (en dollars)	53
Figure 21 : Nombre de kilomètres de voies cyclables, 2004-2012.....	58
Figure 22 : Réseau cyclable	59

Figure 23 : Évolution du réseau cyclable, par arrondissement et par ville liée	60
Figure 24 : Couverture du service BIXI	62
Figure 25 : Taux de couverture du réseau cyclable, 2006-2012	67
Figure 26 : Territoire couvert par les CGD	71
Figure 27 : Localisation des stations de Communauto, région de Montréal, 2012	74
Figure 28 : Abonnés et nombre de véhicules Communauto, région de Montréal, 2008-2012.....	75
Figure 29 : Kilomètres parcourus par les abonnés de Communauto, région métropolitaine de Montréal, 2008-2012	76
Figure 30 : Interventions dans le réseau routier artériel.....	81
Figure 31 : Variation des indicateurs des déplacements effectués dans le réseau routier en 24 heures, 2008-2011	91
Figure 32 : Évolution des DJMA sur les ponts entourant Montréal, 2008-2012.....	92
Figure 33 : Carrefours sécurisés, sites de cinémomètre et de surveillance aux feux rouges, 2008-2012	99
Figure 34 : Évolution du nombre de victimes, selon la gravité, 2003-2012.....	104
Figure 35 : Proportion des véhicules n'ayant pas respecté le feu rouge aux intersections dotées d'appareils de surveillance, selon le mois	105
Figure 36 : Règlements de camionnage de l'agglomération de Montréal.....	112
Figure 37 : Évolution du nombre et du taux d'emplois dans l'agglomération de Montréal, 2006-2012	114
Figure 38 : Évolution du nombre d'emplois dans l'agglomération de Montréal et le reste de la RMR de Montréal, 2006-2012	114
Figure 39 : Évolution du tonnage de fret aérien manutentionné, 2007-2012	115
Figure 40 : Évolution du trafic de voyageur à l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau, 2006-2012 ...	115
Figure 41 : Évolution du tonnage manutentionné au port de Montréal, 2000-2012.....	116
Figure 42 : Évolution du trafic voyageur au port de Montréal, 2006-2012	117
Figure 43 : Émissions de GES au Québec, 1990 et 2010 (kt éq. CO ₂).....	126
Figure 44 : Évolution des émissions de gaz à effet de serre issues du transport routier par habitant, 1990-2010 (t éq. CO ₂ /habitant)	128
Figure 45 : Évolution des ventes d'essence dans le territoire de l'AMT, 2003-2011	130
Figure 46 : Jour de mauvaise qualité de l'air, depuis 2008	131
Figure 47 : Empreinte au sol du réseau routier municipal pour les arrondissements de Montréal	135
Figure 48 : Empreinte au sol des stationnements extérieurs	137
Figure 49 : Structure de base du financement du transport, 2012.....	142
Figure 50 : Immobilisations en transport, par catégorie, 2008-2012.....	157
Figure 51 : Évolution des immobilisations en transport selon l'appartenance au <i>Plan de transport</i> , 2008-2012.....	159
Figure 52 : Contribution des gouvernements supérieurs aux immobilisations en transport de Montréal, 2008-2012	161
Figure 53 : Comparaison des montants déboursés par Montréal avec l'effort requis de sa part pour le <i>Plan de transport</i> , 2008-2012.....	165

Liste des tableaux

Tableau 1 : Améliorations du service du réseau de métro (en milliers de véhicules-km).....	28
Tableau 2 : Interventions sur le réseau de métro, 2008-2012	29
Tableau 3 : Interventions sur le réseau d'autobus et de transport adapté, 2008-2012	32
Tableau 4 : Nombre de lignes améliorées du réseau d'autobus, par stratégie, 2008-2012	36
Tableau 5 : Identification des lignes du <i>Réseau 10 minutes max</i> et des stations de métro connexes	51
Tableau 6 : Accessibilité des logis au réseau de la STM.....	51
Tableau 7 : Projets de piétonnisation, 2008-2012	56
Tableau 8 : Projets de Quartiers verts reconnus en 2013	57
Tableau 9 : Kilomètres de voies cyclables, selon le type.....	59
Tableau 10 : Kilomètres de voies cyclables mises aux normes, par année	61
Tableau 11 : Évolution du système de vélos en libre-service	61
Tableau 12 : Part modale des transports actifs selon les principaux motifs, 2003 et 2008 (Montréal)	64
Tableau 13 : Données aux stations de comptage de vélos	65
Tableau 14 : Statistiques d'utilisation du service BIXI	66
Tableau 15 : Taux de couverture du réseau cyclable montréalais, 2006-2012	67
Tableau 16 : Nombre d'organisations inscrites au centre de gestion des déplacements, 2008 et 2012.....	70
Tableau 17 : Taux d'occupation des véhicules, 2003 et 2008 (24 heures)	72
Tableau 18 : Évolution du nombre d'automobiles et de stations d'autopartage dans la région de Montréal, 2008-2012	74
Tableau 19 : Évolution du nombre de véhicules de promenade immatriculés dans la grande région de Montréal, 2008 à 2012	88
Tableau 20 : Évolution du nombre de véhicules de promenade selon le type de véhicule, 2008-2012	89
Tableau 21 : Variation du taux de motorisation des ménages de l'agglomération de Montréal, 2006-2011	89
Tableau 22 : Évolution de la demande de véhicules, en 24 heures, dans la région métropolitaine de Montréal, 2008-2011	90
Tableau 23 : DJMA, en section courante, des autoroutes 13, 15, 25 et 40.....	93
Tableau 24 : Nombre de places de stationnement tarifées sur rue et hors rue de la Ville de Montréal, 2008 à 2011	95
Tableau 25 : Évolution du nombre de collisions annuelles, selon la gravité.....	103
Tableau 26 : Moyenne des vitesses moyennes et des vitesses au 85 ^e centile, avant et après l'implantation de la limite à 40 km/h.....	106
Tableau 27 : Distances parcourues par jour et nombre de déplacements actifs pour tous motifs, 2003 et 2008	107
Tableau 28 : Évolution du nombre de véhicules immatriculés de type « institutionnel, professionnel ou commercial », 2008-2012	117
Tableau 29 : Nombre de véhicules immatriculés, selon leur catégorie	127

Tableau 30 : Émissions de GES, issues du transport routier, dans le territoire de l'agglomération de Montréal et de la province de Québec, 1990 et 2010 (kt éq. CO ₂).....	127
Tableau 31 : Évolution de la densité résidentielle aux abords du métro, 2006-2011	133
Tableau 32 : Évolution de la densité résidentielle aux abords des gares de trains, 2006-2011	134
Tableau 33 : Évolution des immobilisations en transport, par catégorie, 2008-2012.....	156
Tableau 34 : Immobilisations totales en transport par catégorie et selon l'appartenance au <i>Plan de transport</i> , 2008-2012	157
Tableau 35 : Évolution des immobilisations en transport selon l'appartenance au <i>Plan de transport</i> , 2008-2012	158
Tableau 36 : Contribution des gouvernements supérieurs aux immobilisations en transport de Montréal, par catégorie, 2008-2012	160
Tableau 37 : Contribution de Montréal à la STM, 2008-2012.....	162
Tableau 38 : Contribution de Montréal à l'AMT, 2008-2012.....	163
Tableau 39 : Contribution du gouvernement du Québec aux coûts d'exploitation de la STM, 2008-2012 ..	163
Tableau 40 : Synthèse des dépenses en transport par partenaire, 2008-2012	164
Tableau 41 : Comparaison des montants déboursés par Montréal avec l'effort requis de sa part pour le <i>Plan de transport</i> , 2008-2012.....	165

Liste des photos

Photos 1 : Situation avant (2008-08-12) et après (2009-11-18) les travaux à l'intersection du boulevard des Trinitaires et de la rue Jogues.....	100
Photos 2 : Situation avant (2008-03-25) et après (2011-12-12) les travaux à l'intersection des rues Berri et Ontario	100

Mot de monsieur Réal Ménard



En 2008, notre Administration adoptait son premier *Plan de transport*, un document ambitieux bénéficiant d'une très forte adhésion de la part des Montréalais.

Portés par cet élan collectif, nous avons œuvré, durant cinq ans, à réduire la dépendance à l'auto solo, tout en offrant des modes de déplacements alternatifs et durables de transports collectif et actif. Nous avons travaillé à optimiser le partage de la chaussée, à réaménager et à réhabiliter une partie du réseau routier. Nous avons veillé à rendre davantage sécuritaires et paisibles de nombreux quartiers de Montréal.

Soutenus par de grandes ambitions, nous avons pris un véritable virage vert; la façon de planifier nos projets, nos actions et nos réalisations portent maintenant le sceau de la mobilité durable.

Dans certaines sphères, notamment en transport collectif, nous avons dépassé nos objectifs, pourtant très élevés. L'augmentation de l'achalandage a atteint 12 % en 2012, surpassant l'objectif de 8 %. Des résultats spectaculaires, qui sont directement liés à une hausse substantielle de l'offre et à des investissements significatifs dans ce domaine.

Les transports actifs occupent une place centrale dans le *Plan de transport*. Aujourd'hui, plus de la moitié de la population montréalaise bénéficie d'un lien cyclable à moins de 300 mètres de son domicile, grâce à un réseau de 602 km. Quant à BIXI, un succès montréalais qui rayonne à l'international, il continue à être incroyablement populaire à Montréal. En 2012, pas moins de 4,4 millions de déplacements ont été enregistrés!

Les piétons ont également pu profiter d'une dizaine de projets de piétonnisation et de 144 carrefours sécurisés. Avec l'implantation systématique du projet de 40 km/h dans les milieux résidentiels, et une panoplie de mesures de modération de la circulation, Montréal a offert aux familles des milieux de vie davantage sécurisés et paisibles.

Montréal a poursuivi ses efforts pour favoriser les déplacements à vocation économique par des interventions ciblées aux pôles stratégiques que sont le port de Montréal et les aéroports. D'ailleurs, trois projets majeurs d'amélioration de l'accessibilité aux installations portuaires en sont à diverses phases de réalisation.

Au chapitre de l'innovation, Montréal a créé le Centre de gestion de la mobilité urbaine, le cœur et le cerveau des systèmes intelligents de transport. Grâce aux dernières innovations technologiques, nous serons bientôt en mesure d'améliorer la rapidité d'intervention auprès de diverses artères, la gestion dynamique des feux de circulation, tout en offrant des choix d'itinéraires aux usagers et ce, en temps réel.

La hausse du taux d'émission de gaz à effet de serre, attribuable pour une grande part au réseau routier, est restée stable à 8 %, entre 1990 et 2010, alors que le taux québécois a augmenté de 18,4 % durant cette période.

Nous invitons nos lecteurs à prendre connaissance du Bilan 2008-2012 du *Plan de transport*. De façon réaliste et pragmatique, et surtout sans complaisance, nous y brosons le tableau des efforts déployés et du degré d'atteinte des résultats, non seulement des réalisations présentées par secteur d'activités, mais également par domaine d'interventions et selon l'état d'avancement des 21 chantiers. Nous proposons également un regard critique et constructif de ce Plan, qui nous permet de saisir l'ampleur du travail réalisé en cinq ans, à mi-parcours de l'horizon 2018 fixé à l'origine.

Grâce à l'engouement et à la mobilisation des Montréalais et des membres de la société civile, le *Plan de transport* 2008 nous a donné une formidable impulsion. Nous souhaitons de nouveau solliciter, dès l'automne, les Montréalais pour nous appuyer dans la révision du prochain Plan et nous donner, pour les cinq prochaines années, un Plan et des orientations qui fassent de nouveau l'unanimité.

Rêvons à une ville où bien des alternatives à l'automobile s'offriront aux Montréalais, qui disposeront d'un espace public partagé, rehaussé et intégré aux milieux de vie. Restons à l'affût des projets avant-gardistes pour conserver notre statut de métropole phare en matière de mobilité durable!



Réal Ménard

Responsable du transport au comité exécutif de la Ville de Montréal

Mot de monsieur Michel Labrecque



En 2007, la Société de transport de Montréal (STM) s'est associée à la démarche d'élaboration du *Plan de transport*, par laquelle la Ville de Montréal confirmait sa volonté de faire du transport collectif l'un des principaux outils de mobilité durable des Montréalais.

Dans cette foulée, la STM proposait, dans son *Plan stratégique 2020*, d'assurer les besoins de mobilité de la population en offrant le réseau de transport collectif le plus performant et vert en Amérique du Nord.

Adopté en 2011, ce Plan prévoit un ensemble de mesures visant à réduire l'utilisation de l'auto solo et d'augmenter de 40 % l'achalandage, pour atteindre 540 millions de déplacements en 2020.

Déjà, la STM a complété avec succès son *Programme d'amélioration des services de transport en commun 2007-2011 (PASTEC)* en augmentant son offre de service globale de 25 % alors que l'objectif fixé par le gouvernement du Québec était de 16 %. En 2012, la STM a poursuivi la bonification de son offre de service ce qui s'est traduit, pour le réseau de bus, par une augmentation de 29,1 % depuis le début du PASTEC, soit une hausse de 20,3 millions de kilomètres. Pour le réseau de métro, l'augmentation s'élève à 30,6 %, soit un ajout de 18,3 millions de kilomètres. Quant à l'achalandage, il a atteint 412,6 millions de déplacements en 2012, un record dans l'histoire du transport collectif à Montréal! Durant cette période, le taux de satisfaction générale de la clientèle est passé de 84 % à 88 %, entre 2006 et 2012.

La STM a également lancé plusieurs grands projets, tels que les nouvelles voitures de métro AZUR, la rénovation des stations de métro, le renouvellement du parc de bus et ses installations ainsi que l'implantation de nouveaux axes contenant des mesures préférentielles pour bus (MPB). L'entreprise a aussi mené plusieurs actions pour le réseau de bus en 2012. Elle a notamment créé la ligne *71-Du Centre* dans le quartier de Pointe-Saint-Charles, mis en place des dessertes de taxi collectif pour les aînés à l'Île-des-Sœurs, Pointe-Claire et Dorval et bonifié l'offre de taxi collectif à Senneville.

En prévision des travaux de réfection du complexe Turcot, quatre nouvelles lignes express de bus ont été créées afin d'assurer la mobilité de la clientèle provenant de l'Ouest de l'île, à destination du centre-ville. Par ailleurs, le réaménagement du carrefour Henri-Bourassa/Pie-IX a donné lieu au prolongement de la ligne *139-Pie-IX* jusqu'au stationnement incitatif à Laval. De plus, la STM a mis en place quatre nouvelles voies réservées, ce qui porte son réseau à 147,8 km. Enfin, dans le but de faciliter la compréhension de l'utilisation du réseau de bus, elle STM a introduit les familles de service.

Pour soutenir le rythme de la croissance de l'achalandage lié aux objectifs du *Plan stratégique 2020*, la priorité de la STM est de remplacer les bus, les voitures de métro, les systèmes et les équipements vieillissants. En même temps, la population souhaite compter sur de nouveaux systèmes de transport collectif. Dans un tel contexte, il est clair que les ressources financières actuelles, qui incluent les contributions soutenues de la clientèle et de l'agglomération de Montréal, demeureront nettement insuffisantes.

Fort d'un consensus régional établi au sein de la Communauté métropolitaine de Montréal, la STM préconise depuis plusieurs années une participation accrue des automobilistes de la région de Montréal au financement qui permettrait d'assurer au transport collectif une source dédiée, indexée et récurrente. Grâce à une formule de financement bonifiée, les grands chantiers du *Plan de transport* pourront se réaliser ou même s'accélérer. Et la STM poursuivra son engagement de déplacer, réaliser et réussir le transport collectif pour le bénéfice de tous les Montréalais.



Michel Labrecque
Président du conseil d'administration de la STM

1 Introduction

Élément essentiel de toute bonne démarche de planification, la reddition de compte permet de faire le bilan sur les avancements et de les évaluer selon les objectifs et les cibles fixés. Le *Plan de transport* s'est donné cette exigence en 2008, en même temps qu'il se dotait d'une Vision axée sur la mobilité durable et d'un vaste programme ambitieux.

Le présent rapport constitue le premier Bilan quinquennal du *Plan de transport*. Il succède les bilans annuels produits antérieurement et couvre la période s'échelonnant de 2008 à la fin de 2012. Quelques interventions datant de 2006 et de 2007 font partie du Bilan, celles-ci ayant été réalisées pendant l'élaboration même du *Plan de transport*.

Alors que les bilans annuels précédents décrivaient les réalisations du *Plan de transport*, ce Bilan présente à la fois le suivi des réalisations et des résultats. De plus, il contient une appréciation de la démarche en termes d'efforts et d'avancement. Les constats effectués seront utiles et essentiels pour aborder la révision du *Plan de transport*, prévue pour 2014.

Le Bilan quinquennal a fait l'effort de rechercher toutes les données disponibles dans le but de présenter les moyens et les résultats de manière chiffrée, dans la mesure du possible. Il est important de noter que le Bilan n'a pas eu à sa disposition de données récentes sur les déplacements, puisque l'enquête *Origine-Destination* 2013, qui suivra celle de 2008, ne sera réalisée qu'à l'automne 2013. Les résultats de cette enquête ne seront disponibles au mieux qu'à la fin de 2014. De plus, certaines données stratégiques concernant les réseaux, comme les temps de déplacement, ne font pas l'objet d'études et de recherches suffisantes et concluantes par la communauté du transport à Montréal.

Contenu du Bilan quinquennal

Outre l'introduction (chapitre 1), un rappel des grands éléments de contexte de la période de déploiement de cinq ans du *Plan de transport* (chapitre 2) et la conclusion, le Bilan quinquennal comprend quatre principales parties et deux annexes.

La partie I présente, à l'aide d'indicateurs, le suivi de la mise en œuvre des moyens et de l'atteinte de résultats selon les principaux domaines d'intervention du Plan :

- transport en commun (chapitre 3);
- transport actif (chapitre 4);
- usages collectifs de l'automobile (chapitre 5);
- réseau routier et de stationnement (chapitre 6);
- sécurité et qualité de vie (chapitre 7);
- déplacements à vocation économique et transport de marchandises (chapitre 8);
- innovation (chapitre 9).

La partie II traite de l'environnement et de l'aménagement du territoire sous l'angle des interactions du transport avec ces deux facettes du développement durable.

La partie III regroupe les aspects financiers du Plan, d'une part le contexte et les efforts de Montréal pour changer les structures de financement et de gouvernance et, d'autre part, les dépenses de Montréal et de ses partenaires pour réaliser le Plan.

La partie IV présente un regard critique de la mise en œuvre des interventions en termes d'efforts d'atteinte des objectifs, ainsi que le niveau d'avancement des 21 chantiers du Plan.

Les annexes regroupent notamment l'ensemble des indicateurs de suivi des moyens et des résultats du *Plan de transport*, ainsi que les bilans des réalisations des arrondissements, pour la période de 2008 à 2012.

Enfin, à ne pas négliger, l'annexe B permet de comprendre les sigles utilisés dans le document.

2 Contexte

2.1 Démarche du Plan de transport

Montréal et ses grands partenaires ont convenu, lors du Sommet de Montréal de juin 2002, que Montréal devait se doter d'un *Plan de transport*, s'appuyant sur les orientations fortes suivantes :

- choisir le transport collectif comme mode privilégié de déplacement des personnes;
- favoriser les modes de transport de remplacement à l'automobile;
- consolider Montréal en tant que plaque tournante du transport des marchandises;
- adapter l'offre de transport afin de renforcer les pôles existants et de limiter l'étalement urbain;
- adopter des cibles précises de réduction de l'usage de l'automobile.

Montréal s'est ensuite donné un plan global, *Imaginer – Réaliser Montréal 2025 – Un monde de créativité et de possibilités*, dont l'objectif central portait sur la qualité de vie des citoyens. Ce plan d'ensemble comporte plusieurs volets, dont celui du *Plan de transport*.

L'élaboration du *Plan de transport* a débuté en 2002. La première étape a été de dégager la Vision et les objectifs stratégiques¹ de la Ville, communs aux grands partenaires et aux arrondissements. La deuxième étape a porté sur la description du système de transport montréalais, le *Portrait et diagnostic*², soit une évaluation des forces et des faiblesses de la Ville en matière de transport, en fonction de la Vision élaborée à la première étape. La Vision visait à :

« Assurer les besoins de mobilité de tous les Montréalais, en faisant de notre agglomération un endroit agréable à vivre ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement. Pour ce faire, Montréal veut réduire de manière significative la dépendance à l'automobile par des investissements massifs dans les modes de transport collectif et actif tels le tramway, le métro, l'autobus performant, le train, le vélo et la marche ainsi que sur des usages mieux adaptés de l'automobile tels le covoiturage, l'autopartage et le taxi. »

Cinq grands objectifs viennent préciser la Vision du *Plan de transport* :

- offrir des conditions optimales de déplacement en termes de temps, de confort, d'accessibilité, de sécurité et de coût;
- améliorer la qualité de vie des citoyens, notamment dans les domaines de la santé et de la sécurité;
- améliorer la qualité de l'environnement;
- soutenir le dynamisme de l'économie montréalaise;
- planifier conjointement le transport et l'aménagement du territoire.

Le 17 mai 2007, Montréal a présenté le document de consultation du *Plan de transport*. Ce document rassemblait des propositions concrètes, dans un horizon de vingt ans, dans les différents domaines influant l'organisation des déplacements. Il exprimait d'abord et avant tout, à travers neuf cibles d'intervention, un choix ambitieux : celui du transport collectif comme moyen privilégié de déplacement des personnes et comme outil structurant du développement de Montréal, afin de tenir compte des enjeux de la qualité de la vie et des changements climatiques.

¹ Ville de Montréal, *Plan de transport : Vision et objectifs*, mars 2005.

² Ville de Montréal, *Portrait et diagnostic*, juin 2005.

La version définitive du *Plan de transport*, adoptée en juin 2008, a intégré les recommandations des commissions qui ont été issues des consultations publiques. Les projets prioritaires sont par ailleurs présentés sous la forme de 21 chantiers à réaliser dans une période de dix ans.

Plusieurs aspects ont été déterminés dans le *Plan de transport* comme éléments à mesurer pour estimer l'ampleur des améliorations apportées au système de transport, les changements liés aux habitudes de déplacement des Montréalais et l'amélioration des autres facteurs sociaux et environnementaux en lien avec le transport. Quatre bilans annuels³ ont permis de suivre les interventions et les réalisations de Montréal et de ses partenaires. Ce suivi annuel du Plan visait à faire le point sur l'avancement de la réalisation de ses objectifs, de façon régulière, et de se donner l'opportunité de réorienter annuellement les travaux et d'adapter les budgets.

Cinq ans après l'adoption du Plan, ce premier Bilan quinquennal fait quant à lui état des moyens mis en place et des résultats obtenus au chapitre des habitudes de déplacement des Montréalais durant cette période. Le présent document peut être considéré non seulement comme un bilan du déploiement du *Plan de transport*, mais aussi comme un exercice préparatoire en vue de la révision de celui-ci.

2.2 Évolution du contexte de planification

Les cinq dernières années ont été riches en exercices de planification d'ensemble, particulièrement dans le domaine du transport en commun. Les documents de planification tels le *Plan de transport*, le *Plan stratégique 2020* de la Société de transport de Montréal (STM), le *Plan stratégique 2020* de l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) ont en effet défini plusieurs nouveaux objectifs stratégiques qui sont à la base de la planification des transports dans la grande région de Montréal :

- augmenter la part modale du transport collectif de 5 %, d'ici 2020;
- augmenter la part modale du transport actif de 3 %, d'ici 2020;
- augmenter l'achalandage annuel de la STM de 405 millions de passagers en 2011 à 540 millions, en 2020;
- augmenter l'achalandage annuel global du transport collectif dans la région de 480 millions de passagers en 2011 à 640 M en 2020;
- réduire les gaz à effet de serre (GES) de 30 % par rapport à l'objectif de 1990, d'ici 2020.

En juin 2008, le *Plan de transport* proposait des objectifs d'augmentation d'achalandage du transport collectif en conformité avec la *Politique québécoise du transport collectif* (PQTC) du gouvernement du Québec. Des orientations stratégiques modernes de transport basées sur une Vision inspirée des principes du développement durable étaient alors adoptées. Le volet routier du Plan se limitait à conserver le niveau d'investissement historique de 2008 à des fins de maintien des infrastructures routières.

En octobre 2011, la STM a fait adopter, par le conseil d'agglomération de Montréal, le *Plan stratégique 2020*, un effort de planification stratégique important. Le Plan 2020 succédait le *Programme d'amélioration des services de transport en commun* (PASTEC) mis de l'avant quelques années plus tôt par la STM en réponse à la PQTC. Le PASTEC avait pour objectif d'augmenter l'achalandage de 8 % dans le territoire de l'agglomération de Montréal.

³ 2008-2009, 2009-2010, 2010 et 2011

Le Plan 2020 s'est lui aussi donné des objectifs d'achalandage élevés (faire passer l'achalandage de 405 millions de passagers en 2011, un record historique depuis 1949, à 540 millions de passagers), ce qui représenterait un transfert modal de 5 % en faveur du transport collectif. Ce Plan contenait la programmation des investissements à réaliser durant la période 2011-2020, autant en maintien qu'en développement dans l'île de Montréal. Les investissements, à hauteur de 9,9 G\$, touchaient principalement au métro (voitures, infrastructures et systèmes) et aux autobus (augmentation du parc de 1705 à 2089 autobus, centres de transport, mesures préférentielles, etc.). Les projets de tramway (1,1 G\$) et de prolongements de métro (1,6 G\$) étaient également prévus.

Quant à l'offre de service, le Plan 2020 prévoyait augmenter l'offre kilométrique du métro de 75 millions en 2011 à 97,2 millions en 2020. L'offre de service des autobus passait de 85,3 millions-km en 2011 à 107,4 millions-km en 2020. Une telle augmentation de l'offre de service nécessitait que la participation financière du gouvernement du Québec, liée à la PQTC pour l'accroissement des services de transport, soit reconduite dans les prochaines années. Le Plan 2020 nécessite en effet un apport de financement supplémentaire important atteignant 262 M\$ en 2020. À cette fin, le Plan évoquait l'idée d'implanter un péage routier à l'échelle régionale.

L'AMT a rendu public, à l'automne 2011, son plan stratégique de développement du transport en commun intitulé *Vision 2020 – Transports collectifs d'avenir pour la région métropolitaine de Montréal*. Cette Vision proposait des investissements de 16,8 G\$ d'ici 2020. Ce Plan proposait trois axes d'intervention : simplifier le déplacement, améliorer le transport collectif et fournir un réseau rapide et multimodal. Il s'était donné des cibles à atteindre d'ici 2020, notamment à l'égard de l'achalandage annuel (+33 %) et de la part modale du transport collectif (de 25 % en 2011 à 30 % en 2020). Le Plan ne comportait cependant pas de cadre financier et ne tenait pas compte, par conséquent, de l'entente sur le partage des déficits, ce qui a pu freiner son adoption par la CMM.

En décembre 2011, la CMM a franchi un pas historique avec l'approbation du PMAD par le gouvernement du Québec. Le PMAD affirmait le besoin de baliser le développement démographique dans le territoire par une densification plus grande, la mise en place de Transit Oriented Development (TOD) axé sur le transport collectif et le développement accéléré des réseaux de transport en commun.

Le financement des projets et des services nécessaires pour actualiser la Vision d'aménagement du PMAD n'était pas complètement acquis et constituait le cœur de la problématique d'ensemble du financement dans la région. Un exercice de priorisation des projets, d'une valeur de 23 G\$, est encore nécessaire afin de cerner les besoins précis de financement supplémentaire. Le document de consultation, lancé en avril 2012 par la CMM, portant sur le financement du transport collectif régional a évoqué le péage régional comme source nouvelle de financement.

À l'échelle de l'agglomération de Montréal ou de la Ville de Montréal, d'autres plans ont également été adoptés ou prévus l'être au cours des cinq dernières années, notamment le *Plan de développement durable de la collectivité montréalaise* et le *Plan de développement de Montréal*, encore au stade de projet. De plus, l'élaboration d'un *Plan d'accessibilité au centre-ville et à l'île* est en cours. L'adoption du *Plan de transport* a aussi été suivie par l'élaboration de quelques *Plans locaux de déplacements* à l'échelle des arrondissements.

Par ailleurs, d'autres villes de la région de Montréal ont également emboîté le pas en adoptant ou en amorçant l'élaboration de plans de transport, notamment Laval (*Plan de mobilité durable*) et Longueuil (*Plan de mobilité et de transport*). Quant au ministère des Transports du Québec (MTQ), il a amorcé en 2013 les consultations en vue de la *Politique québécoise de la mobilité durable*.

Enfin, au chapitre de la planification routière, les partenaires publics dans la région, le MTQ et les municipalités, n'ont pas réalisé de plans à long terme pour les routes, entre 2008 et 2012. Les investissements routiers ont été prévus par les outils décisionnels que sont les programmes d'investissement, dans des périodes plus ou moins longues. Les infrastructures routières de la région ont subi un processus de vieillissement qui a mené, dans les dernières années, à des effondrements, des dommages corporels et matériels et un manque de qualité et de fiabilité. Le MTQ a redressé ses programmes d'entretien et de réhabilitation et est en voie de remettre le réseau supérieur en bon état. Du point de vue municipal, malgré des efforts dans les programmes triennaux d'immobilisations récents, Montréal a souffert et souffre chroniquement d'un manque d'investissements dans son réseau routier, qui subit une détérioration lente et continue.

2.3 Évolution sociale, économique et environnementale

Entre 2008 et 2012, la population de l'agglomération de Montréal est passée de 1 896 110 habitants à 1 981 672 habitants, soit une croissance de 0,6 %, tandis que les emplois ont diminué de 0,9 % au cours de cette même période, passant de 950 000 à 941 900. Cette modeste croissance de la population et cette diminution des emplois dans le territoire de l'agglomération confirment la poursuite de la baisse du poids relatif de Montréal à l'échelle de la région métropolitaine, notamment caractérisée par une autonomie grandissante des villes hors de l'île de Montréal.

Si, de façon générale, la poursuite du développement hors de l'île favorise, à l'échelle de la région, la hausse du nombre et de l'utilisation de véhicules motorisés, il est à noter que, dans le territoire de l'agglomération de Montréal, une intensification du développement a été observée durant la période de 2008 à 2012. Cela s'est particulièrement fait autour des axes structurants du système de transport en commun (aux abords des stations de métro et des gares de train de banlieue), réalisant ainsi un des objectifs convergents du *Plan d'urbanisme* (2004) et du *Plan de transport* (2008). Durant la période 2006-2011, le nombre de logements aux abords du métro a connu une hausse 5,3 %, un taux de croissance bien plus élevé que pour le reste du territoire de l'agglomération de Montréal (2,6 %).

Au chapitre de la tarification des services de transport en commun, entre 2008 et 2012, les variations des prix des titres mensuels de la STM (ordinaires et à tarif réduit) ont suivi l'évolution moyenne des indices des prix à la consommation (IPC) et des prix spécifiques aux transports et aux carburants (IPT). À titre d'exemple, les cartes mensuelles à tarif ordinaire de la STM ont connu une augmentation de prix de l'ordre de 16 %. Entre les deux indices de prix choisis pour suivre l'évolution de la tarification de la STM, c'est l'IPT qui a connu la plus forte variabilité. En effet, après le sommet historique enregistré en 2008 (environ 1,50 \$/L), le prix du carburant a subi une forte diminution en 2009 (à 0,80 \$/L) avant d'amorcer une remontée constante, pour aujourd'hui s'approcher du niveau de prix record.

Enfin, entre 2006 et 2010, le bilan des émissions de GES issues du transport routier a diminué dans le territoire de l'agglomération de Montréal, passant de 5030 kt éq. CO₂ (kilotonne d'équivalent de dioxyde de carbone) à 4723 kt éq. CO₂. De plus, le taux d'émission de GES attribuable au transport routier par habitant a reculé de 7 % à Montréal. Bien que cette tendance soit observée à l'échelle de la province, la réduction du taux d'émission de GES est toutefois plus forte à Montréal que dans l'ensemble du Québec. Les efforts de Montréal et de ses partenaires concernant la gestion des déplacements dans le but de pousser la demande de transport vers des modes moins énergivores, semblent se traduire par une plus grande amélioration dans l'intensité d'émission des GES dus au transport routier par habitant qu'ailleurs au Québec.

Tout comme dans le reste de la province, la quantité de GES émise par le transport routier à Montréal demeure cependant supérieure au niveau de 1990. En 2010, cette différence était de 8 % dans le cas de Montréal, comparé à 33 % pour la province de Québec.

2.4 Gouvernance et gestion des infrastructures

Durant la période de 2008 à 2012, le modèle de gouvernance dans la région de Montréal a connu des obstacles : difficulté des partenaires à en venir à certains compromis sur des projets majeurs comme la modernisation de la rue Notre-Dame, la construction du pont de l'A-25 ou le réaménagement du complexe Turcot. Les élus de la CMM se sont penchés sur cette question sans pouvoir y apporter une solution substantielle, autre que de proposer un changement aux règles d'approbation des instruments de planification (PTI, budget annuel, grille tarifaire) de l'AMT.

L'adoption du PMAD en 2011 a donné un souffle nouveau à la planification des transports dans la région. Il a confirmé le rôle essentiel que doit jouer la CMM dans l'ensemble de la région afin de regrouper les intérêts divergents. L'adoption récente d'un réseau artériel métropolitain et la priorisation des projets de transport collectif sont d'autres exemples de la fonctionnalité de l'organisme.

Les dernières années ont été marquées par la détérioration de plus en plus visible des infrastructures routières. Le MTQ a accéléré le rythme de ses investissements dans le réseau autoroutier, avec comme conséquence des entraves à la circulation qui ont atteint des niveaux intolérables. Selon la dernière évaluation disponible, les coûts de la congestion pouvaient s'élever à plus de 1,4 G\$ en 2003, soit avant les grands travaux routiers vécus ces dernières années.

En raison de l'importance de ces pertes économiques dans la région de Montréal et afin de limiter les impacts cumulatifs des nombreux travaux routiers sur la congestion de la circulation, le MTQ et ses partenaires ont créé, à l'été 2011, le Comité sur la mobilité des biens et des personnes pour coordonner les nombreux chantiers routiers. Connu du grand public sous la désignation de *Mobilité Montréal*, cette entité sert notamment à proposer des options de rechange afin de faciliter les déplacements et des solutions durables en matière de transport collectif dans la grande région métropolitaine.

Partie I

Suivi des moyens et des résultats



3 Transport en commun

Le *Plan de transport* a exprimé en 2008 la volonté d'améliorer et de développer les services de transport en commun, condition essentielle au bon développement du territoire. Le développement de l'agglomération de Montréal⁴, grandement axé sur l'utilisation de l'automobile au fil des années, a eu des conséquences négatives aux chapitres des coûts, de l'impact sur l'environnement et de l'aménagement du territoire. Le transport en commun doit assurer une part plus grande des déplacements des Montréalais et des résidents hors de l'île à destination de Montréal.

Une fois cette grande orientation prise, Montréal et la Société de transport de Montréal (STM) ont appelé leurs partenaires dans le *Plan de transport* à agir sur les services et les infrastructures de transport en commun pour mettre à la disposition de la population des solutions de rechange à l'automobile. Pour ce faire, la stratégie du Plan consiste à l'échelle locale à :

- augmenter les services offerts par le métro et les autobus (**chantier 5**);
- maintenir et augmenter la capacité du métro (**chantiers 3 et 4**);
- développer un réseau de tramways (**chantier 1**);
- développer des systèmes rapides par bus (SRB) (**chantier 8**) et des mesures préférentielles pour bus (MPB) (**chantier 9**);
- augmenter le parc d'autobus (**chantier 5**).

À l'échelle métropolitaine, le Plan propose :

- de développer le réseau de trains de banlieue (**chantier 12**);
- de développer les services métropolitains par autobus (**chantier 7**);
- d'implanter des stationnements incitatifs en amont de la congestion;
- de développer une navette ferroviaire entre le centre-ville et l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau (**chantier 2**).

En ce qui concerne les services, une grande convergence des objectifs et de la volonté d'agir de tous a permis la réalisation sur le terrain de plusieurs projets prévus. En effet, la *Politique québécoise du transport collectif* (PQTC), adoptée en juin 2006, avait comme principal objectif d'accroître l'achalandage du transport en commun de 8 % en cinq ans, soit de 2007 à 2011. Elle prévoyait qu'une augmentation de 16 % de l'offre des services de transport en commun serait nécessaire pour atteindre l'objectif d'achalandage. Le *Plan de transport* s'est fixé les mêmes objectifs et a ajouté une cible de croissance de l'achalandage de 26 %, d'ici 2021.

Montréal et la STM ont convenu de mettre en œuvre le *Programme d'amélioration des services de transport en commun* (PASTEC) 2007-2011 de la STM. Ce Programme comprend quatre stratégies visant l'amélioration de l'offre de service, soit :

- améliorer la desserte du centre-ville et de sa périphérie;
- améliorer la compétitivité du transport en commun, dans les axes à fort achalandage;
- améliorer la structure du réseau dans les secteurs stratégiques;
- adapter l'offre aux besoins de clientèles spécifiques.

⁴ L'agglomération de Montréal comprend la Ville de Montréal avec ses 19 arrondissements et les 15 villes reconstituées, couvrant ainsi l'ensemble de l'île de Montréal.

En complément aux améliorations de l'offre de service, la STM a mis sur pied plusieurs partenariats dans le but d'encourager l'utilisation des modes de transports collectif et actif en restreignant l'usage de l'auto solo. Elle a aussi mis en place diverses stratégies permettant de fidéliser la clientèle régulière et d'accroître l'attractivité du transport collectif auprès des clients occasionnels et des non-clients, notamment par l'entremise de la diversification des titres de transport et de la mise en marché.

En ce qui a trait aux infrastructures, le Plan prévoyait la réalisation de plusieurs projets importants durant la dernière période quinquennale (2008-2012), la plupart nécessitant une implication régionale et gouvernementale forte :

- le prolongement de la ligne 5–bleue de métro de la station Saint-Michel à Pie-IX (une station);
- la construction de la ligne de tramway desservant le centre-ville et le Vieux-Montréal;
- la mise en place d'un SRB dans l'axe Pie-IX;
- l'augmentation du parc de la STM de 500 autobus;
- l'implantation de MPB dans plusieurs artères de Montréal;
- la construction du train de l'Est;
- la construction d'une navette ferroviaire entre le centre-ville et l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau.

Notons que le remplacement des voitures de métro MR-63 n'était pas prévu durant la période de 2008 à 2012, mais que des travaux préparatoires ont été effectués.

Dans un premier temps, le présent chapitre a pour but d'exposer ce qui a été réalisé en tout ou en partie et ce qui ne l'a pas été en termes de moyens et de projets. Dans un second temps, il s'agit de présenter les changements dans la façon qu'ont les Montréalais et les navetteurs à destination de Montréal de se déplacer, ainsi que les changements en termes de contributions en environnement, en qualité de vie, en économie et en aménagement du territoire.

3.1 Intervention

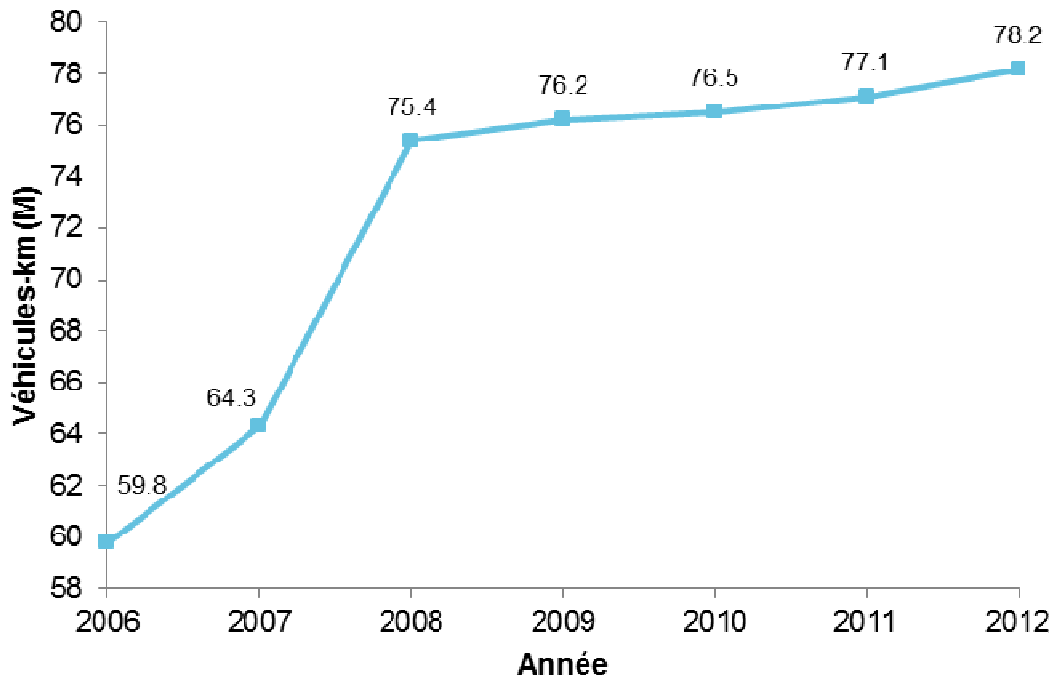
3.1.1 Offre de service

L'offre de service par mode

Métro

Après avoir connu une augmentation importante de l'offre de service, en raison de l'ouverture, en avril 2007, des trois nouvelles stations de métro à Laval (Cartier, de la Concorde et Montmorency), l'offre de métro a continué d'augmenter, entre 2008 et 2012. Cette situation s'explique notamment par des mesures d'augmentation de la fréquence de service aux extrémités des pointes et en-dehors des pointes, pour atteindre un niveau record de 78,2 millions de véhicules-km annuels, en 2012. Entre 2008 et 2012, l'offre de service a ainsi connu une augmentation globale de 21,6 % (**Figure 1**).

Un total de 13,8 millions de véhicules-km ont été ajoutés au réseau, entre 2008 et 2012, dont 12,3 millions en excluant le prolongement de la ligne 2–orange à Laval (**Tableau 1**). Les améliorations apportées au réseau du métro durant cette période touchent majoritairement la ligne 2–orange. L'année 2008 marque la hausse la plus significative de la période alors que plus de 9,5 millions de véhicules-km ont été ajoutés dans les lignes du réseau de métro de Montréal.

Figure 1 | Offre de service du métro, 2006-2012 (en millions de véhicules-km)

Source : STM, 2013

Une telle augmentation de service, dans un contexte où l'offre du métro était plafonnée dans les périodes de pointe au début du PASTEC, a été rendue possible grâce au programme d'amélioration des processus d'entretien et au réaménagement des voitures MR-63 et MR-73, afin de maximiser la capacité. En effet, les voitures MR-63 et MR-73 modernisées ont maintenant des capacités de 8 et 10 % plus élevées respectivement et offrent une meilleure accessibilité aux usagers à mobilité réduite. La signature du contrat de remplacement des voitures de métro MR-63, en octobre 2010, et la mise en service, dès 2014, des nouvelles voitures MPM-10 (nommées *Azur*) permettront d'augmenter encore plus la capacité de transport du métro. Par ailleurs, une étude lancée en 2012 examine la possibilité de prolonger la vie des MR-73, à 50 ou 60 ans.

En ce qui a trait à l'accessibilité universelle, le réseau du métro de Montréal a doté cinq stations d'ascenseurs, entre 2008 et 2012, portant le total à huit, en incluant les trois stations de Laval. En 2012, Montréal, la STM et le Regroupement des usagers du transport adapté ont conjointement demandé la mise en place d'un fonds dédié à rendre universellement accessible le réseau de métro. Cela permettrait l'implantation d'ascenseurs et d'équipements connexes dans une quinzaine de stations de métro supplémentaires, entraînant une augmentation de 40 % du nombre de stations accessibles par ascenseur, sur dix ans. Par ailleurs, les travaux d'accessibilité ont débuté à la station Champ-de-Mars, tout comme ceux de rehaussement du quai de la station Snowdon. Les bordures des quais de quatre nouvelles stations ont été munies de tuiles avertissantes et tous les escaliers du réseau ont été dotés de bandes jaunes. Des travaux de sonorisation des stations ont aussi débuté au courant de l'année 2012.

Tableau 1 | Améliorations du service du réseau de métro (en milliers de véhicules-km)

Mesures		Année					
		2007	2008	2009	2010	2011	2012
1	Ligne 2–orange : ouverture du prolongement de la ligne à Laval (avril 2007) et exploitation du prolongement sur une base annuelle.	3 234,0	1 488,9				
2	Ligne 5–bleue : exploitation de la ligne avec deux éléments en tout temps pour l'horaire de fin de semaine, de semaine, et pendant la période estivale.	1 220,4					
3	Ligne 1–verte : augmentation de la fréquence aux extrémités des pointes et durant l'interpointe, en semaine.						
4	Ligne 1–verte : augmentation de la fréquence en après-midi, le samedi et le dimanche.		3 582,0				
5	Ligne 1–verte : variation graduelle de 8 à 10,5 minutes, en soirée et tôt le matin.						
6	Ligne 2–orange : augmentation de la fréquence aux extrémités des pointes et durant l'interpointe, en semaine.						
7	Ligne 2–orange : augmentation de la fréquence en après-midi, le samedi et le dimanche.		5 189,3				
8	Ligne 2–orange : variation graduelle de 8 à 10,5 minutes, en soirée et tôt le matin.						
9	Ligne 2–orange : ajout d'un 34 ^e train sur cette ligne, aux heures de pointe.						
10	Ligne 4–jaune : changement au mode opératoire en heure de pointe; cinq trains de deux éléments MR-63 (au lieu de quatre trains de trois éléments MR-73).		-61,7				
11	Ligne 5–bleue : augmentation de la fréquence aux extrémités des pointes, en semaine.		839,1				
12	Ligne 5–bleue : variation graduelle de 8 à 10,5 minutes, en soirée et tôt le matin.						
13	Ligne 2–orange : ajout de service en soirée.						544,8
14	Toutes les lignes : ajustement de l'offre aux variations de l'achalandage.	31,9		869,4	308,8	592,3	484,3
Milliers de véhicules-km totaux ajoutés/an		4 486,2	11 037,6	869,4	308,8	592,3	1 029,0
Milliers de véhicules-km totaux ajoutés/an (sans Laval)		1 252,3	9 548,7	869,4	308,8	592,3	1 029,0
Véhicules-km totaux ajoutés (M), 2008-2012					13,8		
Véhicules-km totaux ajoutés (M) (sans Laval), 2008-2012					12,3		

Source : STM, 2013

Au chapitre de la sécurité, des caméras de surveillance ont été installées dans les stations. De plus, le partenariat entre la STM et le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) s'est mis en place. Des policiers ont donc été affectés dans le métro et dans les aires avoisinantes pour veiller à la sécurité des usagers et des commerçants.

Tableau 2 | Interventions sur le réseau de métro, 2008-2012

Chantier	Intervention	Moyen déployé
3	Modernisation du métro	
	Matériel roulant	<ul style="list-style-type: none"> • Réaménagement des voitures MR-73 • Octroi d'un contrat pour le remplacement des 342 voitures MR-63 • Réaménagement des voitures MR-63 • Travaux de conception des nouvelles voitures MPM-10 qui remplaceront les MR-63 • Campagne de publicité et consultation publique pour la nomenclature des nouvelles voitures; dévoilement de l'appellation <i>Azur</i> pour ces voitures
3	Amélioration des services de la STM	
	Capacité	<ul style="list-style-type: none"> • 13,9 millions de véhicules-km : 21,6 %
	Accessibilité	<ul style="list-style-type: none"> • Installation d'ascenseurs aux stations Lionel-Groulx, Berri-UQÀM, Bonaventure, Henri-Bourassa et Côte-Vertu • Étude de faisabilité pour cinq stations supplémentaires, d'ici 2017
	Qualité du service	<ul style="list-style-type: none"> • Installation de caméras dans les stations • Campagne comportementale <i>On aime ça</i> à l'intention de la clientèle et sondage marketing • Partenariat avec le SPVM
	Information aux usagers	<ul style="list-style-type: none"> • Installation d'écrans dans les stations • Lancement d'un projet de cartes tactiles des stations pour les non-voyants • Interruptions de service annoncées sur les réseaux sociaux, le site internet, l'application mobile et par messagerie texte • Wi-Fi temporaire à la station Place-des-Arts
	Impacts sur l'environnement	<ul style="list-style-type: none"> • Installation de bacs de recyclage dans les stations • Revue complète et implantation des routines d'entretien des stations • Réalisation des programmes <i>Embelli-stations</i> et <i>Métro-Net</i> • Programme de gestion des matières résiduelles dans le métro (PGMR).
13	Intermodalité vélo	
		<ul style="list-style-type: none"> • Forfait <i>Tandem VÉLO-STM</i> • Ajout de 300 places de stationnement pour vélos à huit stations de métro • Augmentation de l'accès aux vélos dans le métro • Travail sur un prototype pour l'installation d'une glissoire à vélos; développement et essai des prototypes

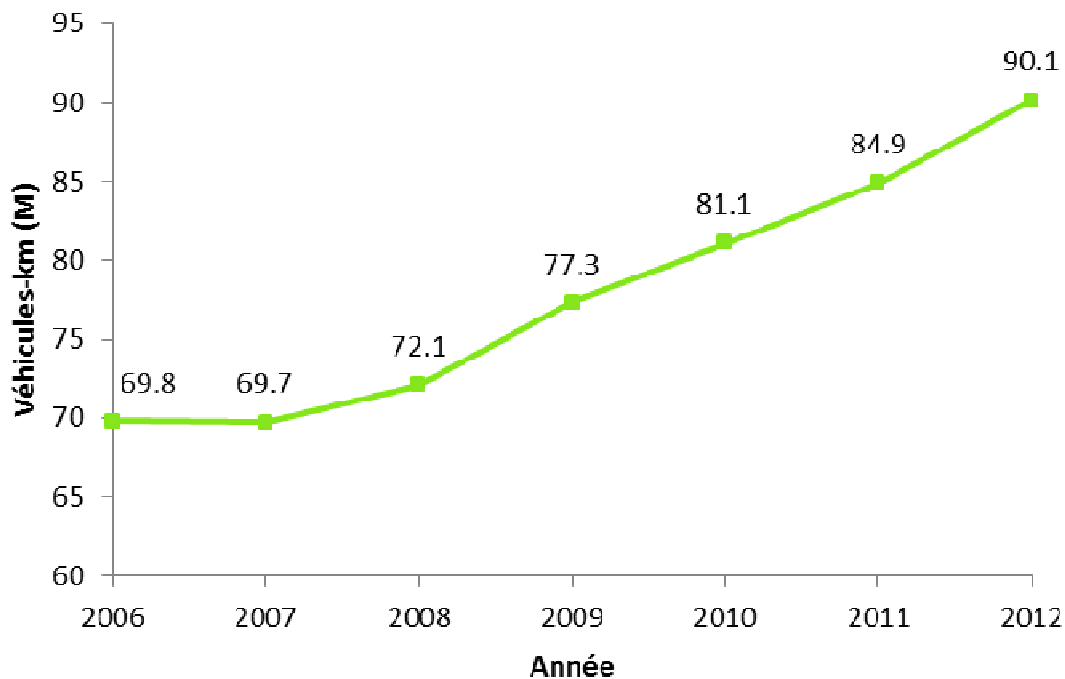
Dans le but de mieux informer la clientèle, les dernières années ont été marquées par des avancées technologiques concernant la communication sur l'état du réseau. L'information aux usagers est maintenant transmise sur des écrans en stations ainsi que sur les réseaux sociaux, tels que *Facebook* et *Twitter*, le site officiel de la STM, l'application mobile et même par la messagerie texte pour les abonnés.

Enfin, l'intermodalité vélo (**chantier 13**) a gagné du terrain, entre 2008 et 2012, notamment avec l'arrivée d'un forfait destiné aux usagers du transport collectif membres de Vélo Québec Association. L'ajout de places de stationnement pour vélos aux abords de plusieurs stations de métro ainsi que l'augmentation de l'accès aux vélos dans le métro ont encouragé l'utilisation conjointe des transports actif et collectif. Un prototype de glissoire à vélos, développé en 2011 et mis à l'essai en 2012 aux stations Longueuil-Université-de-Sherbrooke et Viau, permet aux cyclistes de descendre les escaliers à côté de leur vélo sans avoir à le soulever. Ces mesures ainsi que d'autres sont résumées au **Tableau 1**.

Autobus

L'ajout de nouvelles lignes, l'augmentation du service de plusieurs lignes existantes et le prolongement des plages horaires sont des exemples de mesures qui se sont traduites par l'augmentation de l'offre de service du réseau d'autobus de plus de 29 %, entre 2008 et 2012 (**Figure 2**).

Figure 2 | Offre de service du réseau d'autobus, 2006-2012 (en millions de véhicules-km)



Source : STM, 2013

Les véhicules utilisés pour offrir le service d'autobus de la STM se sont diversifiés durant la période de 2008 à 2012. En effet, l'introduction d'autobus articulés a permis d'augmenter le confort à bord, tout en réduisant le coût par déplacement. De plus, des minibus ont été déployés pour offrir un service sur mesure pour les aînés.

Par ailleurs, afin de simplifier la compréhension de son réseau, la STM a procédé au regroupement de ses lignes d'autobus en cinq familles de service identifiées par une même série de numéros, un pictogramme, une caractéristique propre à chacune :

- le réseau local (**proximité**) : lignes locales de bus, de taxis collectifs et de *Navettes Or* (minibus), numérotées entre 10 et 299;
- le Réseau 10 minutes max (**fréquence**) : les 31 lignes les plus fréquentées du réseau local, offrant un minimum de six passages à l'heure, de 6 h à 21 h, pour un temps d'attente minimisé;
- le réseau de nuit (**nocturne**) : lignes permettant de se déplacer dans l'ensemble du territoire durant les heures de fermeture du métro, numérotées entre 300 et 399;
- le réseau express (**rapidité**) : lignes Express, Métrobus, Trainbus et R-Bus comportant des arrêts limités vers le centre-ville, le métro ou les trains, pour un temps de déplacement minimisé et numérotées entre 400 et 499;
- le réseau de navettes (**commodité**) : lignes dont le service et les horaires répondent aux besoins de la clientèle touristique ou sont adaptés aux grands événements sportifs ou culturels de Montréal, numérotées de 700 à 799.

À noter que le suivi des perturbations de service sur le réseau d'autobus de la STM est désormais fourni par le biais de son site internet, de la page *Facebook*, du compte *Twitter*, du système téléphonique *AUTOBUS*, des courriels et des messages textes.

Taxi collectif

Le service de taxi collectif a été considérablement développé durant la période de 2008 à 2012, alors que plusieurs secteurs ont bénéficié de nouveaux services ou d'une offre augmentée de service. En 2012, un nouveau type de taxi collectif visant à faciliter les déplacements des aînés a été implanté à l'Île-des-Sœurs, à Pointe-Claire et à Dorval.

Transport adapté

Le service de transport adapté a, pour sa part, été amélioré au chapitre des normes de charge et de la courtoisie. Des véhicules à suspension pneumatique ont été acquis et assurent maintenant un meilleur confort des usagers et des chauffeurs. Ces mesures ainsi que d'autres sont présentées au **Tableau 3**.

Globalement, le réseau de transport en commun a connu une hausse de service de plus de 26 % durant la période de 2008 à 2012, soit 29 % pour le réseau des autobus et 22 % pour le métro (**Figure 3**)⁵. Après le prolongement du métro à Laval et une année complète d'exploitation en 2008, le métro a connu une croissance modérée en raison de sa capacité limitée (surtout sur la ligne *2-orange*). C'est donc le réseau des autobus qui a connu la hausse de service la plus importante de son offre, entre 2005 et 2012. L'offre de service du réseau de transport en commun a grimpé de 10 %, entre 2007 et 2008. Les années suivantes ont présenté des augmentations annuelles de 3 et 4 %, entraînant une hausse globale de 26 %, entre 2008 et 2012.

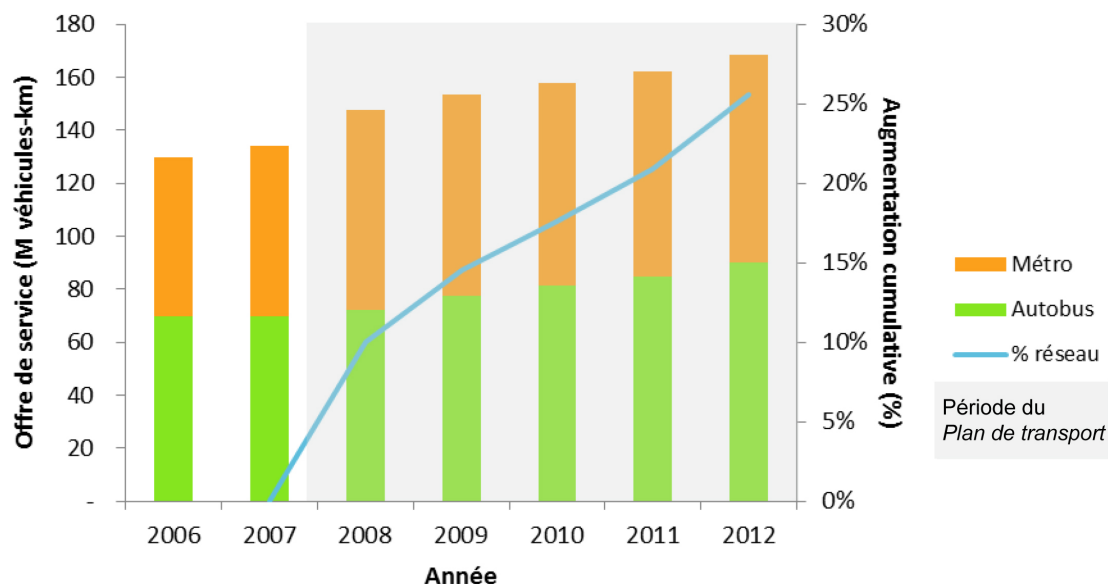
⁵ Le réseau de transport en commun a connu une hausse de près de 25 %, entre 2007 et 2011, dépassant largement la cible de 16 % fixée par la PQTC et ce, même depuis 2009.

Tableau 3 | Interventions sur le réseau d'autobus et de transport adapté, 2008-2012

Chantier	Intervention	Moyen déployé
5	Amélioration des services de la STM	
	Capacité	<ul style="list-style-type: none"> • Ajout de 184 autobus dans la flotte (autobus standards) • Acquisition de 202 autobus articulés • Ajout de 20,4 millions de véhicules-km : 29,3 %
	Qualité du service	<ul style="list-style-type: none"> • Ajout de plus de 500 modèles à planchers surbaissés APS5 et APS6 pour moderniser le parc • Uniformisation du parc d'autobus avec plancher bas et rampe avant ou arrière; accessibilité universelle à près de 90 % des arrêts • Déploiement des autobus avec rampe avant • Ajout d'une centaine d'abribus et concours de design pour les prochains modèles; évaluation de trois prototypes et validation • Diminution de la charge à bord de plusieurs lignes • Création du <i>Réseau 10 minutes max</i>; ajout de plusieurs lignes Express, notamment la ligne <i>747-Aéroport Montréal-Trudeau/Centre-ville</i>; ajout de plusieurs lignes locales; amélioration du service de nuit • Synchronisation des lignes d'autobus et de trains aux gares Sunnybrooke, Pointe-Claire, Pine Beach, Dorval et Roxboro • Projet pilote du programme de la FAECUM de l'Université de Montréal (carte CAMPUS) • Accroissement de la visibilité du programme <i>Entre 2 arrêts</i> • Plan d'affaires conclu avec diverses universités pour l'accès <i>Transport collectif étudiant</i> • Diffusion des normes de qualité de service aux employés
	Information aux usagers	<ul style="list-style-type: none"> • Diffusion des horaires sur cellulaire • Suivi des perturbations du service autobus fourni par le biais du site Web officiel, de la page <i>Facebook</i>, du compte <i>Twitter</i>, du système téléphonique <i>AUTOBUS</i>, des courriels et de la messagerie texte • Mise en place de l'équipe mixte et du bureau de projet pour <i>iBUS</i> • Déploiement des familles de service, pour une meilleure compréhension du réseau d'autobus
	Impacts sur l'environnement	<ul style="list-style-type: none"> • Suivi de la performance des autobus hybrides • Diffusion de la formation préventive écologique sur un cycle de trois ans • Appel d'offres pour une étude d'implantation d'un réseau de trolleybus • Remplacement des véhicules de service par des modèles moins énergivores

Tableau 3 | Interventions sur le réseau d'autobus et de transport adapté, 2008-2012 (suite)

Chantier	Intervention	Moyen déployé
5	Amélioration des services de la STM	
	Transport adapté	<ul style="list-style-type: none"> Analyse « temps à bord actuel » : établissement de normes cibles et de taux applicables Analyse de coûts portant sur l'entassement des taxis et minibus Développement et diffusion d'une norme de qualité de service à propos de la courtoisie des préposés des centres d'appels Développement d'un questionnaire « clients mystères » destiné aux déplacements en taxi Modification du devis des minibus pour intégrer la suspension pneumatique, le moteur à l'urée et l'option de la climatisation Lancement de l'appel d'offres et octroi du contrat pour acquérir 14 nouveaux minibus
9	Mesures préférentielles pour autobus	
		<ul style="list-style-type: none"> Axe de la Commune : ajout d'une voie réservée Axe Saint-Michel : ajout de neuf km de voies réservées et test de feux prioritaires dans le boulevard Saint-Michel ainsi que mise en service du système de détection de bus dans l'axe Axe Beaubien : ajout de 21 feux prioritaires et de tronçons de voies réservées Axe Rosemont : ajout de 11 feux prioritaires et de tronçons de voies réservées Axe Sauvé/Côte-Vertu : aménagement d'une voie réservée de 1,6 km Mise en place de 35,2 km de mesures préférentielles dans les axes des autoroutes 20 et 25, Jean-Talon, Notre-Dame Ouest, Saint-Joseph, Saint-Patrick et Sherbrooke Est Mise en place de 11,9 km de voies réservées dans les axes Saint-Jean/Pierrefonds, Léger/Perras, Pie-IX et Sherbrooke Ouest Études complétées pour les axes Cavendish, Côte-de-Liesse et Sherbrooke (centre-ville)
13	Intermodalité vélo	
		<ul style="list-style-type: none"> Programme <i>BIXI-Bus</i> Étude de faisabilité de supports à vélos pour bus : analyse ergonomique et évaluation d'impacts santé/sécurité au travail, essai routier et déploiement sur les lignes <i>14-Fleury</i> et <i>180-De Salaberry</i>, ajout de supports à vélo sur une troisième ligne (<i>146-Christophe-Colomb/Meilleur</i>)

Figure 3 | Évolution cumulative de l'offre de transport en commun, 2006-2012

Source : STM, 2013

L'offre de service du réseau d'autobus par stratégie

La bonification de l'offre de service en transport collectif s'est articulée autour des quatre stratégies définies dans le PASTEC 2007-2011. Les améliorations apportées au réseau d'autobus se sont faites en fonction de ces quatre stratégies (**Figure 4**). L'année 2012 a d'ailleurs surtout été orientée vers l'amélioration de la desserte du centre-ville (79 % de l'augmentation des véhicules-km en 2012). Cette amélioration a été rendue possible par l'ajout de quatre lignes rapides directes sans correspondance, dans le contexte des travaux de réfection de l'échangeur Turcot. La desserte interne du Sud-Ouest a aussi été bonifiée par l'ajout d'une ligne d'autobus (**Tableau 4**).

Stratégie 1 : améliorer la desserte du centre-ville et de sa périphérie

La desserte du centre-ville par autobus a été bonifiée notamment par l'ajout de service aux heures de pointe, en journée et en soirée, le prolongement de certaines lignes jusqu'à une station de métro, le prolongement de la plage horaire de certaines lignes express, l'ajout de nouvelles lignes rapides directes et sans correspondance (express) ainsi que la synchronisation des horaires d'autobus et de trains. L'ajout de service des lignes rapides *470-Express Pierrefonds*, *496-Express Victoria* et *468-Express Pierrefonds* ainsi que la création des lignes *427-Express Saint-Joseph*, *747-Aéroport P-E Trudeau/Centre-ville* et *405-Express Bord-du-Lac* ont notamment permis d'améliorer la desserte du centre-ville et de sa périphérie.

Stratégie 2 : améliorer la compétitivité du transport en commun dans les axes à fort achalandage

Dans une première phase, le service aux extrémités des pointes a été amélioré dans les lignes les plus fréquentées du réseau. Le *Réseau 10 minutes max* a par la suite été implanté et l'offre de service des 31 lignes les plus achalandées a été bonifiée. De plus, des lignes à arrêts limités ont été superposées aux lignes locales, notamment la ligne *467-Express Saint-Michel*.

Stratégie 3 : améliorer la structure du réseau dans les secteurs stratégiques

Les secteurs en développement ont bénéficié d'ajouts de service et de nouvelles lignes, de prolongement de plage horaire et de lignes et d'ajouts de service de taxis collectifs. Les dessertes de l'Ouest de l'île, des parcs industriels, de L'Île-des-Sœurs, du Sud-Ouest et de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau ont été bonifiées depuis 2008, pour ne nommer que celles-ci. La création des lignes locales *41-Quartier Saint-Michel/Ahuntsic*, *71-du Centre* et *26-Mercier-Est*, la bonification du service de la ligne *72-Alfred-Nobel* ainsi que l'ajout de la ligne *495-Express Lachine-LaSalle* ont notamment permis l'amélioration des secteurs stratégiques.

Stratégie 4 : adapter l'offre aux clientèles spécifiques

Le service hors pointe dans les artères commerciales a été augmenté et de nouveaux services destinés à accroître et à faciliter la mobilité des aînés ont vu le jour (*Navettes Or*). La desserte des institutions d'enseignement et de certains lieux de travail a aussi été bonifiée. L'ajout de service entre les périodes de pointe de la ligne *444-Express Cégep Marie-Victorin* a d'ailleurs permis de mieux desservir la clientèle de l'établissement d'enseignement. Le réseau de nuit a, quant à lui, été complètement revu.

Une augmentation de l'offre de près de 17 millions de véhicules-km a été mise en place, entre 2008 et 2012. Durant cette période, 19 lignes de bus et dix *Navettes Or* ont été créées et 145 lignes d'autobus ont bénéficié d'ajouts de service.

L'augmentation de l'offre kilométrique, entre 2008 et 2012, a été la plus importante pour la stratégie visant à améliorer la desserte du centre-ville par autobus comparativement aux autres stratégies (33 % des améliorations de l'offre du réseau). L'augmentation globale de l'offre par autobus a été particulièrement marquée en 2010 et 2011, années durant lesquelles 50 % des mesures ont été implantées.

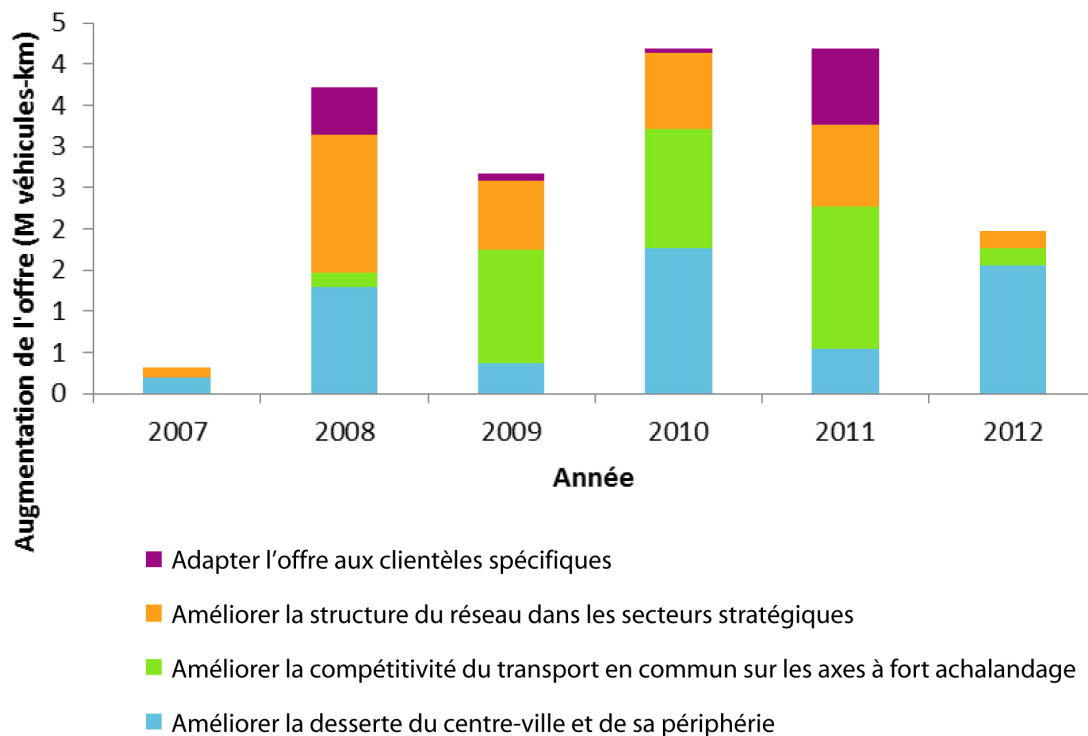
Le nombre de lignes améliorées, entre 2008 et 2012, a été beaucoup plus grand dans le cadre de la stratégie visant à améliorer la compétitivité du transport en commun dans les axes à fort achalandage (116 circuits). Afin d'augmenter la compétitivité dans les axes les plus achalandés du réseau, le *Réseau 10 minutes max* a été créé à la fin de 2010. Plusieurs améliorations ont été apportées en 2011, alors que le service de 115 lignes a été bonifié. Il faut également noter que 80 lignes ont bénéficié de l'amélioration à bord des véhicules alors que la norme de charge a été revue à la baisse.

Bilan géographique de l'offre de service

L'offre par arrondissement et ville liée, entre 2007 et 2012

La bonification de l'offre de service d'autobus dans le territoire de l'agglomération de Montréal (**Figure 5**) a été plus marquée à Dorval (59 %) et à Dollard-des-Ormeaux (45 %) ainsi que dans les arrondissements du Sud-Ouest (50 %), de Pierrefonds-Roxboro (48 %), et de Lachine (44 %). Chaque arrondissement ou ville liée a bénéficié de l'ajout d'entre deux et 26 lignes. Les arrondissements de Ville-Marie (26), de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve (26), de Rosemont-La Petite-Patrie (23), d'Ahuntsic-Cartierville (22) et de Saint-Laurent (21) ont vu le nombre de lignes les desservant augmenter de plus de 20.

Les bonifications au métro touchent chacun des arrondissements dans lesquels se trouvent des stations de métro de la même façon. Elles ont ainsi permis d'accroître l'offre de transport collectif pour tous les utilisateurs.

Figure 4 | Offre annuelle du réseau d'autobus, par stratégie, 2007-2012 (en millions de véhicules-km)


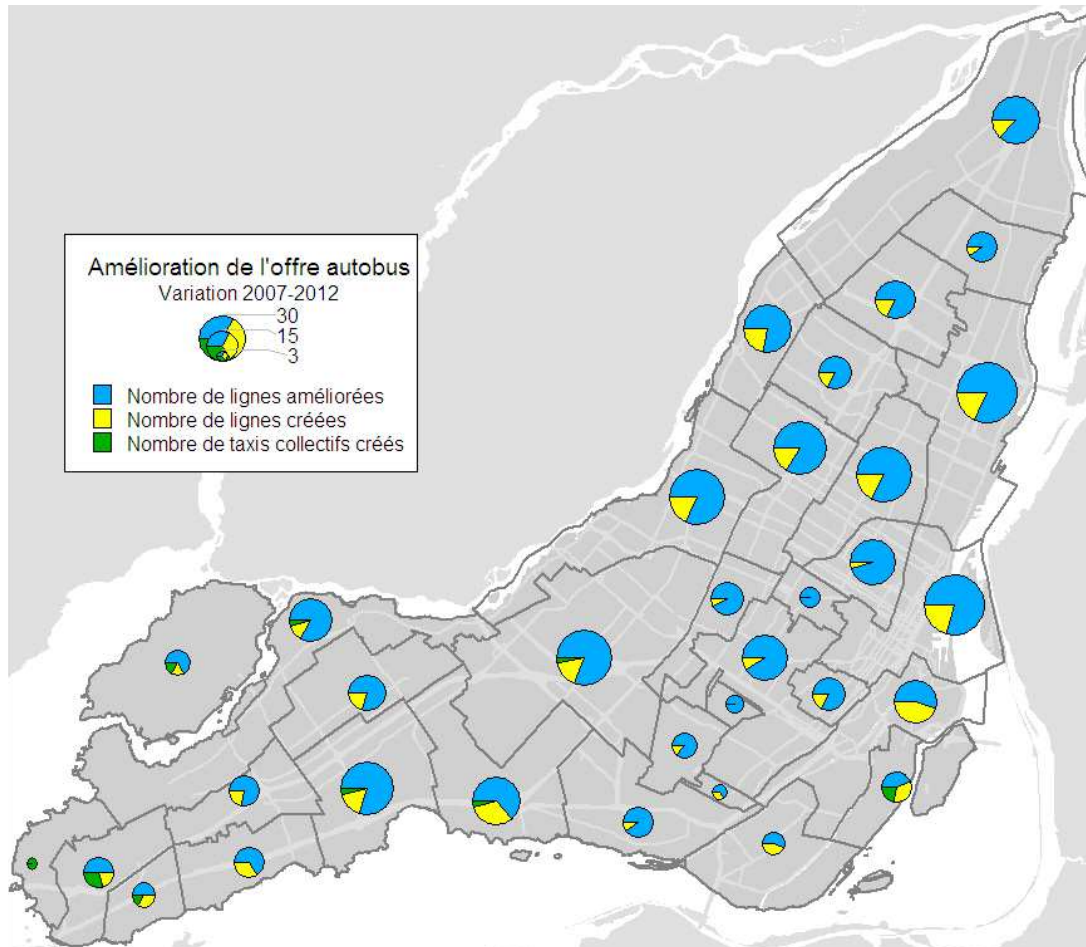
Source : STM, 2013

Tableau 4 | Nombre de lignes améliorées du réseau d'autobus, par stratégie, 2008-2012

Stratégie	Mesure		Phasage					Total
			2008	2009	2010	2011	2012	
Améliorer la desserte du centre-ville et de sa périphérie	1	Métrobus et Express aux heures creuses de la journée	15	1	1	2		53
	2	Métrobus et Express aux heures de pointe		3				
	3	Ajout de nouvelles lignes rapides directes et sans correspondance			2		4	
	4	Synchronisation autobus-train aux gares des lignes Montréal/Rigaud et Montréal/Deux-Montagnes			5	6		
	5	Amélioration de la norme de charge				14		

Tableau 4 | Nombre de lignes améliorées du réseau d'autobus, par stratégie, 2008-2012 (suite)

Stratégie	Mesure		Phasage					Total
			2008	2009	2010	2011	2012	
Améliorer la compétitivité du transport en commun dans les axes à fort achalandage	6	Lignes à arrêts limités superposées aux lignes locales		1				116
	7	Lignes primaires : bonification de l'offre de service aux extrémités des pointes	3	26				
	8	Lignes primaires : bonification de l'offre de service toute la journée (intervalle maximum)	2		31		1	
	9	Amélioration de la norme de charge				52		
Améliorer la structure du réseau dans les secteurs stratégiques	10	Amélioration de l'offre de service de l'Ouest	11					55
	11	Amélioration de la desserte vers le pôle d'emplois de Dorval (209)	1	1				
	12	Bonification de la desserte interne Sud-Ouest			1		1	
	13	Bonification de la desserte de l'Île-des-Sœurs	3	3		3		
	14	Dessertes pour développements résidentiels, industriels, commerciaux ou récréo-touristiques	8	10	3	4		
	15	Amélioration de la norme de charge				6		
Adapter l'offre aux clientèles spécifiques	16	Artères commerciales : service hors pointe plus fréquent	3					50
	17	Dessertes pour les besoins spécifiques des personnes âgées	4	6	3	1		
	18	Refonte du réseau de nuit				17		
	19	Dessertes d'institutions d'enseignement, d'établissements de soins de santé, de lieux de travail	6			2		
	20	Amélioration de la norme de charge				8		
Total :			56	51	46	115	6	274

Figure 5 | Amélioration du réseau d'autobus, par arrondissement et par ville liée

Les améliorations de la ligne 1-verte (16 %) ont permis aux arrondissements de Verdun, de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, du Sud-Ouest et de Ville-Marie ainsi qu'à la ville Westmount d'offrir un meilleur service de transport collectif.

Quant aux bonifications de la ligne 2-orange (24 %) ce sont les villes de Westmount et de Mont-Royal ainsi que les arrondissements du Sud-Ouest, de Ville-Marie, du Plateau-Mont-Royal, de Saint-Laurent, d'Ahuntsic-Cartierville, de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, de Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension et de Rosemont-La Petite-Patrie qui ont vu le service de métro aux stations de leur territoire être augmenté.

L'amélioration du service de la ligne 4-jaune (11 %) a notamment touché l'arrondissement de Ville-Marie, tandis que celle sur la ligne 5-Bleue (13 %) a touché les stations de métro de la ville de Mont-Royal et des arrondissements de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, de Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension, de Rosemont-La Petite-Patrie et d'Outremont.

3.1.2 Les infrastructures

En plus de l'amélioration du service, le *Plan de transport* a proposé la réalisation de plusieurs grands projets d'infrastructure durant la période de 2008 à 2012.

Les grands projets liés au réseau de la STM

Ligne de tramway en boucle au centre-ville (à l'étude)

Montréal a réalisé une étude préliminaire du réseau de tramway pour conclure qu'il était plus judicieux de choisir la ligne Côte-des-Neiges avec, en continuité, une boucle au centre-ville plutôt que seulement la boucle au centre-ville. L'étude de faisabilité de cette ligne a été terminée en 2011. Un rapport sur le financement a été produit en octobre 2012, mais aucune décision n'a été prise quant à la poursuite du projet, en particulier la réalisation de l'étude d'avant-projet. Comme pour tous les grands projets dans la région, l'appui du gouvernement du Québec apparaît comme un facteur important pour permettre la réalisation, Montréal n'ayant pas les moyens financiers nécessaires. Une proposition budgétaire, d'ici 2014, est à l'étude pour la Ville de Montréal.

Prolongement de la ligne 5-bleue de métro de Saint-Michel à Pie-IX (à l'étude)

L'idée du projet était d'interconnecter le métro et le futur SRB Pie-IX en prolongeant le métro d'une station, durant la période de 2008 à 2012. L'économie de moyens était recherchée, tout comme le bénéfice important d'une correspondance optimale, en termes de temps de déplacement épargné par la clientèle. Les études préliminaires de l'AMT font état du coût unitaire plus important d'un prolongement court à Pie-IX, comparativement au prolongement de trois à cinq stations en direction d'Anjou. En 2009, les maires de Montréal, Laval et Longueuil se sont entendus pour réaliser trois prolongements de métro, un dans chacune de leur ville respective, pour un total de 21 km. Le gouvernement du Québec a accepté que l'AMT mette sur pied un bureau de projets avec ses partenaires pour étudier ces prolongements. Une de ces études consiste à prioriser les prolongements.

SRB Pie-IX (à l'étude)

Le projet de SRB dans l'axe Pie-IX visait à implanter des voies réservées pour autobus en site propre afin de desservir de façon efficace le corridor reliant l'est de l'île et le centre-ville. L'achalandage potentiel du corridor, estimé à 70 000 usagers, pourrait être desservi à l'aide d'autobus articulés ou de trolleybus. Le concept de voies réservées bidirectionnelles centrales, intégrant des aménagements pour autobus sur le pont Pie-IX et à Laval a été dévoilé en décembre 2009 par les partenaires du projet (MTQ, AMT, Ville de Montréal, STM, Ville de Laval et STL) et approuvé en avril 2010. Une fois l'étude de faisabilité et l'avant-projet préliminaire réalisés, le projet s'est vu divisé en deux phases : la première impliquerait les travaux de l'A-440 (Laval) à la rue Jean-Talon (Montréal), tandis que la seconde poursuivrait le projet jusqu'à la rue Notre-Dame (centre-ville de Montréal). L'avant-projet définitif est terminé a été complété en juin 2013.

Augmentation du parc d'autobus de la STM

Le parc de la STM est passé de 1589 autobus en 2007 à 1773 en 2012 (184 autobus supplémentaires). Ces données tiennent compte de l'acquisition de véhicules articulés et s'expriment en autobus standards. Le *Plan de transport* prévoyait une augmentation nécessaire de 500 autobus en plus de dix ans. L'ajout de douze minibus a aussi permis la desserte offerte par les *Navettes Or*.

Mesures préférentielles pour bus (en cours)

Le **chantier 9** du Plan consistait à implanter 240 km de MPB en dix ans. Avant 2008, le réseau de MPB comportait 60,9 km de voies réservées et quelques feux prioritaires pour autobus isolés. En 2012, il en comporte 147,8 km, en raison de l'implantation de telles mesures dans plusieurs axes (**Figure 6**), dont Saint-Michel (15,8 km), Beaubien (12,4 km), Rosemont (7,2 km), Sherbrooke Est (7,1 km), Jean-Talon (5,2 km), Louis-H.-La Fontaine (5,1 km), Saint-Joseph (4,8 km), A-20 (2,1 km) et Côte-Vertu (1,6 km).

D'autres axes ont été dotés de MPB dans le cadre des mesures de mitigation des travaux de l'échangeur Turcot et du viaduc Henri-Bourassa, notamment les axes Notre-Dame Ouest, Pie-IX et Saint-Patrick.

Enfin, l'année 2012 a permis l'implantation de mesures préférentielles dans les axes Saint-Jean (5,5 km), Léger/Perras (1,9 km) et Sherbrooke Ouest (0,1 km). Un total de près de 87 km d'artères ont été dotés de MPB durant la dernière période quinquennale. En fonction du financement reçu, les travaux priorités en 2013 concernent les axes suivants :

- Cavendish
- Côte-de-Liesse
- Côte-Saint-Luc
- Côte-Vertu
- Grenet
- Léger/Perras
- Pierrefonds
- Sherbrooke centre-ville
- Sherbrooke Ouest
- Viau

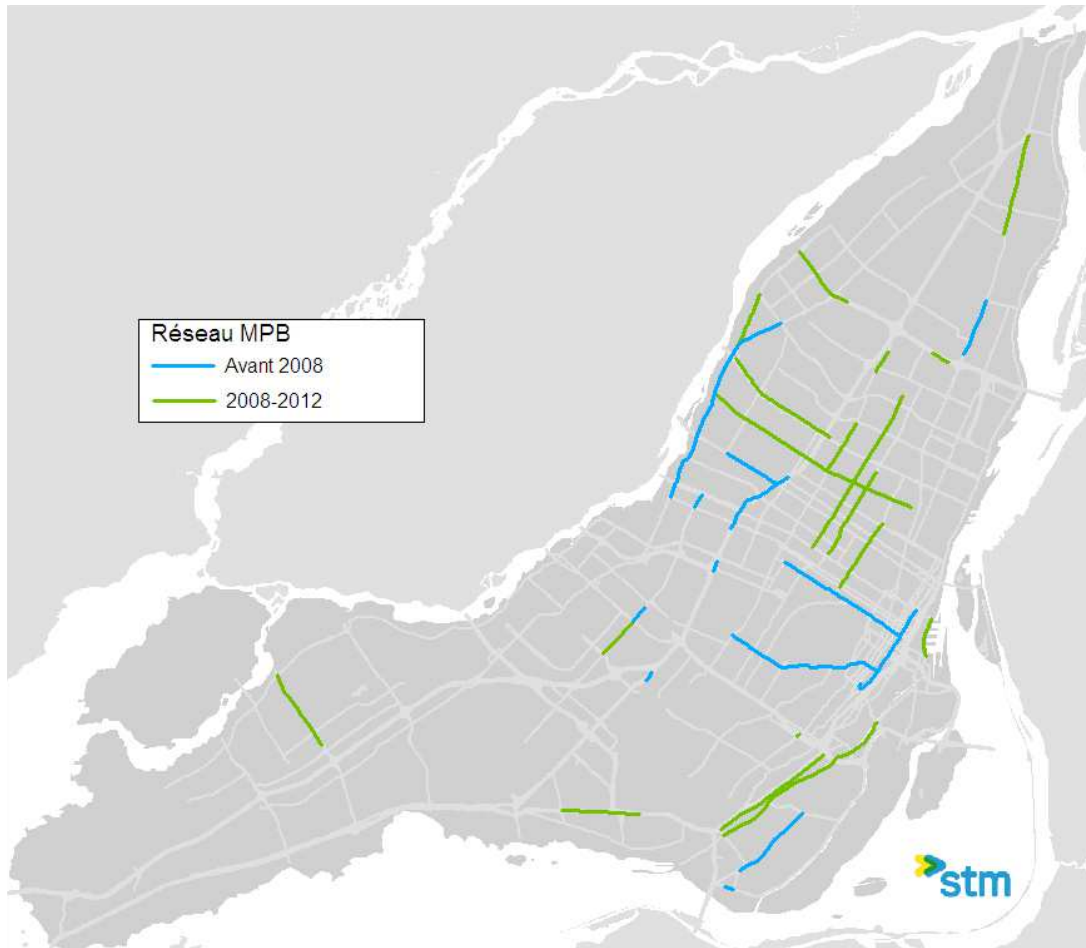
Les axes étudiés et projetés pour 2014 sont :

- de l'Acadie
- Bélanger
- Brunswick
- des Sources
- Hymus/Henri-Bourassa
- Lacordaire
- Louis-H.-La Fontaine
- Notre-Dame Est
- Saint-Charles

Des études sont aussi prévues pour évaluer la faisabilité de l'implantation de MPB dans plusieurs autres axes pour atteindre plus de 370 km en 2020, selon le *Plan stratégique 2020* de la STM.

Les grands projets de nature métropolitaine

Montréal appuie les projets qui suivent et inscrits dans le *Plan de transport*. Elle s'est engagée à collaborer avec ses partenaires (AMT, Aéroports de Montréal [ADM]) pour leur réalisation.

Figure 6 | Réseau de MPB de la STM

Navette ferroviaire entre le centre-ville et l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau (à l'étude)

Une navette ferroviaire pour relier le centre-ville à l'aéroport a pour but d'en améliorer son accessibilité. Les études menées par ADM et ses partenaires (AMT, CMM, MTQ, Ville de Montréal et Transports Canada) ont montré que le projet comporte des difficultés techniques et d'importants coûts de réalisation. ADM a donc abandonné un concept qui utilise les emprises ferroviaires actuelles et a commencé l'examen de celui d'un train léger et de variantes de tracé pouvant mieux s'insérer dans l'axe de transport.

Un groupe de travail portant sur la mobilité de l'Ouest, dirigé par le MTQ et l'AMT, a été mis sur pied afin de définir le projet optimal en transport collectif. L'élaboration du *Plan de mobilité de l'Ouest* vise notamment à améliorer la mobilité des personnes dans l'Ouest de l'île, à améliorer l'offre et la qualité du transport collectif desservant l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau, à optimiser les développements urbain, économique et social par un réseau de transport collectif structurant et à définir une vision concertée de la mobilité ainsi qu'une stratégie commune d'intervention.

Train de l'Est (en cours)

Amorcé en 2006 par le gouvernement du Québec, le train de l'Est est en voie d'achèvement et devrait être en service en 2014. Montréal participe au projet par la construction et l'aménagement de rues donnant accès aux gares localisées à Montréal le long de l'axe. La STM contribue également au projet en coordonnant les services d'autobus et de train de banlieue, pour assurer l'intermodalité.

Stationnements incitatifs

Le *Plan de transport* proposait l'agrandissement des stationnements incitatifs existants, notamment aux abords des stations de métro Namur (ligne 2-orange) et Radisson (ligne 1-verte). Le projet de l'agrandissement du stationnement incitatif Radisson a été considéré par l'AMT, mais il a été abandonné en raison du refus par l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve de permettre un stationnement étagé. Quant au stationnement incitatif Namur, aucune étude n'a été réalisée, ni n'est prévue à court terme.

Modernisation du service de train de banlieue

Plusieurs actions ont été mises en branle dans le but d'améliorer la rapidité, le confort et la fiabilité des lignes du réseau de train de banlieue de l'AMT. Parmi elles, l'acquisition de nouvelles voitures multi-niveaux et de locomotives bimodes, la fiabilisation et l'amélioration des locomotives F59 ainsi que l'avancement des phases I et II du projet d'affichage dynamique sur les quais sont à signaler.

L'accroissement important des services de train de banlieue exigera toutefois la réalisation d'importants projets d'infrastructures, soit :

- le doublement de la voie ferrée de la ligne Deux-Montagnes, entre les gares Bois-Franc et Roxboro-Pierrefonds, ce qui permettrait d'accroître la fréquence de service;
- la connexion de la ligne Blainville dans le tunnel du Mont-Royal, permettant des gains de temps de parcours de l'ordre de 15 minutes;
- les importants travaux de réaménagement sur la ligne Vaudreuil-Hudson afin de mettre en œuvre le projet du Train de l'Ouest.

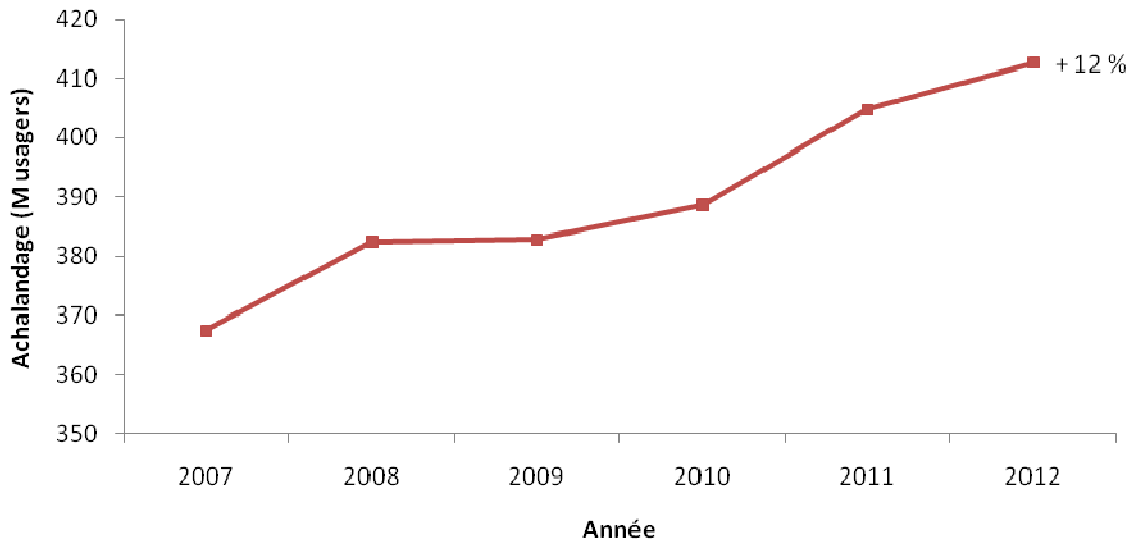
3.2 Résultats obtenus

3.2.1 Utilisation du transport en commun

À la fin de 2012, le réseau de la STM a atteint 412,6 millions de passagers, ce qui représente une hausse de près de 12 %, entre 2008 et 2012 (**Figure 7**). Cette hausse a ainsi dépassé la cible de 8 % fixée par le *Plan de transport*.

L'année 2011 a permis de dépasser le record d'achalandage atteint en 1947 (398 millions d'usagers), événement qui est survenu dans le cadre du 150^e anniversaire du transport en commun à Montréal.

L'atteinte de la cible de 26 % fixée pour 2021 dans le *Plan de transport* nécessitera une hausse supplémentaire de l'achalandage de 45,2 millions d'usagers en neuf ans, soit une hausse annuelle de l'ordre de 1,2 %. À titre de comparaison, la croissance moyenne annuelle de l'achalandage, au cours de la période de 2008 à 2012, a été de 2,4 %.

Figure 7 | Achalandage annuel du transport en commun, autobus-mé debate (en millions d'usagers)

Source : STM, 2013

Le *Plan stratégique 2020* de la STM envisage 420 millions de déplacements annuels pour 2020, en tenant compte des projets de maintien et d'optimisation du réseau uniquement. Avec les projets de développement tels que le tramway et les prolongements de métro, cette cible atteint 455 millions de déplacements, correspondant à l'objectif du *Plan de transport*. La STM prévoit dépasser en 2020 le seuil visé par Montréal et se fixe comme objectif un achalandage annuel de 540 millions de déplacements. Elle souhaite améliorer l'offre de service dans le métro de 26 % et dans les autobus de 32 % et vise un transfert modal de 5 % vers le transport collectif. Les projets de développement prévus impliquent le prolongement des lignes de métro vers Anjou et Bois-Franc, la réalisation de la première phase d'un réseau de tramways et l'augmentation du parc d'autobus de plus de 400 véhicules.

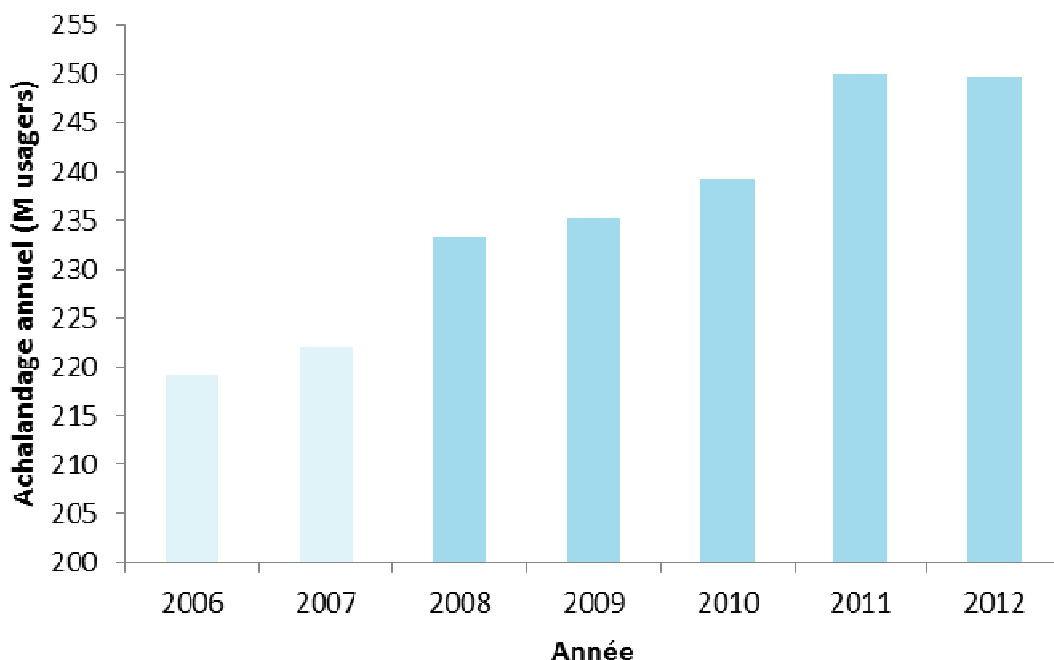
Achalantage du réseau de métro

L'achalandage annuel aux tourniquets du métro est passé de 222 à 250 millions d'usagers, entre la fin de 2007 et la fin de 2012, représentant une augmentation de 13 % sur la période (**Figure 8**). L'année 2008 est celle qui a présenté la hausse d'achalandage la plus élevée, de plus de 5 %, en raison de l'exploitation des trois nouvelles stations de métro à Laval, annuellement. En 2012, l'achalandage du métro s'est stabilisé à quelque 250 millions de passagers.

Achalantage du réseau d'autobus

L'achalandage hebdomadaire du réseau d'autobus est passé de 5,3 à 5,6 millions de voyageurs-lignes, entre 2007 et 2012, représentant une hausse de 6 % pour la période.

La croissance totale du nombre de déplacements s'est majoritairement répartie sur trois des quatre stratégies (**Figure 9**). Notons que 44 % des déplacements supplémentaires ont été effectués aux lignes visant l'amélioration de la desserte du centre-ville et de sa périphérie. Aucune hausse d'achalandage significative n'a été enregistrée sur les lignes améliorées qui étaient vouées à la desserte des clientèles spécifiques.

Figure 8 | Achalandage annuel aux tourniquets du métro (en millions d'usagers)

Source : STM, 2013

Achalancement par arrondissement et ville liée, entre 2007 et 2012

L'achalandage des lignes d'autobus a augmenté entre 2 et 40 % dans les arrondissements et les villes reconstituées de l'agglomération de Montréal (**Figure 10**). L'arrondissement de Pierrefonds-Roxboro (40 %) ainsi que les villes de Dollard-des-Ormeaux (38 %), Montréal-Est (17 %), Dorval (15 %), Pointe-Claire (15 %) et Hampstead (15 %) ont connu les plus fortes hausses.

Achalancement du transport adapté

Le nombre d'usagers du transport adapté a augmenté de près d'un million, entre 2008 et 2012 (47 %). Les augmentations annuelles ont été relativement constantes depuis 2006 (**Figure 11**).

Achalancement des taxis collectifs

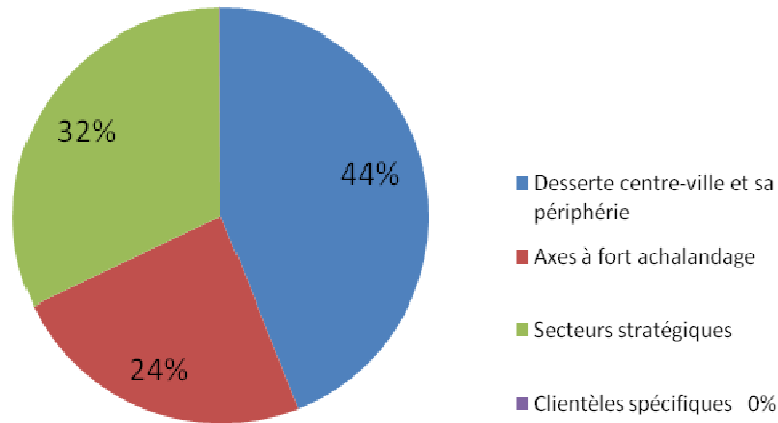
L'achalandage du réseau de taxis collectifs a connu une hausse de près de 40 %, depuis le début de la période de 2008 à 2012, ce qui représente une augmentation de plus de 11 700 usagers (**Figure 12**).

Achalancement total annuel de la région métropolitaine

L'achalandage du transport collectif de la région métropolitaine (territoire de l'AMT) est passé de 453 à 512 millions d'usagers, entre 2007 et 2012, ce qui représente une hausse de 13 %, pour la période de 2008 à 2012.

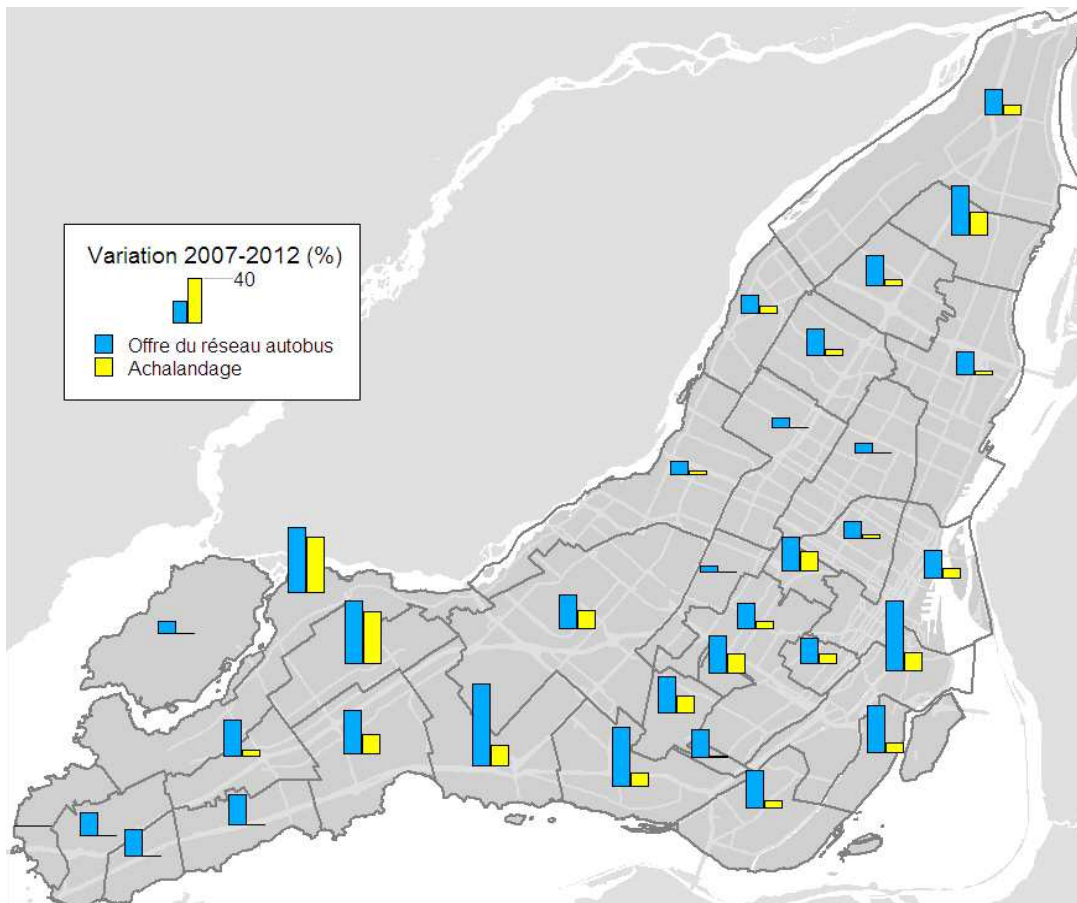
L'achalandage des trains de banlieue de l'AMT a connu une hausse d'achalandage de 15 %, pour la période de 2008 à 2012 (**Figure 13**). L'augmentation annuelle de l'achalandage a été plus forte en 2011, soit 8 % par rapport à l'année précédente. L'année 2012 a connu une hausse importante de 5 %.

Figure 9 | Part de la croissance totale des déplacements, par stratégie, depuis le début du PASTEC⁶



Source : STM, 2013

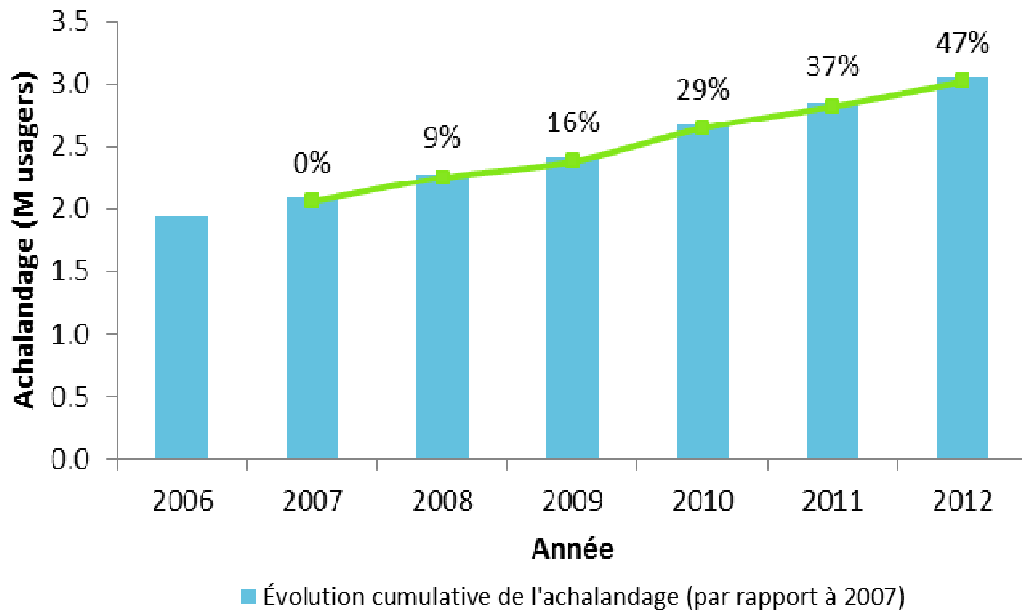
Figure 10 | Portrait du transport en commun par autobus, par arrondissement et par ville liée



Note : Une valeur nulle peut correspondre à une stabilisation ou à une légère baisse de l'offre de service et/ou de l'achalandage.

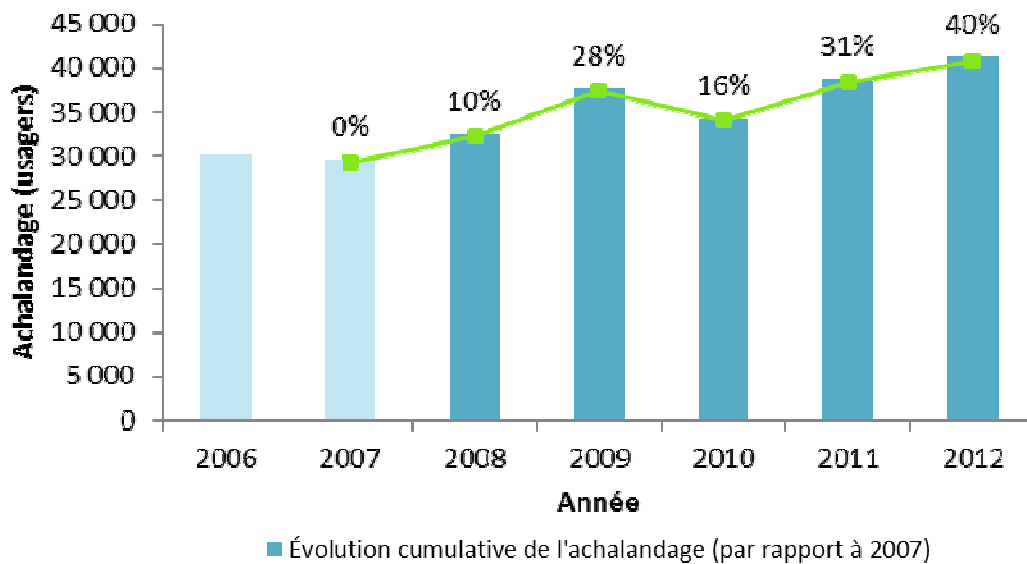
⁶ Données de 2007 à 2012

Figure 11 | Achalandage du transport adapté (en millions d'usagers annuels)

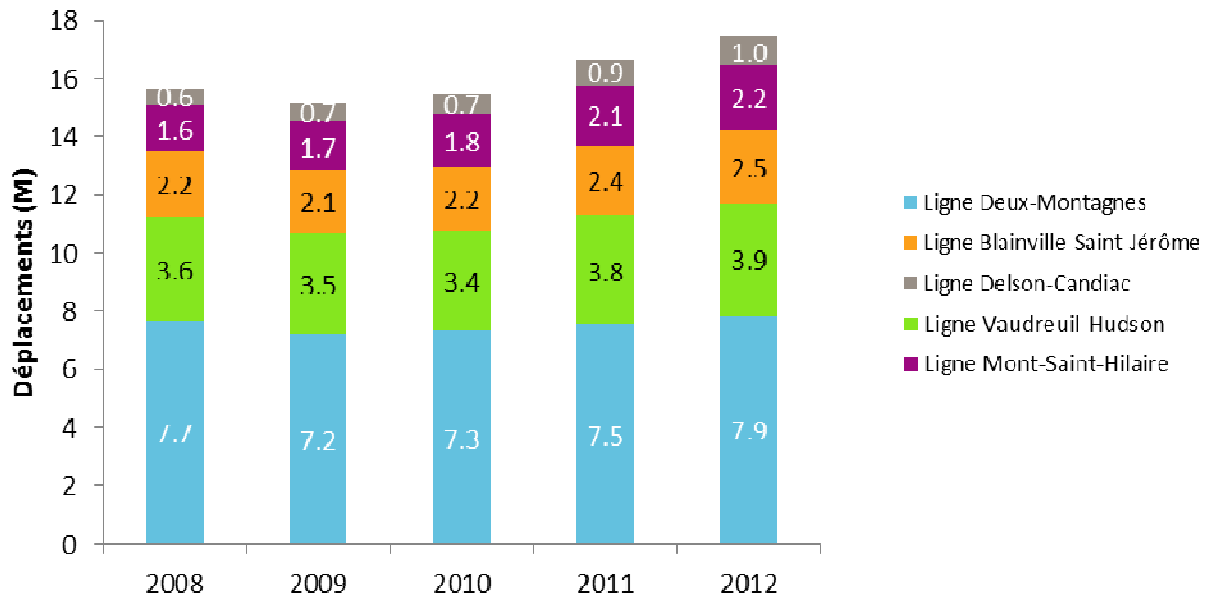


Source : STM, 2013

Figure 12 | Achalandage du réseau de taxis collectifs (en usagers annuels)



Source : STM, 2013

Figure 13 | Achalandage annuel des lignes de trains de banlieue de l'AMT (en millions de déplacements)

Source : AMT, *Rapports d'activités*, 2008 à 2012.

Taux de fréquentation des stationnements incitatifs

Les stationnements incitatifs de l'AMT ont présenté une occupation relativement constante (environ 80 %) durant les cinq années d'analyse (**Figure 14**). L'année 2011 a permis d'atteindre un taux d'occupation moyen de 82 % dans les stationnements du territoire.

Les stationnements incitatifs aux abords des stations de métro et des dessertes express d'autobus ont connu des taux d'occupation annuels variant entre 54 et 100 %, pour la période de 2008 à 2012 (**Figure 15**). L'augmentation de la capacité du stationnement à proximité de la station Montmorency (9 %) a permis de conserver un taux d'occupation inférieur à 90 %, en 2012. Le stationnement aux abords de la station Cartier connaît un achalandage frôlant sa pleine capacité, malgré l'augmentation de 28 % de sa capacité, entre 2008 et 2012 (131 places). Le stationnement de la station Namur connaît aussi un achalandage très près de sa pleine capacité, tandis que le stationnement de la station de métro Radisson est saturé depuis 2011. Le stationnement incitatif de la rue Sherbrooke, situé dans l'est de Montréal et le seul dédié uniquement aux dessertes express d'autobus, a connu une perte de 23 % de sa capacité, entre 2008 et 2012.

Les stationnements incitatifs de la ligne de train de banlieue Vaudreuil-Hudson (anciennement Dorion-Rigaud⁷) ont connu un taux d'occupation global variant de 91 % en 2007 à 74 % en 2012 (**Figure 16**). La période de 2008 à 2012 a permis l'agrandissement du stationnement incitatif de la gare Pointe-Claire (16 %).

⁷ Il est à noter que la gare Rigaud a été fermée après 2009.

Figure 14 | Taux d'occupation annuel des stationnements incitatifs de l'AMT

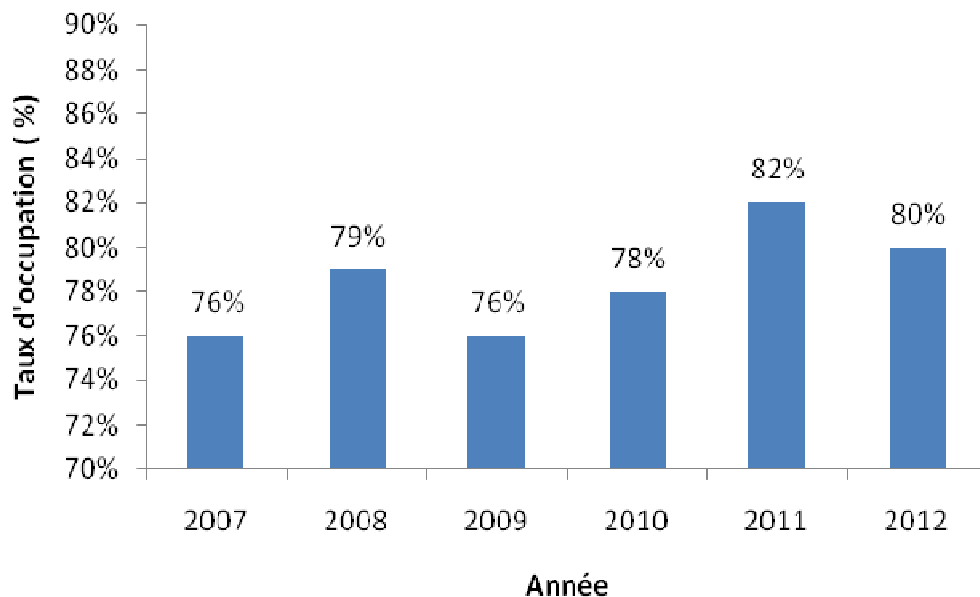
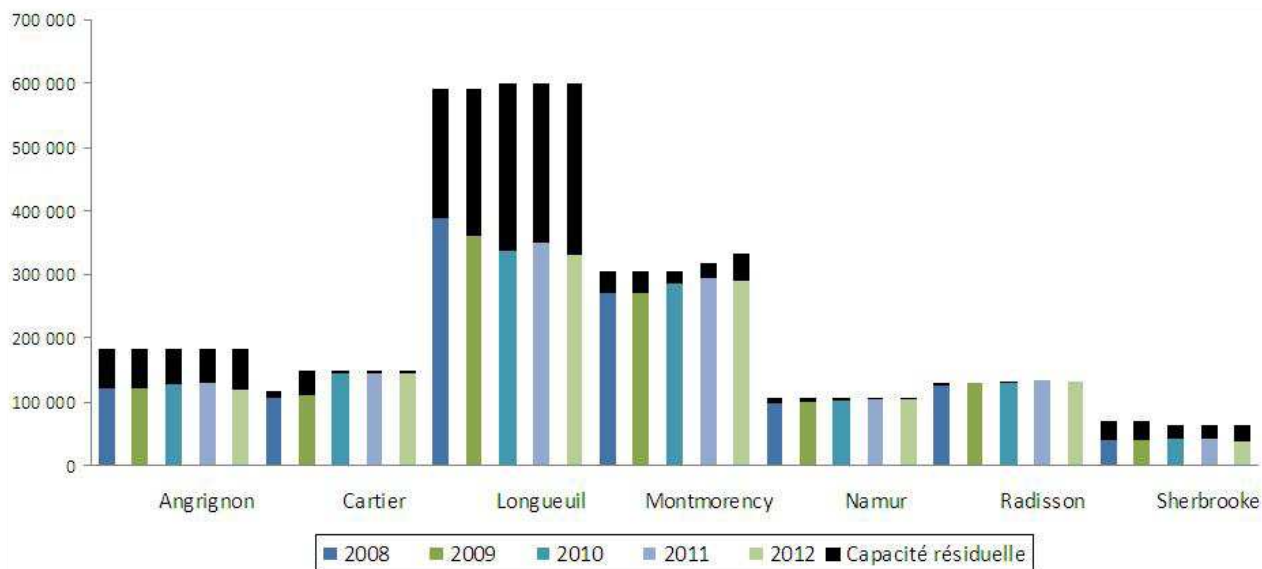
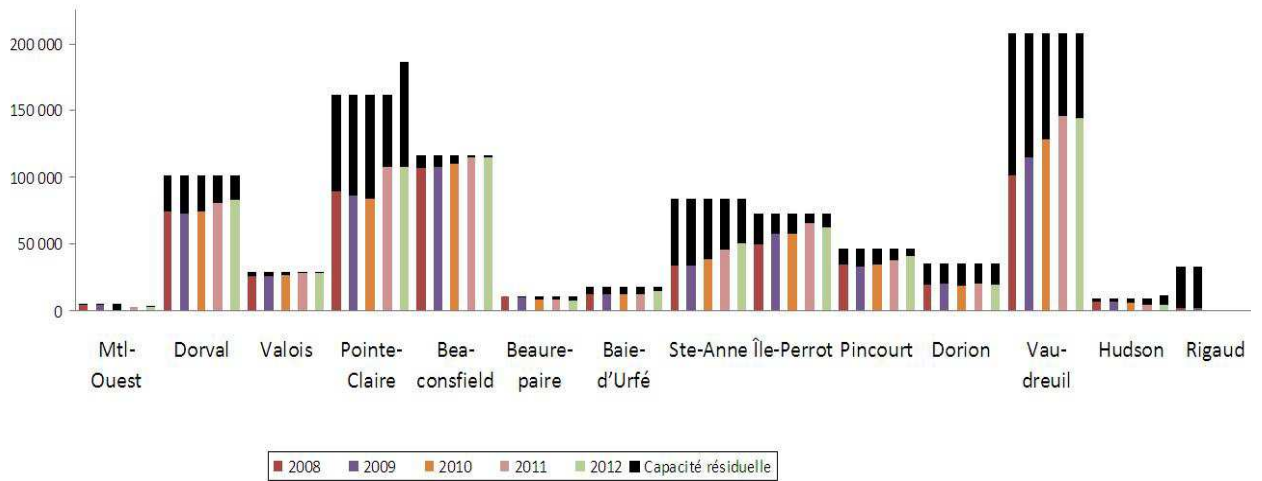


Figure 15 | Achalandage et capacité des stationnements incitatifs aux abords des stations de métro et des dessertes express d'autobus



Source : AMT, *Rapports d'activités*, 2008 à 2012.

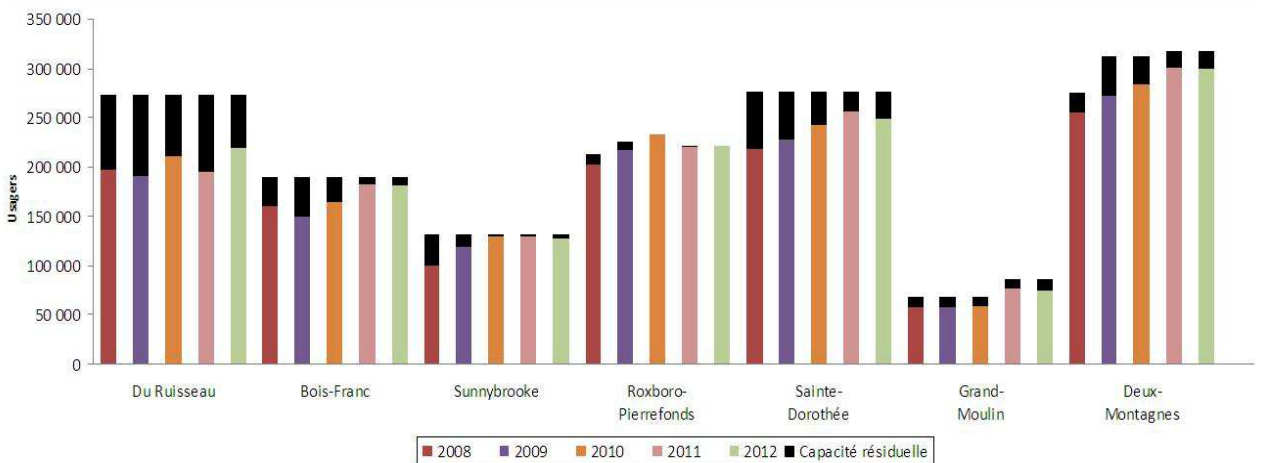
Figure 16 | Achalandage annuel et capacité des stationnements incitatifs de la ligne Vaudreuil/Hudson



Source : AMT, *Rapports d'activités*, 2008 à 2012.

Le taux d'occupation moyen des stationnements de la ligne de train de banlieue Deux-Montagnes (**Figure 17**) a augmenté de 69 % en 2007 à 91 % en 2012. Deux stationnements incitatifs ont bénéficié d'agrandissements, entre 2008 et 2012, soit les stationnements des gares Grand-Moulin (25 %) et Deux-Montagnes (15 %).

Figure 17 | Achalandage annuel et capacité des stationnements incitatifs de la ligne Deux-Montagnes



Source : AMT, *Rapports d'activités*, 2008 à 2012.

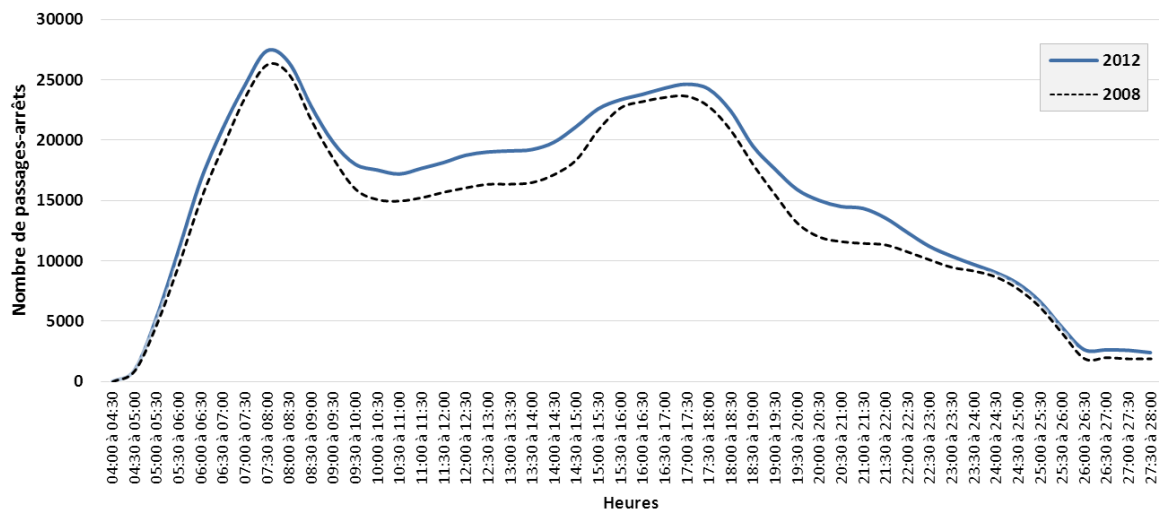
3.2.2 Conditions de transport

Temps de déplacement

La fréquence de passage des autobus aux arrêts du réseau de la STM, mesurée en passages-arrêts, a augmenté pour chacune des heures de la journée en semaine, entre 2008 et 2012 (**Figure 18**). L'augmentation a été plus élevée aux heures creuses de la journée, notamment entre 10 h et 14 h et entre 19 h et 22 h, périodes où de nombreuses interventions ont été mises en place dans le réseau de la STM.

Le *Réseau 10 minutes max* est l'une des interventions importantes déployées pour augmenter la fréquence de passages aux arrêts du réseau de la STM. En effet, il comprend les 31 lignes les plus achalandées de ce réseau d'autobus, offrant un intervalle de passage inférieur ou égal à dix minutes, ce qui permet un temps d'attente minimisé sur ces lignes. Regroupant majoritairement des lignes desservant le centre de l'agglomération, le Réseau rejoint quelque 35 stations de métro. Il a d'ailleurs atteint un taux d'accessibilité de plus de 75 %, pour une distance de 500 mètres ou moins, durant les périodes de pointe, en 2012. L'accessibilité des logis des secteurs centraux est toutefois très élevée étant donné la concentration des lignes du réseau sur cette portion du territoire.

Figure 18 | Nombre de passages-arrêts aux 30 minutes – Service de semaine, 2008 et 2012



Indicateurs d'accessibilité

L'accessibilité des logis⁸ au réseau de la STM (métro, autobus et taxi collectif) est en constante évolution (**Tableau 6**). Les améliorations apportées au réseau de la STM ont permis à une proportion supérieure à 98 % des logis d'avoir accès au réseau de transport en commun en 2012. En période de pointe du matin, plus de 99 % ont accès au réseau. Pour le réseau de nuit, les améliorations ont été majeures, faisant passer l'accès à près de 89 % des logis en 2006, à près de 95 % en 2012.

⁸ L'accessibilité au réseau est calculée à l'aide d'une distance de 500 mètres, à l'exception de celle au réseau de nuit, qui est basée sur une distance de 1 km. Les résultats sont basés sur les données de l'enquête *Origine-Destination* de 2003 (pour 2006) et de 2008 (pour les années subséquentes).

Tableau 5 | Identification des lignes du *Réseau 10 minutes max* et des stations de métro connexes

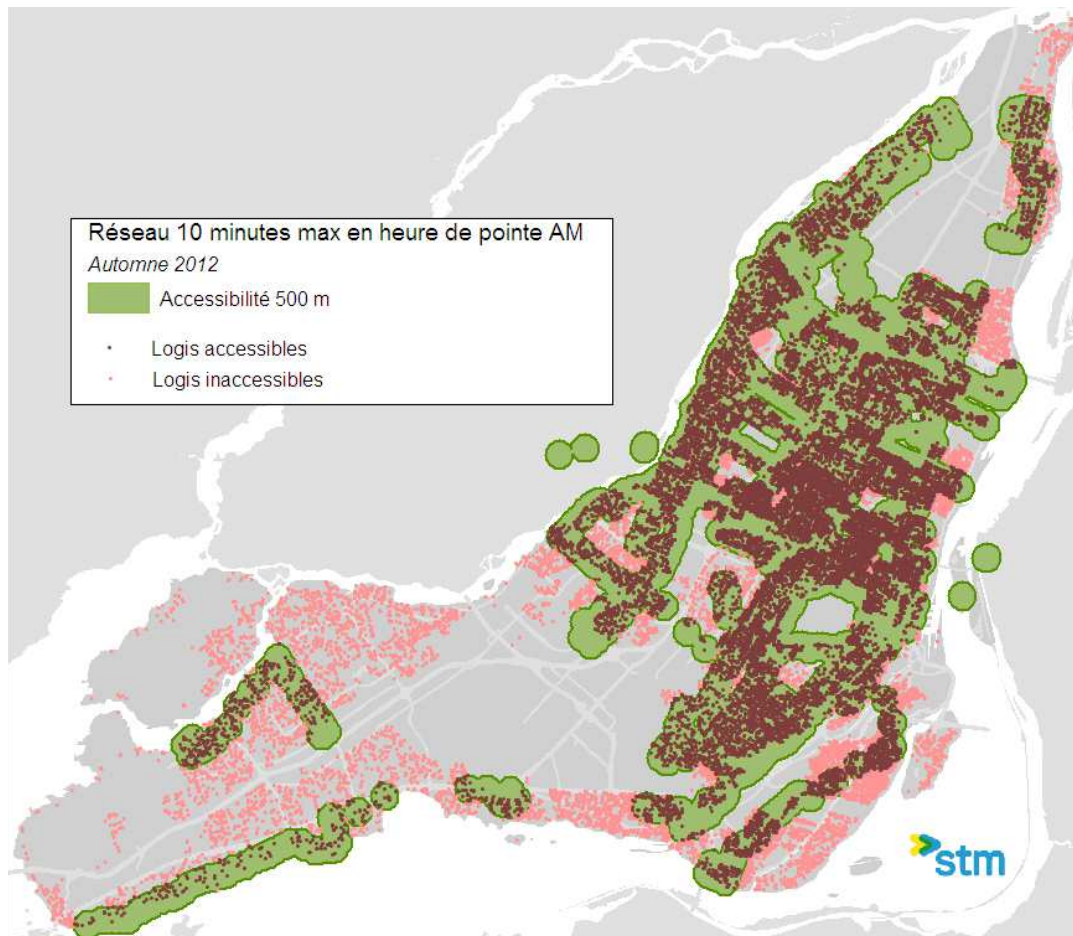
Ligne	Nom de la ligne	Stations de métro connexes	Ligne	Nom de la ligne	Stations de métro connexes
18	Beaubien	Honoré-Beaugrand Beaubien	90	Saint-Jacques	Vendôme Atwater
24	Sherbrooke	Villa-Maria Sherbrooke	97	Mont-Royal	Mont-Royal Pie-IX
32	Lacordaire	Cadillac	103	Monkland	Villa-Maria
33	Langelier	Langelier	105	Sherbrooke	Vendôme
44	Armand-Bombardier	Radisson	106	Newman	Angrignon
45	Papineau	Papineau Fabre	121	Sauvé/Côte-Vertu	Côte-Vertu Sauvé
48	Perras	Henri-Bourassa	136	Viau	Viau
49	Maurice-Duplessis	Henri-Bourassa	139	Pie-IX	Pie-IX
51	Édouard-Montpetit	Snowdon Université-de-Montréal Édouard-Montpetit Laurier	141	Jean-Talon Est	Saint-Michel Honoré-Beaugrand
55	Saint-Laurent	Place-d'Armes Place-des-Arts De Castelnau Saint-Laurent	161	Van Horne	Plamondon Outremont Rosemont
64	Grenet	Côte-Vertu	165	Côte-des-Neiges	Guy-Concordia Côte-des-Neiges
67	Saint-Michel	Saint-Michel Joliette	171	Henri-Bourassa	Côte-Vertu Henri-Bourassa
69	Gouin	Henri-Bourassa	187	René-Lévesque	Honoré-Beaugrand
80	Avenue du Parc	Place-des-Arts Parc	193	Jarry	Jarry
			197	Rosemont	Langelier, Rosemont
			406	Express Newman	Angrignon
			470	Express Pierrefonds	Côte-Vertu

Note : Les lignes identifiées en **gras** offrent un service aux dix minutes ou moins, de 6 h à 21 h. Les autres lignes offrent ce service dans une direction, de 6 h à 14 h, et dans l'autre, de 14 h à 21 h. Le circuit *406-Express Newman* offre un service de 6 h à 9 h, en direction est, puis de 15 h à 19 h, en direction ouest.

Source : STM, 2013

Tableau 6 | Accessibilité des logis au réseau de la STM

Période	2006	2010	2011	2012
Pointe AM	98,2 %	99,3 %	99,3 %	99,4 %
Jour	97,4 %	98,6 %	98,7 %	98,8 %
Soir	97,2 %	98,5 %	98,5 %	98,5 %
Samedi	97,3 %	98,5 %	98,6 %	98,6 %
Dimanche	97,2 %	98,5 %	98,5 %	98,6 %
Nuit	88,7 %	90,9 %	94,7 %	94,7 %

Figure 19 | Accessibilité au Réseau 10 minutes max

Confort

Dans le cadre du PASTEC, la STM a procédé à l'amélioration du confort à bord des autobus, pour plus de 80 des 220 lignes du réseau, grâce aux modifications apportées à la norme de charge des véhicules. De plus, la formation des chauffeurs à la conduite écologique a réduit considérablement les départs brusques et les accélérations trop vives (sources d'inconfort pour les passagers), augmenté la sécurité des déplacements et, de plus, a réduit la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre.

Tarification

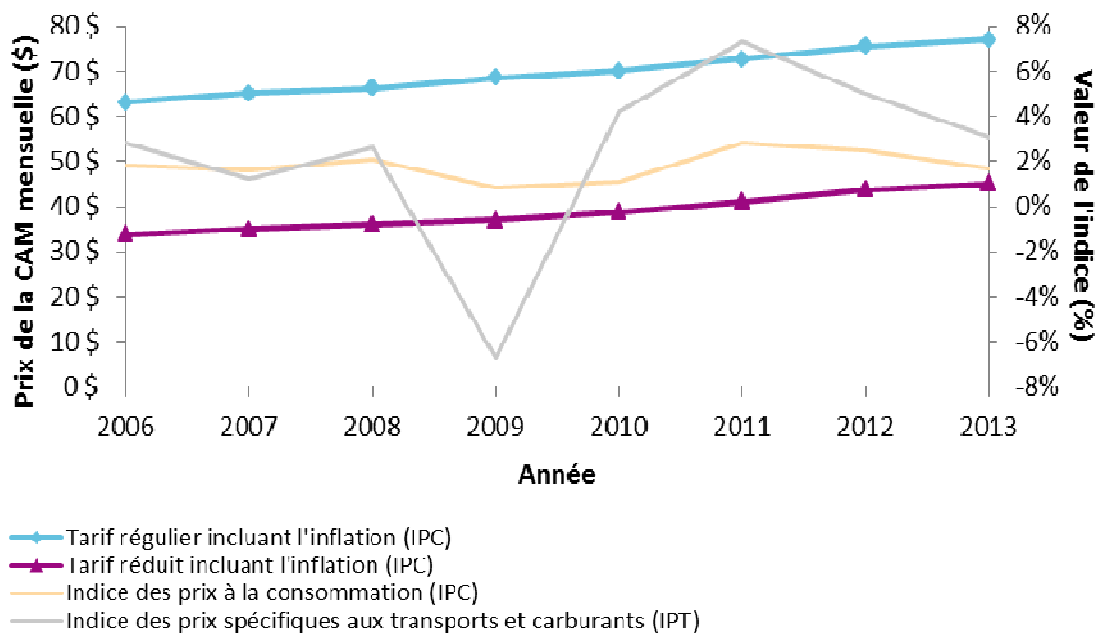
Le *Plan de transport* mentionnait, en 2008, que la participation globale des usagers aux titres de transport n'augmenterait pas en termes réels et qu'elle suivrait plutôt l'inflation. Les tarifs sont donc indexés à chaque année, en tenant compte de plusieurs critères dont :

- l'indice des prix à la consommation (IPC);
- l'indice des prix spécifiques aux transports et aux carburants (IPT);
- l'amélioration de l'offre de service en transport en commun;
- les investissements nécessaires au renouvellement des actifs.

L'IPC a augmenté annuellement d'une valeur comprise entre 1 et 3 %, de 2008 à 2012. L'IPT a pour sa part augmenté annuellement de 3 à 7 %, à l'exception de l'année 2009 qui a marqué une diminution de sept points.

Les augmentations moyennes annuelles du prix des titres régulier et à tarif réduit, entre 2007 et 2012, ont été respectivement de 3,4 et de 5,2 %. Les prix des titres mensuels de transport en commun ont ainsi suivi l'évolution moyenne des indices IPC et IPT (**Figure 20**). Par ailleurs, la stratégie tarifaire vise également à ce que les revenus-clients et autonomes totalisent 50 % des revenus de la STM.

Figure 20 | Évolution du prix du titre mensuel de la STM et des indices IPC et IPT (en dollars)



Source : STM, 2013



LE RÉSEAU CYCLABLE S'AMÉLIORE GRÂCE À VOUS

Mon Réseau est un application d'abonnement qui recueille de l'information sur les déplacements à vélo. En plus de permettre de louer des vélos de la ville, elle permet aussi à la Ville de Montréal d'améliorer son réseau cyclable.



Montréal

Application de la Ville de Montréal



4 Transport actif

4.1 Interventions

Aménagements piétonniers

Dans son *Plan de transport*, Montréal reconnaît la marche comme une composante essentielle du système de transport. Dans les quartiers centraux, la marche est le principal mode pour plus de 40 % des déplacements de courtes distances. Les **chantiers 14** et **15** (*Charte du piéton* et caractère piétonnier des quartiers) du Plan ont proposé des interventions pour favoriser la marche et offrir aux piétons des conditions de marche sécuritaires, confortables et propices à la réappropriation de l'espace public.

De fait, dans la *Charte du piéton* intégrée au *Plan de transport*, Montréal a établi la primauté du piéton dans le système de transport. La Charte détermine les champs d'application suivants :

- planification, normalisation et promotion des meilleures pratiques;
- traitement des piétons dans les milieux de vie;
- convivialité et sécurité des itinéraires piétons;
- réfection et déneigement des trottoirs;
- accessibilité universelle.

Le *Plan de transport* a proposé de déployer la *Charte du piéton* par le biais de trois projets :

- réaliser des plans d'action, intégrés au *Plan local de déplacement*, ce qui n'a pas été réalisés;
- élaborer un guide d'aménagement. La Ville de Montréal a en fait entrepris le développement d'un *Guide d'aménagement durable des rues de Montréal*. Le *fascicule 1—Quartiers verts* a été publié en avril 2013. Les *fascicules 2—Géométrie*, *3—Aménagements cyclables* et la section marquage du *fascicule 4—Signalisation routière* seront disponibles plus tard en 2013;
- promouvoir les meilleurs pratiques, projet qui n'a pas été réalisé.

En ce qui concerne l'amélioration du confort et de la sécurité des déplacements des piétons dans les milieux de vie, plusieurs initiatives ont été réalisées ou sont en voie de l'être. L'adaptation des feux de circulation aux besoins des piétons et l'implantation des feux à décompte numérique (490 installés, dont 150 depuis l'adoption du Plan) figurent parmi les projets les plus avancés.

L'année 2012 a marqué le début du projet de révision des passages piétons, dont l'objectif est d'améliorer la sécurité et le confort de la traversée de la rue. Le plan de travail de ce projet a été présenté à la Commission sur le transport et les travaux publics, en avril 2012. Il a d'ailleurs été décidé de consulter la population montréalaise sur la traversée de la rue, en 2013.

En plus de la réalisation d'une étude portant sur les collisions impliquant des piétons et d'une revue internationale des pratiques en faveur des piétons, la Ville a mandaté la firme Léger Marketing pour réaliser un sondage, à l'automne 2012, auprès des résidents de l'île de Montréal, afin de connaître leur opinion.

Plusieurs arrondissements ont réalisé des interventions afin de rendre plus sécuritaires les déplacements piétons, notamment autour des établissements scolaires primaires et des terrains de jeux. Quant aux dégagements des intersections, il n'y a pas encore de plan global. Plusieurs arrondissements ont toutefois procédé au dégagement des coins de rues à l'aide d'une signalisation (interdiction d'arrêt et ou de stationnement) ou de saillies.

Montréal a aussi choisi de consolider le caractère piétonnier des quartiers centraux en favorisant la piétonnisation de certaines rues. Jusqu'à maintenant, plusieurs modes de piétonnisation de rues ont été développés soit temporaire, festive, saisonnière et permanente. Depuis l'adoption du *Plan de transport*, plusieurs projets de piétonnisation ont été déployés, en grande partie dans le centre-ville et dans les quartiers centraux (**Tableau 7**).

Tableau 7 | Projets de piétonnisation, 2008-2012

Nom du tronçon	1 ^{re} année d'implantation	Période	Localisation
Sainte-Catherine Est	2008	Mai à septembre	Berri à Papineau
Saint-Catherine Ouest et Jeanne-Mance	2012	Juin à septembre	De Bleury à Saint-Laurent Sainte-Catherine à De Maisonneuve
Saint-Paul	2009 2010	Juillet – août Juin – septembre	Marché Bonsecours à Saint-Gabriel Marché Bonsecours à Saint-Laurent
Marché Jean-Talon	2009	Juin – octobre	Place du Marché du Nord
McTavish	2010	À l'année	Sherbrooke à Dr Penfield
Clark	2010	Week-ends estivaux	Quartier chinois
du Musée	2012	Mai – octobre	Tout l'axe
Ottawa	2012	Période estivale	Prince à Queen
McCord et place d'Youville	2012	Période estivale	Tout l'axe

Un partage de la chaussée plus généreux pour les piétons a été mis de l'avant pour plusieurs projets de réfection ou de réaménagement, notamment :

- le boulevard Saint-Laurent, entre les rues Sherbrooke et Mont-Royal, comprenant la présence de trottoirs élargis (2008);
- la rue McGill, entre le Square Victoria et la rue de la Commune, qui permet le partage de l'emprise de rue en faveur des piétons et des cyclistes (2008);
- la place d'Armes (2011) et la rue Saint-Sulpice (2010);
- la rue Chabanel, notamment par l'élargissement de trottoirs et l'installation d'avancées de trottoirs aux intersections (2009);
- le boulevard De Maisonneuve et de la place Norman-Bethune (2010).

La place du piéton est toujours une priorité dans les projets de sécurité routière. Des exemples concrets sont d'ailleurs présentés au chapitre 7.

Quant au réseau piétonnier intérieur (RÉSO), il n'a pas connu de développement significatif durant les dernières années.

Des mesures favorables aux piétons aux abords des points d'embarquement majeurs du réseau de transport et commun, ont été mises en place au terminus Lionel-Groulx et ce, dans le cadre des mesures de mitigation du projet Turcot et des nouvelles gares du train de l'Est.

La Ville de Montréal, en collaboration avec les arrondissements, a amorcé un programme de Quartiers verts. Un Quartier vert est un milieu de vie, choisi par les acteurs locaux et les arrondissements, qui favorise l'usage des modes de transport actifs et collectifs. L'approche montréalaise consiste en un ensemble de mesures d'apaisement de la circulation et de réaménagement du domaine public, à l'intérieur du périmètre désigné d'un Quartier vert, lequel est délimité par des aménagements distinctifs aux points d'entrée.

Le Quartier vert Maisonneuve, situé dans l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve, entre les axes Pie-IX, Hochelaga, Viau et le parc linéaire Notre-Dame, est un projet pilote dont la réalisation commencera en 2013. Sept autres projets de Quartiers verts ont également été reconnus (**Tableau 8**).

Tableau 8 | Projets de Quartiers verts reconnus en 2013

Nom du quartier vert	Arrondissement
Maisonneuve (en cours)	Mercier–Hochelaga-Maisonneuve
Mercier-Est	Mercier–Hochelaga-Maisonneuve
Bois-Franc	Saint-Laurent
Parc-Extension	Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension
CDN/NDG Sud-Est	Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce
Plateau-Est	Plateau-Mont-Royal
Toupin	Saint-Laurent
Vieux-Saint-Laurent	Saint-Laurent

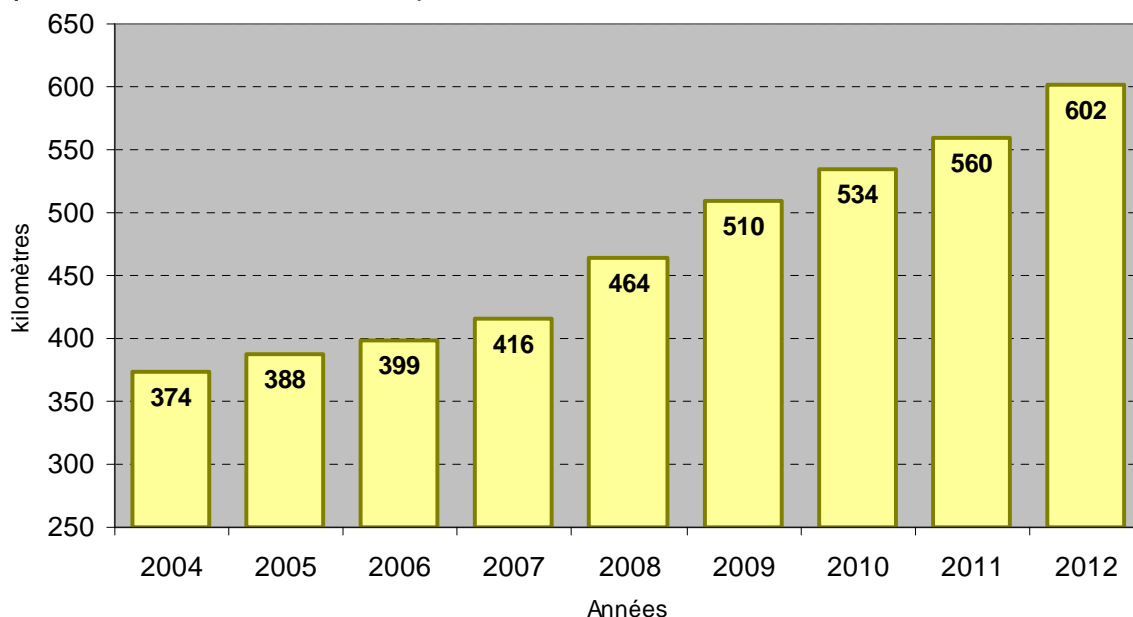
La mise en œuvre du *Plan de transport* a donné lieu à une révision des méthodes de travail quant au déneigement prioritaire des trottoirs. Cependant, le programme systématique de réfection des trottoirs n'a pas été amorcé, bien que la réalisation du programme de réfection routière comporte la reconstruction des trottoirs, dont la durée de vie est terminée.

Enfin, le *Plan d'action en matière d'accessibilité universelle* a été regroupé à celui des aînés (démarche MADA) et contient une série d'interventions en continu destinées à améliorer les conditions de déplacement des personnes à mobilité réduite. Le comité consultatif en accessibilité universelle de la Direction des transports, où un représentant des aînés siège maintenant, se rencontre régulièrement. Ce comité émet des avis pour améliorer les projets d'aménagement, organise des formations pour sensibiliser le personnel de la Ville et participe à l'élaboration du *fascicule 5—Aménagements piétons et accessibilité universelle* du *Guide d'aménagement durable des rues de Montréal*. Ce comité participe notamment à l'élaboration de normes portant sur l'implantation de cafés-terrasses à Montréal ainsi qu'à l'évaluation des différents types de dalles tactiles qui ont été installées depuis 2008. Enfin, depuis 2008, il y a eu l'implantation de 89 feux sonores dans le cadre de divers projets.

Réseau cyclable

Le **chantier 13** (doubler le réseau cyclable en sept ans) du *Plan de transport* a déclenché un effort important en termes d'aménagements cyclables. En effet, près de 200 km de nouvelles voies ont été ajoutées à un réseau qui en comptait un peu plus de 400 au début de 2008 (**Figure 21**). L'objectif du chantier est d'atteindre 800 km en 2015.

Figure 21 | Nombre de kilomètres de voies cyclables, 2004-2012

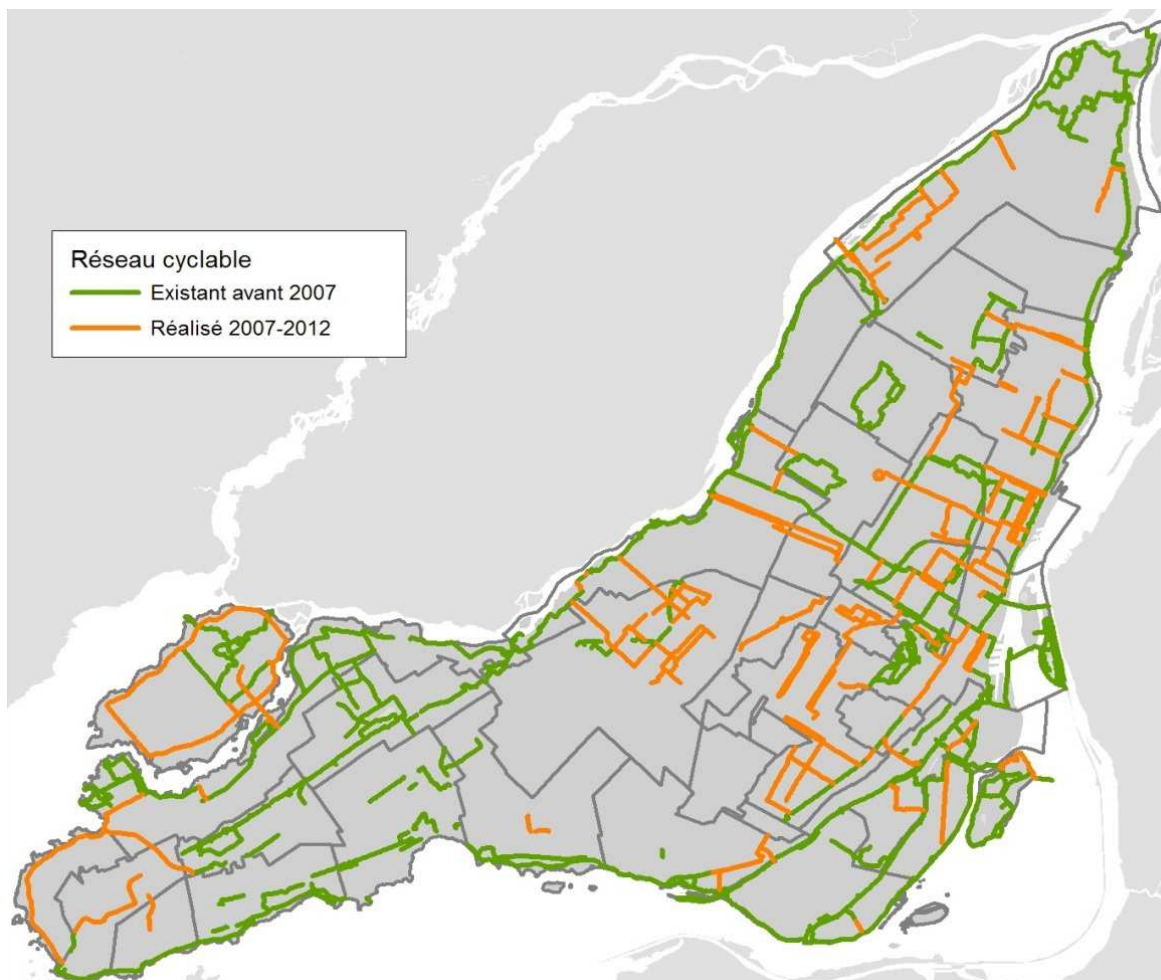


Le **Tableau 9** montre l'évolution kilométrique du réseau dans le territoire de l'agglomération de Montréal, selon les principaux types d'aménagement de voies cyclables. Le type d'aménagement préconisé dépend largement de l'environnement dans lequel s'insère la voie cyclable et des besoins.

En matière de réseau cyclable, des efforts d'expansion ont été consentis dans toutes les parties du territoire, en raison du processus de planification qui donne priorité aux projets qui comblent des lacunes en matière d'accessibilité (**Figure 22**).

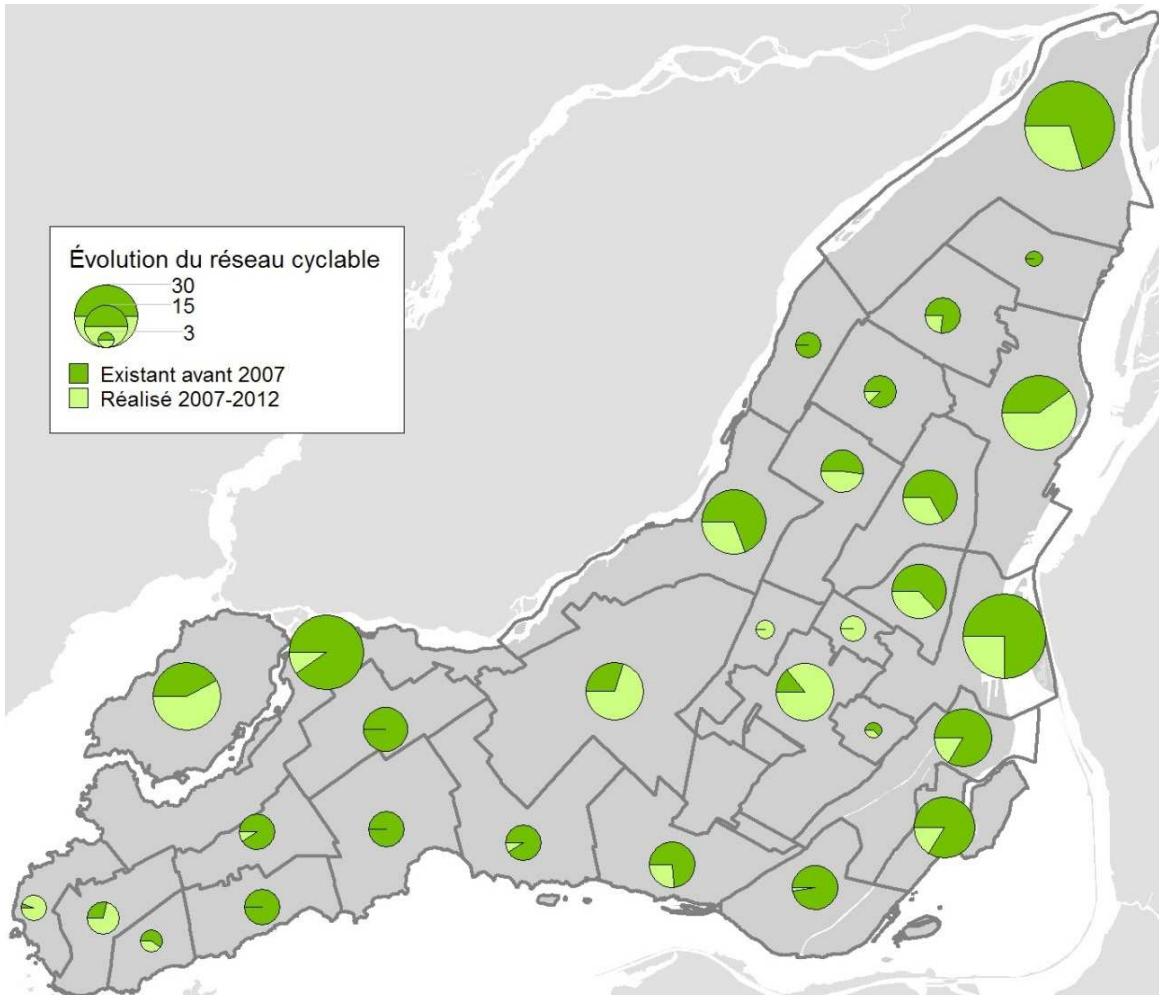
Tableau 9 | Kilomètres de voies cyclables, selon le type

Type de voie cyclable	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Piste cyclable	226	233	241	247	248	255	260
Bande cyclable	45	49	62	88	103	114	135
Chaussée désignée	44	50	76	90	97	105	121
Sentier polyvalent	84	84	84	85	85	85	86
Total	399	416	464	510	534	560	602

Figure 22 | Réseau cyclable

Des investissements dans le réseau cyclable ont été consentis à travers tout le territoire de l'agglomération de Montréal (**Figure 23**). Il existe des variations géographiques qui s'expliquent par différents facteurs, notamment la superficie de l'unité administrative, les opportunités de développement et la maturité du réseau cyclable initial.

Figure 23 | Évolution du réseau cyclable, par arrondissement et par ville liée



Au cours des cinq dernières années, Montréal a mené un programme d'intervention pour corriger les lacunes et les anomalies de certains tronçons, de manière à accroître la sécurité des cyclistes. Ce programme a permis la mise aux normes de plus d'une dizaine de kilomètres du réseau initial qui montrait des signes de vieillissement et/ou ne correspondait pas aux nouvelles normes de sécurité (**Tableau 10**).

Tableau 10 | Kilomètres de voies cyclables mises aux normes, par année

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Kilomètres mis aux normes	0,0	0,0	0,9	2,0	0,3	6,1	1,4

En tenant compte de la connaissance des comportements des cyclistes, Montréal a augmenté ses investissements dans des aménagements particuliers, pour améliorer le confort et la sécurité des usagers. Par exemple, des mails séparateurs ont été aménagés dans la bande cyclable très fréquentée de la rue Saint-Urbain pour rendre plus sécuritaire le passage des cyclistes aux arrêts d'autobus. L'implantation de « sas-vélo » à trois intersections et une zone d'entrecroisement au coin des rues du Square-Victoria et Saint-Jacques constituent des aménagements qui ont eu pour but de faciliter la gestion des mouvements entre les cyclistes et les automobilistes.

Vélos en libre-service

Au mois de mai 2009, le premier système de vélos en libre-service (BIXI) à grande échelle en Amérique du Nord a été inauguré à Montréal. La mise en service de BIXI constitue à certains égards une mini-révolution au sein des transports urbains. En effet, BIXI favorise à la fois les déplacements à vélo et facilite aussi les déplacements de courte distance, en complément au transport en commun.

Le caractère innovant du système BIXI explique en grande partie son succès populaire. À la fine pointe de la technologie, son originalité tient à la fois au design du vélo et des stations, mais aussi à sa formule d'utilisation. Dès sa mise en service, le BIXI a suscité un engouement immédiat qui n'a jamais cessé avec le temps (**Tableau 11**).

Tableau 11 | Évolution du système de vélos en libre-service

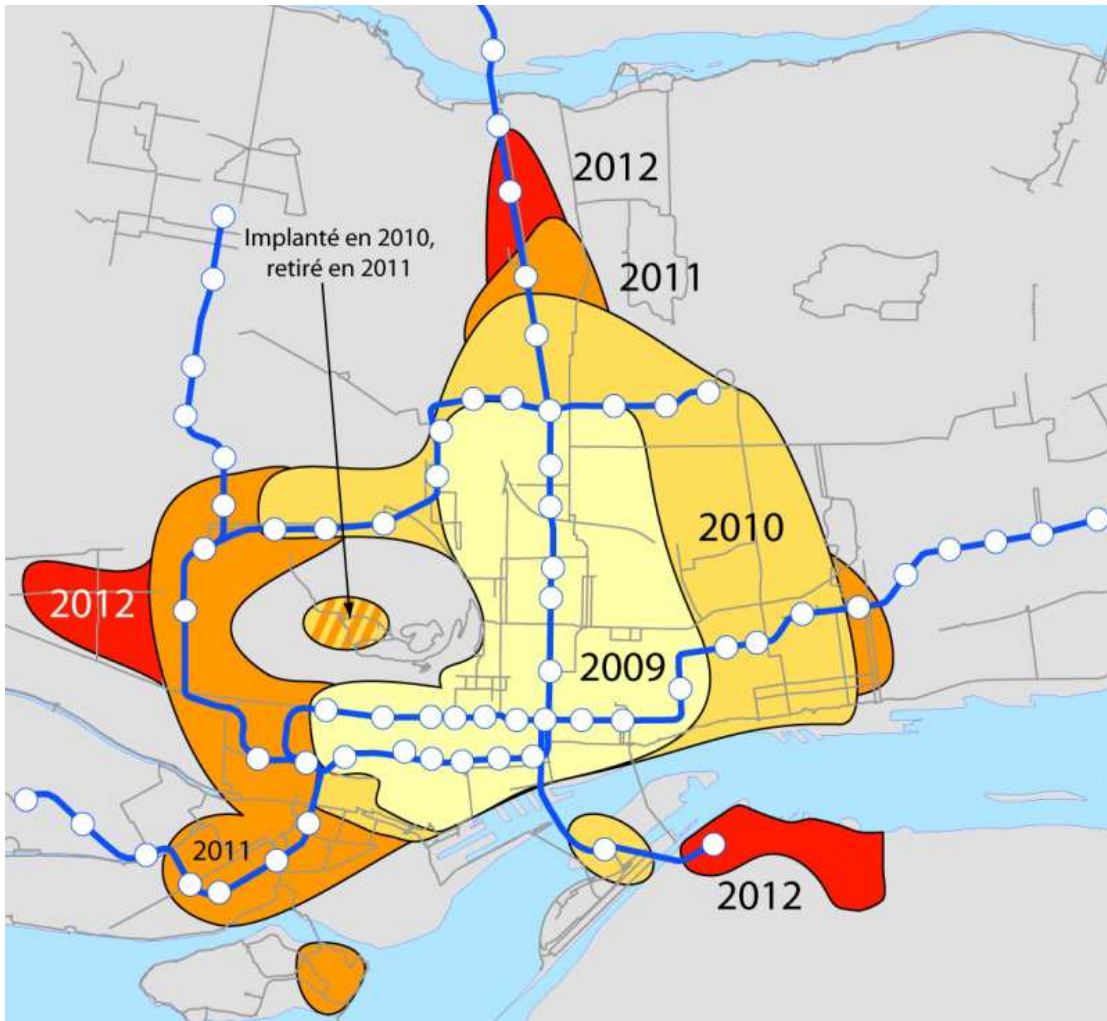
	2009		2010	2011	2012
	Phase I	Phase 2			
Nombre de vélos	3000	5000	5000	5050	5120
Nombre de stations*	300	400	400	405	411

Note : *Nombre de stations, dont les six situées à Longueuil.

Source : Société de vélo en libre-service

Bien que le nombre de stations et de vélos ait peu augmenté depuis la phase 2 de 2009 jusqu'en 2012, le territoire desservi par le service BIXI s'est agrandi de façon significative (**Figure 24**).

Figure 24 | Couverture du service BIXI



Autres interventions en transport actif

Le *Plan de transport* contient plusieurs mesures complémentaires en soutien aux modes de transport actif. Un premier groupe d'interventions vise à donner une vocation régionale au réseau cyclable montréalais :

- **Véloroute** : la planification d'une première phase est en cours, en prévision de travaux qui pourraient débuter en 2014.
- **voie de ceinture de l'île** : le projet de ceinture était terminé à 95 % en 2012. Des travaux d'importance ont été réalisés, en 2009, dans le chemin de Senneville et le boulevard Guin, à Pierrefonds-Roxboro, où près de 9 km de nouvelles voies cyclables ont été ajoutées. Il ne reste que quelques sections seulement de la voie de ceinture de l'Île à compléter, notamment à Pointe-Claire.
- **liaisons interrives** : de nouvelles liaisons cyclables interrives ont été ajoutées. Montréal a collaboré étroitement avec le ministère des Transports du Québec à la planification du nouveau lien cyclable du pont de l'A-25, entre Montréal et Laval.

- **navettes fluviales** : il existe cinq navettes fluviales qui desservent Montréal, de façon saisonnière et à des fins récréatives. Le *Plan de transport* a proposé d'étendre la période d'exploitation et la fréquence afin de convenir davantage au transport actif utilitaire. Toutefois, une étude commandée par Montréal, concernant le lien Longueuil-Vieux-Port, a conclu que les investissements demandés excédaient le potentiel de marché.
- **Réseau vélo métropolitain** : Montréal collaborera avec la Communauté métropolitaine de Montréal dans la réalisation d'un *Plan directeur du Réseau vélo métropolitain*, un concept régional qui assurera la continuité et la connectivité des principales voies cyclables municipales.

D'autres interventions ont pour objectif d'élargir les possibilités de pratique du cyclisme :

- **réseau quatre saisons** : Montréal encourage l'utilisation du vélo durant toute l'année, y compris en période hivernale. Le *Plan de transport* prévoyait, à l'origine, un réseau blanc déneigé durant l'hiver, de 53 km. Tous les nouveaux aménagements cyclables réalisés par la Ville de Montréal ont été pour la plupart utilisables à l'année (bandes cyclables, sas vélo, pistes avec mail, entrecroisements, etc.).
- **accès au métro et aux trains** : de nouveaux liens cyclables en direction des stations de métro et des gares de train ont été aménagés. La Société de transport de Montréal (STM) a mis à l'essai des glissoires aux stations de métro Longueuil et Vieux-Port afin de faciliter le déplacement des vélos pour accéder au métro.
- **usage de voies réservées aux bus et vélos** : Montréal et la STM sont à élaborer les paramètres d'un projet pilote de voies réservées pour bus et vélos qui pourraient être testées durant la saison 2013.
- **supports à vélo aux bus et taxis** : la STM a lancé, en 2011, un projet pilote en équipant les autobus d'un support pour vélos aux lignes *140-Fleury* et *180-Salaberry*. Le projet a été reconduit en 2012, avec l'ajout de supports à vélos aux autobus de la ligne *146-Christophe-Colomb*. À partir du mois d'avril 2013, les supports à vélos seront de retour pour ces trois lignes d'autobus. La STM songe à en installer à d'autres lignes.
- **révision de la réglementation concernant l'accès des vélos dans le métro et les trains de banlieue** : depuis mai 2011, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) accepte les vélos pour l'ensemble des lignes de train, à certaines conditions, telles que l'heure, la journée et l'emplacement dans le train.

Le *Plan de transport* a proposé plusieurs interventions pour augmenter considérablement la capacité de stationnement pour vélos, qui est un élément déterminant dans l'attrait du cyclisme utilitaire :

- les analyses estiment à plus de 17 000 le nombre de places publiques de stationnement pour vélo dans le territoire de Montréal :
 - * depuis 2007, la Société en commandite Stationnement de Montréal (SCSM) a procédé à l'installation de nouveaux supports à vélo auprès des tiges de panneaux du système *Payez-Partez*. Près de 5000 supports de ce type ont été installés par la SCSM dans les divers arrondissements.
 - * entre 2007 et 2012, la STM a également procédé au remplacement de tous ses supports à vélo aux stations de métro, permettant d'ajouter environ 1450 nouvelles places. Avec l'offre de l'AMT, près de 3000 places de stationnement pour vélos sont disponibles aux diverses stations de métro et de gares de train.
 - * les arrondissements ont installé, à chaque année, des supports à vélo dans des endroits fréquentés, comme les rues commerciales et les équipements collectifs. Environ 9500 places sont offertes.
- il n'y a pas d'inventaire des places privées (commerces, édifices à bureaux).
- aucune action n'a été entreprise concernant le déploiement des stations vélos.

Enfin, le *Plan de transport* a proposé d'entreprendre une campagne de communication portant sur la cohabitation des modes de transport dans le réseau routier. À ce chapitre, la Ville a mené une consultation au sujet du partage des voies cyclables, en 2011-2012.

4.2 Résultats obtenus

Utilisation des transports actifs

Part modale

Les efforts de Montréal pour améliorer les conditions de pratique du transport actif se font dans un contexte de croissance de ce mode de déplacement. Il n'y a toutefois pas de données récentes à ce sujet. L'analyse qui suit utilise les données des deux dernières enquêtes *Origine-Destination*.

Près de deux points de pourcentage ont été gagnés en ce qui a trait à la marche comme choix modal, entre 2003 et 2008 (**Tableau 12**). Pour le vélo, les proportions sont à la hausse grâce, entre autres, aux déplacements dits utilitaires, comme le travail et les études.

Quoi qu'il en soit, la marche domine largement le vélo et ce, même s'il existe des écarts notables entre les principaux motifs. En effet, le vélo obtient son meilleur score (2,6 % en 2008) dans les déplacements pour le travail, alors que la marche est relativement sous-représentée. Cela s'explique par les distances plus grandes occasionnées par les trajets reliés au travail. Par contre, la relation s'inverse pour les déplacements liés aux études, la marche accaparant le quart de la clientèle, tandis que le vélo affiche sa part modale la plus faible parmi les motifs. Les faibles distances et l'âge des voyageurs expliquent sans doute ces particularités.

Tableau 12 | Part modale des transports actifs selon les principaux motifs, 2003 et 2008 (Montréal)

Motif	Marche		Vélo	
	2003	2008	2003	2008
Travail	7,4 %	8,0 %	2,0 %	2,6 %
Étude	24,0 %	24,7 %	1,2 %	1,7 %
Autres motifs SRD*	15,4 %	18,9 %	1,4 %	1,8 %
Tous motifs SRD*	14,5 %	16,3 %	1,5 %	2,1 %

Note : *SRD : sans retour au domicile

Source : Enquêtes *Origine-Destination*, 2003 et 2008.

Comptages cyclistes

Pour évaluer l'achalandage des voies cyclables, Montréal a installé neuf compteurs dans divers tronçons stratégiques du réseau. Bien que la mise en service des compteurs ait eu lieu à différents moments, entre 2008 et 2009, et que certaines données manquent en raison d'interruptions ponctuelles, une analyse sommaire permet de conclure que le nombre de cyclistes est en constante évolution, de 2009 à 2012.

Les comptages ont permis de déterminer que les voies cyclables des axes Berri, De Brébeuf et De Maisonneuve sont les plus achalandées (**Tableau 13**). Elles se classent parmi les plus fréquentées en Amérique du Nord.

Il existe de fortes variations journalières. Plus que les conditions météorologiques, c'est le cycle hebdomadaire qui génère les plus fortes oscillations. En effet, les journées de semaine affichent des débits 57 % plus élevés que les week-ends. Cela confirme la vocation très utilitaire du cyclisme à Montréal, en conformité aux orientations du *Plan de transport*.

Vélos en libre-service

L'historique du vélo en libre-service démontre une croissance spectaculaire de son utilisation, marquée à la fois par une hausse soutenue des abonnements et des déplacements (**Tableau 14**). Toutefois, les gains les plus spectaculaires ont eu lieu entre 2009 et 2010. Le système évolue maintenant vers une stabilisation de l'usage.

Autre phénomène observable, le ratio de déplacements par membre tend à fléchir, indiquant que les gains de clientèle se font davantage au sein d'utilisateurs moins mobiles. Une moyenne de 25 000 déplacements quotidiens peuvent tout de même être observés lorsque le système est complètement installé, équivalant à 50 000 km parcourus par jour.

Tableau 13 | Données aux stations de comptage de vélos

Station de comptage	Localisation	Réseau à l'année	Année de mise en service	Mois/Année d'achalandage maximum	Achalandage maximum (vélos/mois)
Berri	Entre Ontario et De Maisonneuve	Oui	Avant 2008	Juillet 2012	162 562
De Brébeuf	Entre Rachel et Marie-Anne	Non	Avant 2008	Août 2009	162 001
Côte-Ste-Catherine	McEachran et Stuart	Non	2009	Août 2012	61 589
De Maisonneuve 1	Entre Berri et Saint-Denis	Oui	Avant 2008	Juin 2011	107 965
De Maisonneuve 2	Entre Peel et Stanley	Oui	Avant 2008	Juillet 2011	189 294
du Parc	Entre des Pins et Jeanne-Mance	Oui	Avant 2008	Septembre 2011	93 909
Pierre-Dupuy	Avant le pont de la Concorde	Non	Avant 2008	Juillet 2011	82 081
Rachel	Entre Papineau et Marquette	Oui	2009	Juillet 2012	150 703
Saint-Urbain*	Entre Villeneuve et Mont-Royal	Oui	Avant 2008	Mai 2010	77 258

Note : *Relevés interrompus, bande unidirectionnelle.

Tableau 14 | Statistiques d'utilisation du service BIXI

	2009	2010	2011	2012
Nombre de membres	10 800	32 400	40 000	49 300
Nombre de déplacements (000)	1096	3345	4175	4410
Ratio déplacements/membre	102	103	104	90
Nombre de membres 2009 = 100	100	300	371	457
Déplacements 2009 = 100	100	305	381	402

Source : Société de vélo en libre-service

Conditions de transport – transports actifs

Réseau cyclable

L'expansion continue du réseau cyclable, depuis l'adoption du *Plan de transport*, a permis d'accroître considérablement l'accessibilité aux voies cyclables. Une telle amélioration est mesurable avec un indice de couverture du réseau, c'est-à-dire la proportion d'individus à proximité (300 mètres ou moins) d'une infrastructure dédiée aux cyclistes (**Figure 25**).

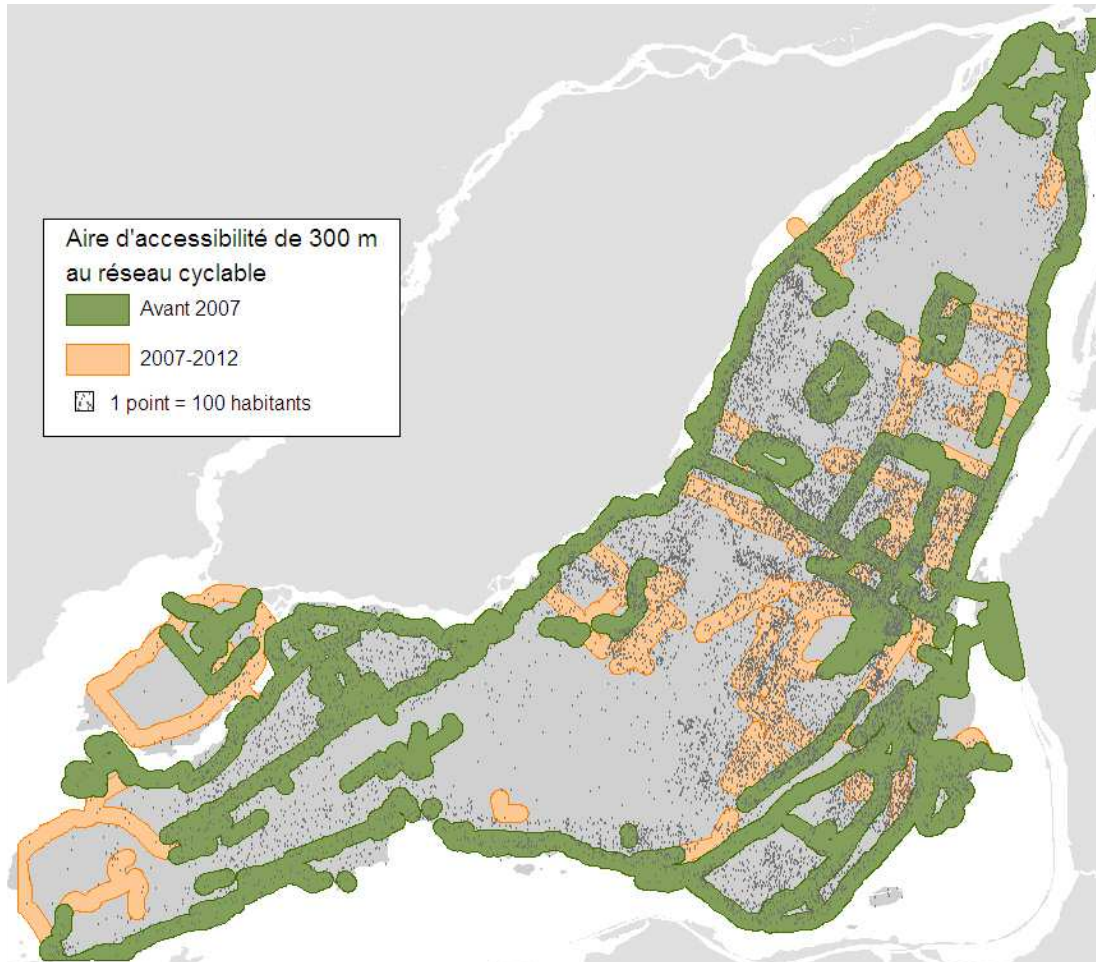
La proportion de la population montréalaise située à 300 mètres d'une voie cyclable est passée de près de 35 à 58 %, entre 2006 et 2012 (**Tableau 15**). Une proportion semblable est observée au sein des ménages. Le prolongement significatif du réseau (plus de 200 km ajoutés) et sa diversification géographique ont donc amplifié la couverture du réseau.

Comme preuve que le réseau s'est étendu pour rejoindre davantage de citoyens, la population desservie s'est accrue à un rythme plus rapide (69 %) que la progression kilométrique des infrastructures (51 %). Le réseau 2012 présente donc une meilleure couverture territoriale qu'auparavant. En fait, l'aire desservie (rayon de 300 mètres) par le réseau cyclable est passée de 191 à 267 km², soit plus de la moitié de la superficie de l'agglomération de Montréal.

Vélos en libre-service

Une analyse similaire appliquée au territoire desservi par le système BIXI donne des résultats différents. En effet, il ne s'agit pas ici d'un réseau linéaire, mais d'un réseau de stations dispersées dans la partie centrale et dense de l'île de Montréal. BIXI a vu le jour au printemps 2009, avec quelque 300 stations, et sa popularité inespérée a mené à l'ajout de 100 stations, dès la même année.

La différence de couverture entre le réseau initial 2009-2010 (400 stations) et le réseau exploité en 2012 (411 stations) n'est pas très marquée, mais le territoire couvert s'est sensiblement étendu de 42,3 à 53,6 km², soit 27 %. En effet, la population résidant à moins de 300 mètres d'une station est passée de 453 500 à 512 800 dans ce court laps de temps.

Figure 25 | Taux de couverture du réseau cyclable, 2006-2012**Tableau 15** | Taux de couverture du réseau cyclable montréalais, 2006-2012

Année	Km de voies cyclables	Population	Population <300 m	Taux de couverture	Nombre de ménages	Nombre de ménages <300 m	Taux de couverture
2006	399	1 854 442	647 248	35 %	831 518	300 897	36 %
2012*	602	1 886 481	1 095 682	58 %	849 443	512 063	60 %
Variation 2006-2012	51 %	2 %	69 %	-	2 %	70 %	-

Note : *Les données de population et du nombre de ménages proviennent du recensement de 2011.



Palais des
Conseils

3354
A-11

374 7171
MEMOIRS
767-8608

374 7171

374 7171

DETOUR
720
EST

P

TRANSIT

RESERVÉ
TAXIS
DU 1ER
JANVIER
2011

LEN - VEN

5 Usages collectifs de l'automobile

Montréal reconnaît que l'automobile n'est pas un moyen de déplacement durable. La place occupée par le réseau routier et le stationnement, la pollution, les nuisances de la circulation en sont autant d'indicateurs. En contrepartie, des systèmes d'autopartage ont démontré qu'il était possible de répondre à un besoin de se déplacer en automobile, sans posséder un véhicule. Cela permet de diminuer globalement l'utilisation de l'automobile et d'occuper moins l'espace urbain. En favorisant les usages collectifs de l'automobile, Montréal démontre sa volonté d'améliorer la qualité de vie et de réduire les impacts négatifs attribuables à une croissance trop importante de la motorisation sur son territoire.

Les paragraphes suivants présentent l'évolution, de 2008 à 2012, des initiatives touchant autant la gestion de la demande que les usages collectifs de l'automobile que sont le covoiturage, l'autopartage et le taxi.

Plusieurs progrès sont à signaler dans la dernière période quinquennale, mais des efforts importants seront nécessaires pour exploiter tout le potentiel de cette approche.

5.1 Gestion de la demande

La gestion de la demande, dans son sens large, est constituée d'un ensemble de mesures visant à promouvoir des choix de transport attrayants et compétitifs à l'auto solo, notamment le transport collectif, le covoiturage et le vélo. Ces modes alternatifs à l'automobile nécessitent des politiques publiques favorables à la mise en place de voies de covoiturage, de stationnements incitatifs et d'une gestion plus restrictive du stationnement. Dans un contexte où le réseau routier présente des problématiques de congestion de la circulation, la gestion de la demande devient un élément important pouvant diminuer la pression sur le réseau routier.

En matière de gestion de la demande, les interventions peuvent être de nature coercitive, avec des actions immédiates, ou de nature incitative dont les bienfaits se font voir à court et à moyen termes. Montréal s'est engagée à fournir des efforts dans quatre domaines d'intervention, tous à caractère incitatif.

Des Plans de gestion des déplacements en entreprises

Dans la foulée du programme *Allégo* de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), les Centres de gestion des déplacements (CGD) ont proposé aux entreprises publiques et privées de gérer les déplacements de leurs employés afin de pallier aux difficultés de transport. Par exemple, les agrandissements du campus universitaire Concordia, autour de la station de métro Guy, ont fait l'objet d'efforts conjoints.

L'AMT a longtemps encadré le déploiement de la démarche *Allégo* dans la région métropolitaine de Montréal, avec l'appui du ministère des Transports du Québec (MTQ). Avant son interruption, cette démarche a permis de réaliser des dizaines de projets pilotes de gestion de la demande de transport selon deux approches :

- individuelle : les mesures s'appliquent à un lieu de travail ou d'étude, par une entreprise ou une institution;
- de regroupement : les mesures s'appliquent à une zone d'emploi pour répondre aux besoins des entreprises et des institutions qui s'y trouvent. Les mesures sont organisées par un CGD.

Les CGD constituent l'instrument essentiel pour accompagner les entreprises dans une telle démarche. Ceux-ci ont le mandat d'aider les entreprises et les collectivités locales à promouvoir les déplacements en transport collectif et actifs, ainsi que l'usage de l'autopartage et le covoiturage, pour réduire les déplacements en automobile des employés et de la clientèle.

Les principales solutions proposées aux organisations sont la réalisation d'un *Plan de gestion des déplacements*, le programme corporatif de covoiturage, l'abonnement annuel au transport en commun de la Société de transport Montréal (STM) (*OPUS & cie*) et des rabais corporatifs pour l'abonnement au BIXI. Ils coordonnent les interventions et assurent également une représentation des employeurs auprès des organismes publics. L'agglomération de Montréal compte trois CGD soit Voyagez Futé, le CGD de Développement Économique de Saint-Laurent (DESTL) et Mobiligo.

À la fin de 2012, les trois CGD offraient leurs expertises et leurs programmes à 166 entreprises soit une centaine de plus qu'en 2008 (**Tableau 16**). Bien que plusieurs entreprises soient devenues membres des CGD, peu d'entre elles ont adopté un *Plan de gestion des déplacements* optant plutôt pour une adhésion aux programmes *OPUS & cie* et BIXI.

Par ailleurs, le CGD de DESTL s'occupe du programme corporatif de covoiturage pour ses entreprises clientes, rejoignant ainsi environ 1000 employés. Dans son territoire, deux organisations se démarquent. D'une part, Aéroports de Montréal offre un programme très avantageux pour ses employés, année après année depuis 2009, où le covoiturage et le transport collectif sont à l'honneur. D'autre part, Technoparc Montréal intervient pour améliorer les alternatives à l'auto solo pour permettre aux milliers d'employés du Campus Saint-Laurent d'accéder aux entreprises situées sur ce site.

Tableau 16 | Nombre d'organisations inscrites au centre de gestion des déplacements, 2008 et 2012

Année	Nombre d'organisations inscrites			
	Voyagez Futé	Saint-Laurent	Mobiligo	Total
2008	34	25	-	59
2012	119	37	10	166

Source : Voyagez Futé, CGD de DESTL et Mobiligo

Mentionnons que le MTQ a mis fin au *Programme d'aide gouvernementale aux modes de transport alternatifs à l'automobile* pour les entreprises, en mars 2011. L'aide gouvernementale remboursait 50 % des *Plans de gestion des déplacements* élaborés par les CGD et ce, jusqu'à concurrence de 35 000 \$ par Plan. Ce dernier consiste à fournir une méthode d'application personnalisée pour chaque employeur. L'année 2012 est considérée comme une année intermédiaire, puisqu'un autre programme est prévu en 2013. Toutefois, la coupure de l'aide financière menace actuellement la poursuite des opérations de certains CGD.

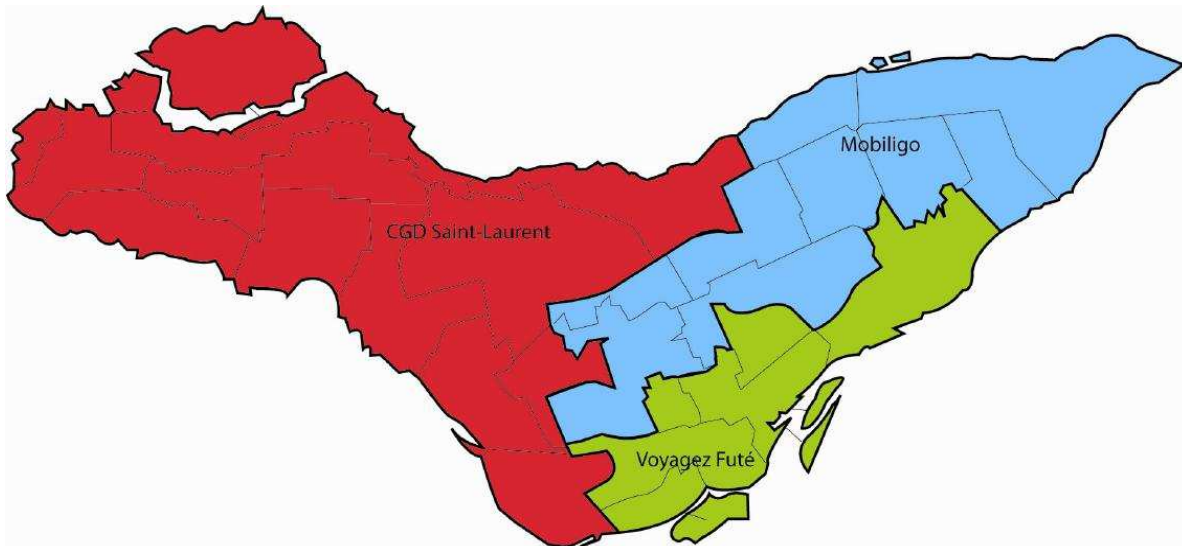
Des Plans de gestion des déplacements pour les grands projets

Durant la période quinquennale, Montréal s'est muni d'*Exigences en matière d'étude d'impact sur les déplacements*, à l'usage des promoteurs de grands projets. Ce document encadre la réalisation d'études d'impact en élargissant l'analyse à tous les modes de transport plutôt qu'à la seule circulation automobile comme auparavant. De plus, selon ces exigences, chaque promoteur doit présenter un *Plan de gestion des déplacements*. Ce dernier est intégré dans les grands projets, qu'ils soient résidentiels, institutionnels ou autres. Le CUSM (sites de la Montagne et de la cours Glen), le *Campus 54* à Montréal, près de l'échangeur des autoroutes 15 et 40, et le projet résidentiel Bois-franc dans l'arrondissement de Saint-Laurent, de même que *District Griffin* et *Les Bassins du Nouveau Havre* ne sont que quelques exemples. Dans le cadre des deux derniers projets, les promoteurs se sont engagés à participer au financement du transport collectif des nouveaux résidents.

Couverture de l'agglomération de Montréal par les CGD

Dans le *Plan de transport*, Montréal s'engageait à « assurer la couverture de tous les secteurs de l'agglomération de Montréal par les CGD ». En 2012, les trois CGD couvrent la totalité du territoire de l'agglomération de Montréal (**Figure 26**). Entre 2008 et 2012, le CGD de l'Est, desservant les secteurs de Rivière-des-Prairies et de Pointe-aux-Trembles, a toutefois fermé ses portes. Son territoire est maintenant desservi par Mobiligo.

Figure 26 | Territoire couvert par les CGD



Source : site Internet de Voyagez Futé : <http://www.voyagezfute.ca/notre-territoire>

Gestion de la demande au sein des villes et des arrondissements

Montréal n'a pas de plan global de gestion de la demande pour ses employés. Le portrait des déplacements des employés n'a pas été dressé. Cependant, l'arrondissement de Saint-Laurent montre l'exemple en encourageant, depuis 2005, ses employés à l'utilisation des transports alternatifs avec l'aide du CGD de DESTL. L'arrondissement d'Achuesic a également entamé une démarche similaire, en 2012. Par ailleurs, certaines initiatives sont prises localement, comme l'usage du BIXI et du transport collectif pour les déplacements d'affaires, ainsi que l'aménagement de lieux pour se changer, pour les cyclistes navetteurs.

La question du stationnement des véhicules des employés n'a pas encore été abordée globalement dans le but d'élaborer une politique intégrée. La révision des avantages consentis aux employés, en ce qui a trait au stationnement, n'a pas été abordée jusqu'à maintenant.

5.2 Covoiturage

De façon générale, le covoiturage n'est pas ancré dans les habitudes de déplacement. Le taux d'occupation moyen des véhicules, dans la région, est d'environ 1,25 personne/véhicule selon les enquêtes *Origine-Destination* de 2003 et de 2008 (**Tableau 17**). Il est toutefois impossible d'affirmer que les passagers recensés effectuent l'ensemble du trajet avec le conducteur ou, encore, quelle portion de ces passagers sont des membres de la famille versus une forme plus organisée de covoiturage (entre collègues ou voisins).

Ce taux d'occupation moyen est plus élevé dans le cas des déplacements effectués entièrement dans l'île de Montréal comparativement à la moyenne de l'ensemble de la région (**Tableau 17**).

Tableau 17 | Taux d'occupation des véhicules, 2003 et 2008 (24 heures)

Territoire	2003	2008
Île de Montréal	1,30	1,29
Région métropolitaine	1,26	1,25

Source : Enquêtes *Origine-Destination*, 2003 et 2008.

Les interventions ci-après ont été proposées dans le *Plan de transport*. Étant donné la difficulté de traiter le covoiturage dans le système de transport, celles-ci n'ont pas eu tout le succès espéré.

Covoiturage dans les axes de transport collectif avec mesures préférentielles

Malgré l'identification des axes dans le *Plan de transport*, peu de travaux en concertation avec les partenaires ont été réalisés. Il faut noter la mise en place, le 22 août 2011, d'une voie de covoiturage dans l'axe de l'A-25, dans la couronne Nord, justifiée par un contexte de congestion récurrente.

Stationnement dédié aux covoitureurs

Peu d'efforts ont été effectués de ce côté, mis à part l'AMT qui offre des places de choix aux covoitureurs dans ses stationnements incitatifs.

Stationnement pour covoitureurs dans les centres commerciaux et les grands équipements institutionnels

Peu d'efforts ont été effectués de ce côté.

Pratique du covoiturage

Les CGD encouragent la pratique du covoiturage. Dans les derniers cinq ans, certains groupes ont tenté de former des sites internet pour faciliter le jumelage et la formation d'équipages. Une initiative importante est le démarrage de l'application *Netlift*, à l'automne 2012.

Netlift, un nouveau partenaire des CGD en matière de mobilité durable, est une plateforme de covoiturage multimodale qui aide les utilisateurs dans leurs déplacements quotidiens en simplifiant le maillage entre les conducteurs et les passagers. Le lancement de *Netlift* a eu lieu à l'automne 2012. Le système est accessible dans Internet et par téléphone intelligent. Cette application met en contact des passagers et des conducteurs disposés à partager les places disponibles dans leur véhicule, moyennant quelques dollars par trajet et offrant ainsi une alternative à l'auto solo. Pour promouvoir le logiciel auprès des employeurs du secteur de Montréal, *Netlift* s'est associé aux trois CGD de la région⁹.

5.3 Autopartage

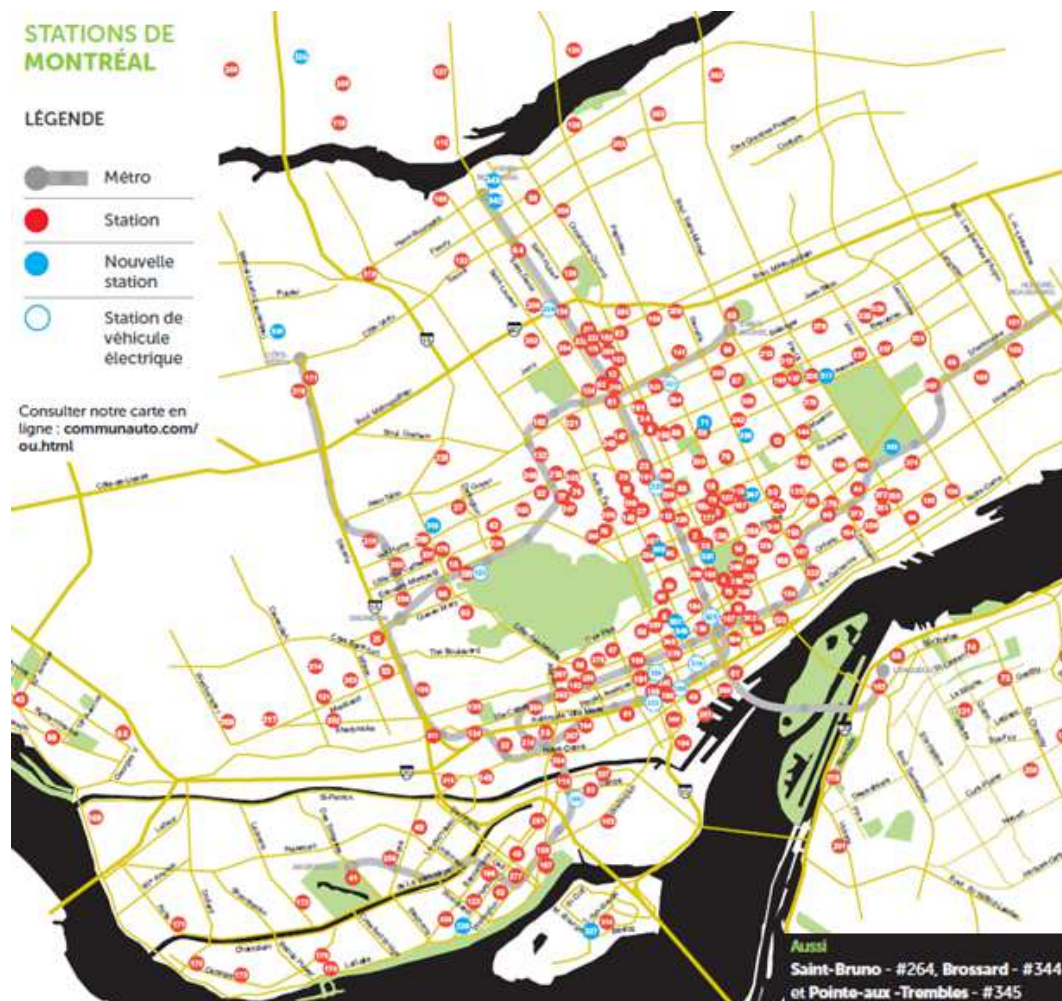
Offre d'autopartage

L'autopartage est bien présent à Montréal, grâce à la compagnie Communauto, une des entreprises d'autopartage les plus importantes à l'échelle mondiale. Fondée en 1994, cette entreprise à vocations sociale et environnementale est aujourd'hui implantée au sein des grandes villes québécoises, dont Montréal, Québec, Gatineau et Sherbrooke. Dans la région de Montréal, seule Communauto offre des véhicules en autopartage, qui sont accessibles aux stations localisées majoritairement au centre de l'île (**Figure 27**).

En 2012, l'entreprise possédait plus de 900 véhicules dans la région de Montréal, dont certains totalement électriques, mis en service au cours de l'année. Communauto a connu une croissance soutenue, entre 2008 et 2012, faisant augmenter son parc de véhicules de plus de 40 %, passant de 652 à 924 en cinq ans (**Tableau 18**). Ces véhicules sont répartis dans un nombre croissant de stations, passant de 200 en 2008 à 303 en 2012. Une stagnation du parc de véhicules, entre 2011 et 2012, a toutefois été remarquée. Cette situation n'est pas étrangère aux difficultés de Communauto de développer de nouvelles stations, nécessaires à la mise en circulation de véhicules supplémentaires.

Les services de Communauto bénéficient d'une intégration tarifaire avec les services de transport en commun de la STM. En effet, Communauto offre une réduction de son tarif d'abonnement lors de l'abonnement aux titres de transport mensuels de la STM (*DUO auto+bus*) ou au BIXI. De plus, de nombreuses stations de Communauto sont à proximité des stations de métro.

⁹ www.netlift.me et www.newswire.ca

Figure 27 | Localisation des stations de Communauto, région de Montréal, 2012

Source : Communauto, 2012

Tableau 18 | Évolution du nombre d'automobiles et de stations d'autopartage dans la région de Montréal, 2008-2012

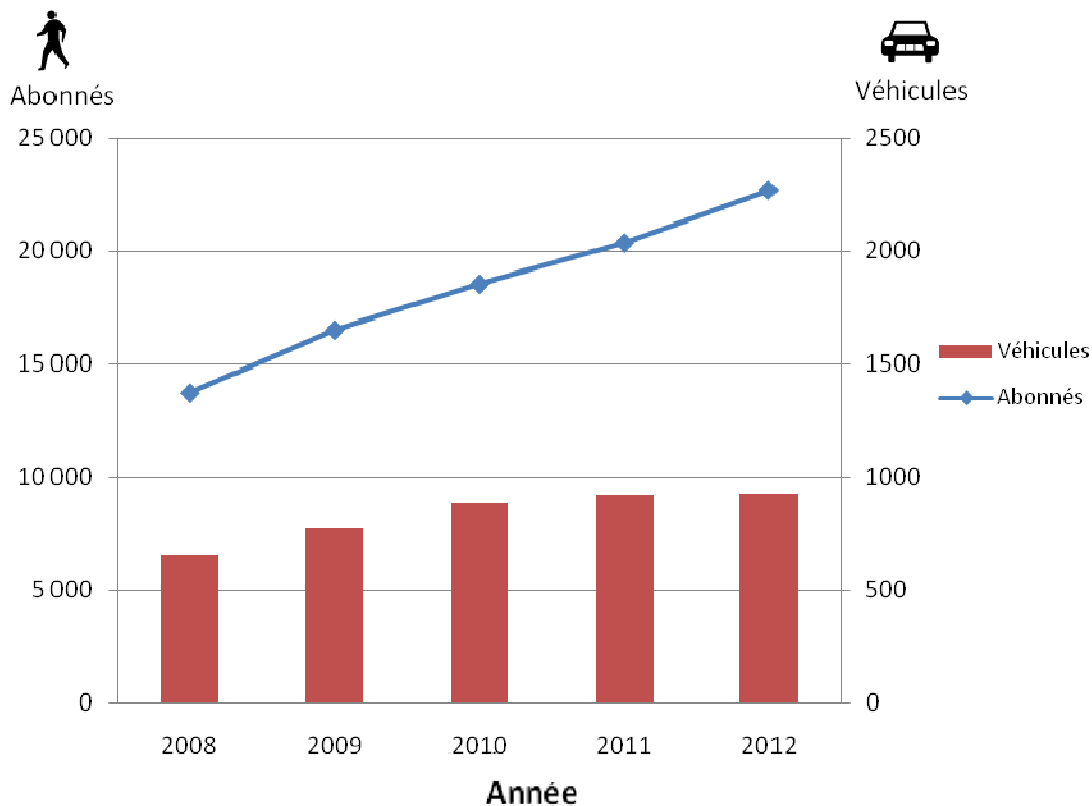
	2008	2009	2010	2011	2012	Variation 2008-2012
Nombre de véhicules	652	776	881	921	924	42 %
Variation annuelle	-	19 %	14 %	5 %	0 %	-
Nombre de stations	200	238	270	288	303	52 %
Variation annuelle	-	19 %	13 %	7 %	5 %	-

Source : Communauto

Utilisation de l'autopartage

Depuis sa création, l'entreprise Communauto connaît un engouement soutenu à l'échelle de la région de Montréal. Cet engouement se traduit par un nombre d'abonnés en perpétuelle progression, passant de 13 700 à 23 000 abonnés, entre 2008 et 2012, pour une variation de 65 % (**Figure 28**). Mis en relation avec l'évolution du parc, le nombre d'abonnés par véhicule est passé de 22,1 en 2008 à 24,6 en 2012. La croissance du nombre d'abonnés a donc été plus forte que celle du parc de véhicules disponibles. Ces statistiques portent à croire que cette offre de transport est en évolution et n'a pas atteint son plein potentiel. Il serait donc intéressant de tout mettre en œuvre pour faciliter l'introduction de nouveaux véhicules en autopartage.

Figure 28 | Abonnés et nombre de véhicules Communauto, région de Montréal, 2008-2012

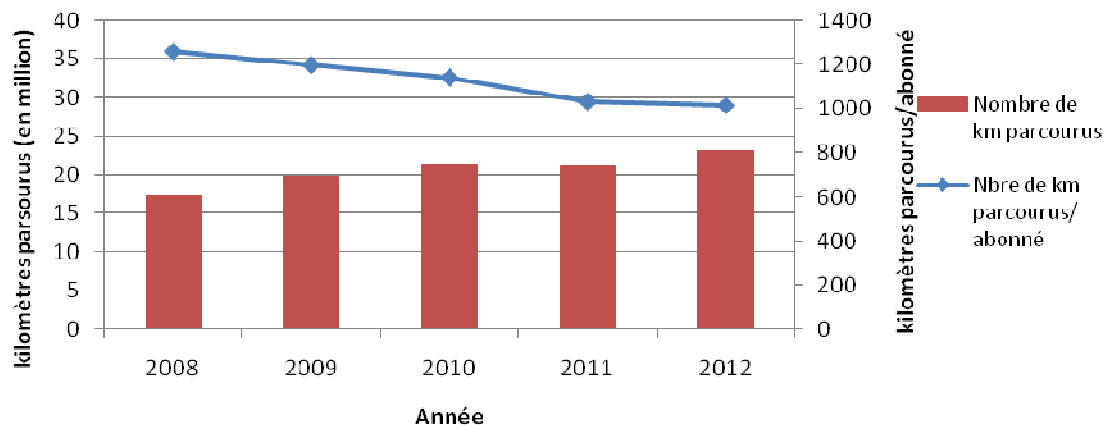


Source : Communauto

À l'échelle de la région de Montréal, cette progression de l'usage de l'autopartage se reflète par le nombre de kilomètres parcourus par les abonnés de Communauto. En effet, entre 2008 et 2012, le nombre de kilomètres parcourus par les abonnés de la région métropolitaine a progressé de 33 %, représentant une hausse en valeur absolue de 5,7 millions de kilomètres (**Figure 29**).

Par ailleurs, malgré une hausse des kilomètres parcourus par l'ensemble des abonnés de Communauto, une diminution de près de 20 % du nombre de kilomètres parcourus par abonné est observé pour la même période, soit entre 2008 et 2012. En effet, celui-ci est passé de 1260 km en 2008 à 1015 km en 2012, confirmant que le principal mode de déplacement des membres de Communauto n'est pas l'automobile.

Figure 29 | Kilomètres parcourus par les abonnés de Communauto, région métropolitaine de Montréal, 2008-2012



Source : Communauto

5.4 Taxi

Dans le cadre de son *Plan de transport*, Montréal a fixé comme objectif de promouvoir l'utilisation de véhicules propres et de favoriser l'innovation et la modernisation dans l'industrie du taxi. Le règlement municipal *RCG 10-009*, entré en vigueur le 31 mars 2010, comporte de nouvelles dispositions qui touchent aux aspects suivants :

- la publicité sur les véhicules taxis;
- une signature visuelle des taxis standardisée pour toutes les voitures;
- un lanternon accompagné ou non d'un support publicitaire design et uniformisé pour tous les taxis;
- l'adhésion de l'industrie à un programme de taxis écologiques.

Une des recommandations des deux commissions portant sur l'industrie du taxi à Montréal était de faire du Bureau de taxi de Montréal une entité distincte, selon la formule d'une société paramunicipale. La création de cette nouvelle société, qui débutera officiellement ses activités en janvier 2014, aura pour mandat principal le développement et l'encadrement des activités de l'industrie du taxi, tout comme l'amélioration de la qualité des services offerts à l'ensemble des clientèles.

Notamment, la nouvelle société a été mandatée pour :

- entamer une réflexion vers l'identification d'un modèle universel et d'une couleur unique;
- implanter un système de positionnement GPS dans les taxis;
- accentuer le contrôle du transport illégal.

Afin de favoriser les comportements écologiques et sécuritaires, une formation à l'écoconduite est offerte. Ainsi le cours *Conduite préventive et efficacité énergétique* est offert dans le cadre de la formation continue obligatoire des chauffeurs de taxi, mise en place en octobre 2012.

D'autres interventions proposées par le *Plan de transport* restent en suspens. En effet, aucune action n'a été entreprise pour :

- mettre en place une politique d'aménagement des postes d'attente de taxi;
- développer le marché du « taxi accessible », en augmentant le nombre de permis délivrés aux véhicules capables d'accueillir une clientèle à mobilité réduite et en offrant une formation portant sur celle-ci;
- implanter des mesures incitatives favorisant l'augmentation de taxis munis de support pour vélos. Actuellement, quelques compagnies de taxis seulement offrent le support à vélo et cela, sur appel.



NO LEFT TURN
TRUCKS
ÎLE DE MONTREAL

25
SUD
Boulevard
H-Bourassa
EST
100 m

EXCEPTÉ
LIVRAISON
LOCALE
Boulevard
H-Bourassa
OUEST

DO NOT
ENTER
H-BOURASSA
EST OUEST

6 Réseau routier et stationnement

6.1 Réseau routier

6.1.1 Interventions

Les orientations du *Plan de transport* concernant le réseau routier s'appuient principalement sur la constatation que les déplacements par automobile ont des effets négatifs sur le milieu de vie et l'environnement. De plus, les modes de déplacement que sont le transport en commun, le vélo et la marche peuvent suppléer au véhicule privé.

Le Plan mise sur une diminution des déplacements automobiles de 15 % d'ici 2021, si tous les projets et les mesures sont réalisés. Cependant, cinq ans après l'adoption du Plan, les outils pour évaluer s'il existe une tendance vers l'atteinte de cet objectif, durant la période quinquennale, ne sont pas disponibles.

Les grands principes qui régissent le choix des projets routiers ont été établis dans le Plan et sont :

- ne pas augmenter la capacité routière donnant accès à l'île de Montréal;
- partager la route en accordant une place déterminante aux modes de transport en commun et actif;
- modérer la vitesse et le nombre de véhicules en circulation dans les rues locales;
- offrir des temps de déplacements améliorés pour le transport en commun;
- favoriser le covoiturage;
- faire usage d'innovation technologique.

Les interventions proposées peuvent être groupées dans les catégories suivantes :

- partager la chaussée pour faire plus de place aux transports collectif et actif;
- remettre en état et entretenir le réseau routier en saisissant les occasions de modifier la fonctionnalité de la route;
- mieux gérer la circulation à l'aide des outils technologiques et réglementaires appropriés;
- réaménager certains segments du réseau routier pour mieux les intégrer à l'environnement, améliorer la qualité de vie et optimiser l'offre de transport;
- Parachever le réseau routier en vue de supporter l'activité économique et l'accès aux emplois, ainsi que pour favoriser le transport en commun et la restructuration de l'espace urbain.

Nouveau partage des emprises routières

De 2008 à 2012, le transport collectif a bénéficié d'une place de plus en plus importante dans le réseau routier. Ainsi, ce sont 68 km de voies réservées qui ont été implantées entièrement dans les emprises routières existantes. La capacité routière pour les automobilistes s'est ainsi trouvée réduite aux heures de pointe et ce, dans la direction principale de la circulation. Les temps de parcours et la régularité des autobus se sont aussi améliorés.

La même orientation a été retenue pour favoriser l'usage du vélo. À la fin de l'année 2012, 53 % des 602 km de voies cyclables que comptait Montréal, soit 319 km, étaient implantées dans la chaussée, réduisant ainsi l'espace occupé par l'automobile.

Quant à l'espace accordé aux piétons, même si les interventions ne sont pas aussi spectaculaires que pour les deux autres modes de déplacement, cet espace a crû à un rythme modéré. Les gains pour les piétons se sont réalisés de deux manières :

- réaménagement de l'emprise routière, dont les principales interventions consistent à élargir les trottoirs et à construire des avancées de trottoirs. Le réaménagement du boulevard Saint-Laurent, des rues McGill et Chabanel, la reconfiguration de la place d'Armes, du Quartier des spectacles et de la rue Saint-Sulpice ne sont que quelques exemples à souligner. Pour ces espaces, le piéton était au cœur de la conception de ces projets. Enfin, le réaménagement du chemin Remembrance dans le parc Mont-Royal, a vu sa capacité routière être fortement réduite par la fermeture de la chaussée sud et l'aménagement d'une piste multifonctionnelle au profit des piétons et des cyclistes.
- piétonnisation permanente ou temporaire de rues. C'est le cas notamment de la rue McTavish, convertie en rue piétonne en permanence, et de huit tronçons de rues, dont la piétonnisation peut varier des mois de mai à d'octobre.

Réhabilitation et modernisation du patrimoine routier

Le manque de financement stable et suffisant, combiné à un usage intensif des infrastructures routières, a amené le réseau routier montréalais à une dégradation progressive.

Les travaux ont été effectués principalement par le biais de deux programmes : les programmes de réfection routière (PRR) et de réfection des structures (PRS). Les projets ont été sélectionnés selon une stratégie d'intervention bien définie permettant d'atteindre un niveau de service établi le plus rapidement possible et au meilleur coût.

Durant la période de 2008 à 2012, les investissements dans le réseau routier ont totalisé 947,2 M\$, essentiellement pour le maintien et le réaménagement des actifs de voirie (665,9 M\$) ainsi que le développement de nouvelles infrastructures routières (281,2 M\$). Ces montants sont en deçà des besoins évalués par le *Plan d'intervention de la voirie* et le *Plan décennal pour les infrastructures routières*. En effet, seulement pour maintenir et reconstruire les infrastructures routières municipales, 436 M\$ par année sont nécessaires.

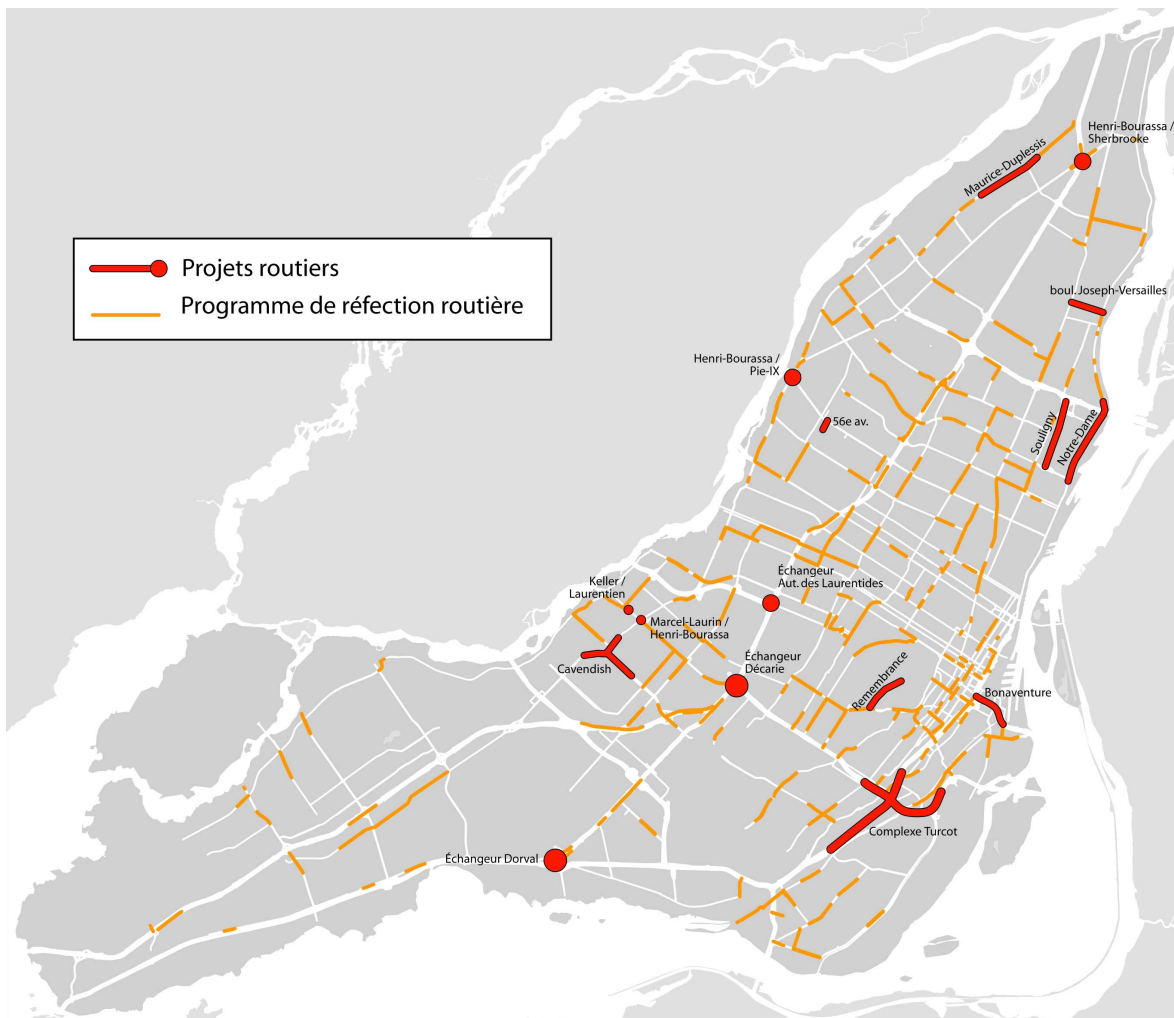
Montréal a donc réhabilité quelque 385 km de chaussées et 308 km de trottoirs, entre 2008 et 2012. Par ailleurs, pour sécuriser les structures routières, la Ville de Montréal a procédé à plusieurs interventions, notamment la réparation de colonnes, la réfection de dalles, de trottoirs et de garde-corps ainsi que la réparation de plusieurs éléments structuraux. Ces interventions concernaient aussi bien les structures sous la responsabilité de la Ville de Montréal ou partagée avec le ministère des Transports du Québec (MTQ).

Afin d'optimiser ses investissements, Montréal a réalisé, en 2012, un *Plan d'intervention intégré eau-voirie*, couvrant l'ensemble des arrondissements de la Ville. Ce Plan vise à offrir une vision globale des besoins d'intervention, à uniformiser les critères de planification et, de ce fait, à faciliter la mise en place d'une planification intégrée pour le renouvellement des infrastructures d'eau et de voirie, basée sur une coordination systématique des projets.

L'ampleur des besoins en intervention auprès des infrastructures ainsi que la critique grandissante des citoyens à l'égard des perturbations et des coûts occasionnés par les chantiers, poussent désormais la Ville à adopter une gestion intégrée des réseaux d'eau et de voirie. Cette approche favorise la réduction du nombre d'interventions et des coûts à long terme, au profit d'une amélioration des niveaux de service.

La **Figure 30** illustre la localisation des interventions réalisées dans le cadre du PRR ainsi que les projets complétés et en cours pour la période de 2008 à 2012, dans le réseau artériel.

Figure 30 | Interventions dans le réseau routier artériel



Gestion de la circulation et des déplacements

Réviser la hiérarchie du réseau routier

Cette intervention n'a pas été entreprise. Elle sera traitée dans le *Plan d'accessibilité au centre-ville et à l'île* qui sera réalisé sous peu. En 2013, Montréal révisera le réseau artériel municipal afin de se doter d'un réseau artériel d'agglomération (RAA), par voie réglementaire. Le futur RAA permettra à la Communauté métropolitaine de Montréal de poursuivre ses travaux en vue de se doter d'un réseau artériel métropolitain.

Mettre en place des mesures de modération de la circulation dans les rues locales des quartiers résidentiels

Afin d'encadrer ce volet, la Ville de Montréal a entrepris le développement d'un *Guide d'aménagement durable des rues de Montréal*. Le fascicule 1—*Quartiers verts* a été publié en avril 2013, alors que les fascicules 2—*Géométrie* et 3—*Aménagements cyclables* et la section *marquage* du fascicule 4—*Signalisation routière* seront disponibles en 2013.

Le *Guide des Plans locaux de déplacements* (PLD) a aussi été produit et remis aux arrondissements pour les guider la réalisation de leurs propres plans locaux. À ce jour, trois arrondissements en ont réalisé un.

La modération de la circulation dans les rues locales passe par la réduction des vitesses. Le projet de « 40 km/h », dont Montréal était le leader, a été une réussite reconnue par les partenaires. Ce projet inspirant a été repris par plusieurs municipalités au Québec. Amorcé en 2009, il a été complété en 2011 par l'implantation de cette limite de vitesse dans les 19 arrondissements.

Les arrondissements ont activement participé à la modération de la circulation dans les rues locales par diverses interventions, particulièrement aux abords des écoles, dont notamment :

- l'installation de radars affichant la vitesse;
- la construction de dos d'âne permanents ou amovibles;
- la réduction de la largeur de la chaussée par diverses techniques.

Un autre volet de la modération de la circulation dans les rues locales se réalise par l'implantation des Quartiers verts. Ce concept, provenant d'une démarche choisie par les acteurs locaux, permet d'encourager les modes de transport actifs et alternatifs. Un projet est en cours d'élaboration dans l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve et sept autres projets de Quartiers verts pourraient être amorcés en 2013, selon les priorités établies.

Élaborer un Plan directeur de gestion de la circulation et des déplacements

Dans l'attente d'un *Plan directeur de gestion de la circulation et des déplacements*, Montréal a amorcé, à la fin 2012, un *Plan d'accessibilité au centre-ville et à l'île*. Ce Plan déclinera les orientations, les stratégies, les politiques et les actions qui permettront de favoriser l'accessibilité au centre-ville et à l'île. Ce Plan sera finalisé en 2013.

Étendre le réseau de camionnage au territoire de l'agglomération

Ce sont les arrondissements et les villes reconstituées qui détiennent la compétence en matière de circulation des véhicules lourds. Fin 2012, tous les arrondissements¹⁰ de la Ville de Montréal et les villes reconstituées ont adopté un règlement de camionnage pour leur territoire respectif.

¹⁰ L'arrondissement de Ville-Marie adoptera son règlement au mois de juin 2013.

L'approbation du MTQ devrait être obtenue au courant de l'été 2013. À terme, l'agglomération de Montréal sera dotée d'un réseau de camionnage qui assurera la quiétude et la sécurité des résidents, tout en protégeant les infrastructures municipales et optimisera les parcours dévolus aux camions.

Améliorer la gestion des entraves

Montréal vise à réduire les inconvénients liés aux entraves dans la chaussée et sur les trottoirs.

À cet effet, Montréal a mis en place, en 2012, une unité chargée de la planification intégrée et de la gestion des impacts des travaux exécutés dans les voies publiques, tant par elle-même que par tous les donneurs d'ouvrage. Une meilleure coordination des interventions permettra d'assurer le maintien de niveau service du réseau municipal.

L'élaboration de devis types permettra d'exiger des entrepreneurs d'appliquer des normes pour la signalisation et l'aménagement des cheminements piétonniers, aux abords des chantiers de voirie. Le projet prévoit aussi une harmonisation des règlements concernant la délivrance des permis d'entraves.

Effectuer la mise aux normes des feux de circulation et implanter la gestion dynamique des feux de circulation

Ce projet consiste à remplacer plus de 2000 feux de circulation électromécaniques par des feux électroniques. La mise aux normes est un préalable au remplacement des feux piétons existants par des feux piétons à décompte numérique. La première phase du programme de mise aux normes s'est terminée en 2011 et a permis de moderniser 800 feux de circulation. La seconde phase est en cours, touche près de 1200 feux de circulation, et devrait être complétée en 2017. Ce sont 225 feux de circulation qui ont été mis aux normes depuis le début de cette phase.

La mise aux normes des feux de circulation a permis, entre autres, de mettre en service des équipements de gestion dynamique des feux de circulation. Ces systèmes permettent de gérer la circulation en temps réel, en fonction des volumes mesurés de véhicules et, par conséquent, d'optimiser la capacité routière.

Quatre artères stratégiques soit Henri-Bourassa, Crémazie, Sherbrooke Est, Pie-IX ont été sélectionnées pour bénéficier d'un système de gestion dynamique des feux de circulation. En ce qui concerne les axes Henri-Bourassa et Pie-IX, l'implantation est terminée. Quant à l'axe Crémazie, les travaux se sont poursuivis en 2011 et devraient se terminer en 2014. En ce qui concerne la rue Sherbrooke Est, un mandat a été donné pour déterminer les divers paramètres de contrôle. L'implantation de ces paramètres devrait avoir lieu en 2013.

Centre de gestion de la mobilité urbaine (CGMU)

Au cours des cinq dernières années, le développement des technologies de l'information et des communications a amené de nouvelles possibilités en transport. Montréal a pris ce virage et s'est dotée d'un *Plan stratégique des systèmes de transport intelligents (STI)*, ambitieux et tourné vers l'avenir. Ce Plan sera décrit plus en détail au *chapitre 9—Innovation*.

Dans la foulée de ce Plan, il faut cependant noter la création du (CGMU), qui constitue le cœur et le cerveau des STI à Montréal. Ce Centre, où est acheminée l'information provenant des divers équipements (feux de circulation, caméras, détecteurs, panneaux à messages variables), constitue un nouvel outil en développement à la disposition des gestionnaires, pour faciliter la mobilité des citoyens dans le réseau routier.

Réseau routier à réaménager – Projets de Montréal

Moderniser la rue Notre-Dame

Un projet d'envergure a été réalisé dans le cadre de la modernisation de la rue Notre-Dame entre l'A-25 et la rue Dickson. Il s'agit de l'ajout d'une seconde chaussée dans l'avenue Souigny, la construction d'une piste cyclable, entre l'avenue Haig et la rue Honoré-Beaugrand ainsi que la construction d'une passerelle cyclable, à la hauteur de l'échangeur Hochelaga. Avec la fin des travaux du tronçon Souigny, à l'automne 2009, les activités du Bureau de projet sont maintenant arrêtées.

Dans l'attente d'une éventuelle reprise des activités par le MTQ, la Ville de Montréal a priorisé certains projets et travaille à leur réalisation. Il s'agit de prolonger le boulevard de L'Assomption (permettant d'améliorer l'accès entre le port de Montréal à l'A-25), d'implanter des mesures d'apaisement dans les quartiers résidentiels adjacents, de développer un concept de voie réservée, entre les boulevards Pie-IX et René-Lévesque, ce qui permettrait de répondre aux besoins des usagers du système rapide par bus (SRB) du boulevard Pie-IX, à destination du centre-ville.

Les travaux de sécurisation de la rue Notre-Dame, débutés en 2005, ont été complétés en 2009. Ils ont permis d'aménager un mail central, entre les rues Dickson et Curatteau, de corriger la géométrie de certaines intersections problématiques et d'améliorer la piste cyclable.

Transformer l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain

Le projet de réaménagement Bonaventure transformera l'actuelle autoroute surélevée en une grande artère urbaine à niveau, entre les rues Wellington et Saint-Jacques. Ce réaménagement soulignera l'importance de cette entrée de Montréal et permettra un développement urbain de grande qualité, en continuité avec le faubourg des Récollets, le Quartier international et Griffintown.

Le chantier de ce projet a débuté à l'automne 2011, avec des travaux d'infrastructures souterraines, et se poursuivra jusqu'en 2016. Toutefois, afin de garantir l'accessibilité des véhicules au centre-ville, l'échéancier de réalisation prévu pourrait être modulé en fonction, entre autres, des travaux de l'échangeur Turcot.

Le 30 avril 2013, les mandats attribués antérieurement à la Société du Havre de Montréal concernant ce projet ont été intégrés aux responsabilités du Service des infrastructures, du transport et de l'environnement. Montréal a ainsi pris à sa charge l'ensemble des activités liées aux maîtrises d'ouvrage et d'œuvre du projet.

Réaménager la rue Sherbrooke Est

La démolition de l'échangeur de type autoroutier, entre la rue Sherbrooke Est et le boulevard Henri-Bourassa, en octobre 2011, constitue une phase préalable au réaménagement complet de cet axe de l'arrondissement de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles.

Améliorer le viaduc Rockland

Outre les travaux réalisés par le PRR pour maintenir en état le viaduc Rockland, seules certaines analyses et réflexions visant son amélioration ont été entreprises, en lien notamment avec le réaménagement de la gare de triage du campus Outremont

Carrefour Henri-Bourassa/Pie-IX

Les travaux consistent à remplacer l'échangeur actuel par un carrefour à niveau avec feux de circulation. Le projet vise également à créer une porte d'entrée significative à Montréal, tout en accommodant les besoins du transport en commun (SRB Pie-IX) et des modes actifs.

Le viaduc a été démoli en novembre 2012 et sera reconstruit d'ici le printemps 2015. Le MTQ effectuera également, en 2016, des réparations majeures au pont Pie-IX. Cette intervention est un ajout au *Plan de transport* car elle ne figurait pas dans les interventions ciblées en 2008.

Réaménagement de l'avenue Papineau (en planification)

Ce projet, non identifié dans le *Plan de transport*, localisé entre le boulevard Crémazie et la rue de Louvain, permettra de répondre à la nouvelle vocation des terrains en rive du parc du Complexe environnemental de Saint-Michel. L'aménagement d'un boulevard verdoyant et d'un paysage écologique transformeront cette artère de transit. Un rapport, portant sur la gestion des eaux de ruissellement et le choix du concept à retenir, a été réalisé en 2012. Le projet fera l'objet d'une présentation à l'administration municipale et à une consultation citoyenne en 2013-2014.

Réseau routier à réaménager – Projets du gouvernement du Québec

Améliorer les accès routiers à l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau (échangeur Dorval)

Ce projet consiste à réaménager les infrastructures routières situées aux abords de l'aéroport, incluant un réseau cyclable et piétonnier ainsi que l'amélioration du service de transport en commun par autobus.

À la fin de l'année 2012, 150 M\$ avaient été investis cumulativement dans les divers travaux associés à ce chantier majeur, évalué à 350 M\$. La contribution maximale de l'agglomération de Montréal est fixée à 40 M\$, selon une entente signée entre le MTQ et Montréal, en octobre 2009. La préparation du dossier d'affaires final a débuté en 2012 et sera déposé au printemps 2013, pour le volet routier, et à l'automne 2013, pour le volet ferroviaire. L'échéancier révisé par le MTQ prévoit la fin des travaux en 2019.

Réaménager le complexe Turcot

Le MTQ a amorcé le réaménagement du complexe Turcot, en raison de son état de dégradation et de la fin de sa durée de vie utile. Le projet Turcot est composé, tout comme l'existant, de quatre échangeurs (Turcot, De La Vérendrye, Montréal-Ouest et Angrignon), et de certains tronçons des autoroutes 15 et 20.

De plus, des modifications touchent le réseau routier de Montréal : l'aménagement du boulevard Pullman (rue existante qui devient une artère), le réaménagement de l'intersection Pullman/Saint-Rémi/Saint-Jacques et les prolongements du boulevard De La Vérendrye et du chemin de la Côte Saint-Paul. Il est à noter que des voies pour le transport collectif (autobus, taxis et covoiturage) seront aménagées dans l'A-20 et l'échangeur Turcot.

Le complexe Turcot fait l'objet de travaux préparatoires depuis 2011 et seront terminés en 2015. La signature du contrat pour le mode conception-construction est prévue pour l'automne 2014. La construction du complexe Turcot sera achevée en 2020.

Optimiser l'autoroute Métropolitaine (A-40)

Le MTQ s'est engagé à optimiser l'autoroute Métropolitaine à l'aide d'une série d'interventions, notamment en réaménageant consécutivement les principaux échangeurs. Les travaux de réfection de l'échangeur A-40/Décarie, le plus important du tronçon révisé, ont débuté en juin 2010. Les interventions ont principalement porté sur la partie nord de l'échangeur. Les travaux devraient être terminés à l'été 2014.

Un traitement similaire a été réservé à l'échangeur qui relie les autoroutes Métropolitaine et des Laurentides, afin d'en améliorer l'efficacité et la sécurité. Les travaux de construction d'une nouvelle bretelle ont débuté à l'automne 2010 et ont été complétés à l'été 2012.

Réseau routier à compléter

Prolonger les boulevards Rodolphe-Forget et Joseph-Versailles

Ces prolongements consistent à construire un nouvel axe routier de 5 km, entre le boulevard Henri-Bourassa et la rue Notre-Dame. Le projet peut être décomposé en trois secteurs séparés par de grands axes routiers existants (Henri-Bourassa, A-40, Sherbrooke et Notre-Dame). Ce dernier secteur, entre les rues Sherbrooke et Notre-Dame, long de 1 km, a été construit à quatre voies et mis en service en novembre 2011. Il permet d'offrir au trafic lourd un itinéraire alternatif. Le prolongement devrait être complété d'ici cinq à dix ans, selon le rythme de développement du secteur.

Parachever le boulevard Maurice-Duplessis

Le besoin d'intervenir dans ce secteur est lié à la mise en service prochaine du train de l'Est et à la présence de la future gare Rivière-des-Prairies. Cette gare sera située à l'angle des boulevards Saint-Jean-Baptiste et Maurice-Duplessis.

En plus du prolongement du boulevard Maurice-Duplessis, entre la rue Olivier-Lejeune et le boulevard Saint-Jean-Baptiste, d'une distance de 1 km, deux tronçons additionnels seront reconstruits, pour une distance totale de 2,5 km (incluant le renouvellement des égouts et de l'aqueduc).

La conception du projet reflète les grandes orientations du *Plan de transport*. Il permet l'accès à un nouveau terminus d'autobus et à une gare de train. Conçu pour les modes de transport actif, le projet inclut une piste cyclable et de larges trottoirs, conformes aux orientations de la *Charte du piéton*. Enfin, il permet de faciliter le transport des marchandises, en reliant le secteur industriel à l'échangeur de l'A-40/Saint-Jean-Baptiste et de développer de nouveaux terrains en rive du prolongement.

Les travaux ont débuté en mai 2012 et se termineront en 2015 en priorisant les sections les plus proches de la nouvelle gare. Dans ces sections, les travaux seront terminés avant la mise en service du train de l'Est.

Raccorder les boulevards Cavendish et Henri-Bourassa

Les travaux de raccordement des boulevards Cavendish et Henri-Bourassa ont été complétés en décembre 2011. Ce projet a permis de désenclaver le secteur résidentiel Bois-Franc, dans l'arrondissement de Saint-Laurent. Quant au réaménagement du carrefour Cavendish/Henri-Bourassa, celui-ci permet maintenant la réduction de la circulation de transit dans le boulevard Toupin.

Prolonger le boulevard Jacques-Bizard jusqu'à l'A-40

Le prolongement du boulevard Jacques-Bizard, entre le boulevard Pierrefonds et l'A-40, permettra de mieux équilibrer les conditions de circulation entre les axes majeurs de l'Ouest de Montréal. Il reliera L'île-Bizard directement à l'A-40.

Un nouveau tronçon routier d'environ 2,3 km, entre la rue Oakwood et l'A-40, sera réalisé dans des terrains appartenant en grande partie à Hydro-Québec. Des démarches ont été entreprises auprès de cette entreprise, en vue de l'acquisition de l'emprise du futur boulevard Jacques-Bizard. Une étude des besoins et des concepts en cours d'élaboration sera finalisée au printemps 2013.

Aménager un boulevard dans l'emprise de l'A-440

Le développement du secteur Pierrefonds Ouest est important pour la Ville de Montréal. En effet, il y est prévu pour ce secteur de construire un nouveau quartier composé de 5500 logements et de conserver plus de 180 hectares de milieu naturel, pour permettre la création d'un parc de conservation d'envergure régionale de plus de 800 hectares. La condition au développement du secteur Pierrefonds Ouest est l'aménagement d'un boulevard dans l'emprise de l'A-440 et d'un échangeur avec l'A-40.

Récemment, le projet d'un boulevard dans l'emprise de l'A-440 a été désigné comme l'une des six priorités de l'administration montréalaise. Au MTQ, une révision des balises budgétaires a dernièrement entraîné le retrait de ce projet de sa programmation 2013-2018. Toutefois, le MTQ s'est dit disposé à poursuivre le travail pour développer un concept acceptable. En accord avec l'état actuel d'avancement, il est souhaité par la Ville de Montréal de signer, dès l'été 2013, un cadre de collaboration entre les partenaires, pour développer un concept global, à la satisfaction des parties.

Réaliser la 56^e Rue pour accéder à la gare Montréal-Nord

Le prolongement de la 56^e Rue permet d'assurer l'accessibilité routière à la future gare Montréal-Nord, du train de l'Est, située à la limite de cet arrondissement et de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension. Les travaux ont débuté au printemps 2012 et seront terminés au printemps 2013. Cette intervention est un ajout au *Plan de transport*, car elle ne figurait pas dans les interventions ciblées en 2008.

D'autres interventions sur le réseau routier, planifiées dans un horizon de zéro à cinq ans, n'ont pas été entreprises soit :

- raccorder le boulevard Cavendish;
- raccorder le boulevard Langelier;
- construire une nouvelle structure pour accéder à l'île Bizard.

6.1.2 Résultats obtenus

Conformément à la Vision et aux objectifs du *Plan de transport*, Montréal a agi sur le maintien et la gestion du réseau routier ainsi que sur sa réhabilitation et son développement, en particulier en ce qui concerne la réduction de la dépendance à l'automobile.

En l'absence des résultats de l'enquête *Origine-Destination* 2013, à venir, et des données observées sur le niveau de service et l'utilisation générale des réseaux routiers municipaux et provincial, les données portant sur les immatriculations de véhicules, les résultats du modèle de transport du MTQ et les débits journaliers moyens annuels (DJMA) sur les ponts et les autoroutes permettent de faire certaines constatations sur l'évolution du transport routier des personnes, dans les derniers cinq ans.

Véhicules immatriculés et motorisation des ménages

Les immatriculations de véhicules de promenade appartenant à des résidents de Montréal constituent un indicateur de la présence de la voiture dans l'île. Entre 2008 et 2012, les immatriculations ont augmenté de 5 % à Montréal et dans le reste de la région (**Tableau 19**)¹¹.

Dans la catégorie des véhicules de promenade, les véhicules de type « automobile » ont baissé de 2 %, passant de 536 359 à 526 548, tandis que ceux de type « camion léger »¹² ont augmenté de 27 %, passant de 153 546 en 2008 à 194 340 en 2012 (**Tableau 20**). L'augmentation des camions légers traduit l'engouement des usagers de la route pour les véhicules utilitaires sports qui font partie de ce type de catégorie.

Par ailleurs, le taux de motorisation des ménages de l'agglomération de Montréal a augmenté d'environ 5 %, entre 2006 et 2011, passant de 0,83 à 0,87 (**Tableau 21**). En fait, pendant que le nombre de ménages a augmenté de 2 %, entre 2006 et 2011, le nombre de véhicules de promenade a augmenté de 6 % durant les mêmes années.

Tableau 19 | Évolution du nombre de véhicules de promenade immatriculés dans la grande région de Montréal, 2008 à 2012

	2008	2009	2010	2011	2012	Variation 2008-2012
Agglomération de Montréal	708 148	720 027	732 481	734 795	740 570	4,6 %
<i>Variation annuelle</i>		2 %	2 %	0,3 %	1 %	
Regroupement de 13 municipalités régionales de comté (MRC), sans Montréal¹³	1 097 641	1 124 923	1 156 099	1 126 218	1 148 182	4,6 %
<i>Variation annuelle</i>		2 %	3 %	-3 %	2 %	
Total	1 805 789	1 844 950	1 888 580	1 861 013	1 888 752	4,6 %
<i>Variation annuelle</i>		2,2 %	2,4 %	-1,5 %	1,5 %	

Source : SAAQ, base de données du site Internet : http://www.saaq.gouv.qc.ca/documents/documents_pdf/nous/donnees_statistiques.php.

¹¹ Le découpage territorial des données fournies par la SAAQ étant par MRC, la région de Montréal considérée ici est en fait constituée de treize MRC, dont les limites sont similaires à celles de la région métropolitaine de recensement (RMR).

¹² Un « camion léger » est un véhicule routier de 4000 kg ou moins de type fourgonnette, camionnette ou véhicule tout usage (4 x 4). Définition tirée du *Dossier Statistique – Bilan 2011*, Société de l'assurance automobile de Québec, juin 2012.

¹³ Les treize MRC regroupées sont les suivantes : Beauharnois-Salaberry (70), Deux-Montagnes (72), L'Assomption (60), La Vallée-du-Richelieu (57), Lajemmerais (57), Laval (65), Les Moulins (64), Longueuil (58), Mirabel (74), Montréal (66), Roussillon (67), Thérèse-De Blainville (73) et Vaudeuil-Soulanges (71).

Tableau 20 | Évolution du nombre de véhicules de promenade selon le type de véhicule, 2008-2012**Agglomération de Montréal**

Type de véhicule	2008		2009		2010		2011		2012		Variation 2008-2012
	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%	
Automobile	536 359	76 %	539 307	75 %	540 698	74 %	532 392	72 %	526 548	71 %	-2 %
Camion léger	153 546	22 %	162 874	23 %	174 085	24 %	184 394	25 %	194 340	26 %	27 %
Autre*	18 243	3 %	17 846	2 %	17 698	2 %	18 009	2 %	19 682	3 %	8 %
Véhicule de promenade	708 148	100 %	720 027	100 %	732 481	100 %	734 795	100 %	740 570	100 %	4,6 %

Région de Montréal (regroupement de treize MRC)

Type de véhicule	2008		2009		2010		2011		2012		Variation 2008-2012
	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%	Effectif	%	
Automobile	1 323 233	73 %	1 337 703	73 %	1 348 206	71 %	1 308 261	70 %	1 305 339	69 %	-1 %
Camion léger	415 606	23 %	442 536	24 %	477 289	25 %	491 724	26 %	517 694	27 %	20 %
Autre*	66 950	4 %	64 711	4 %	63 085	3 %	61 028	3 %	65 719	3 %	-2 %
Véhicule de promenade	1 805 789	100 %	1 844 950	100 %	1 888 580	100 %	1 861 013	100 %	1 888 752	100 %	5 %

Note : *Autre : regroupe les véhicules autres que l'automobile et le camion léger, c'est-à-dire, les motocyclettes et les habitations motorisées.

Source : SAAQ, base de données

Tableau 21 | Variation du taux de motorisation des ménages de l'agglomération de Montréal, 2006-2011

	2006	2011	Variation
Nombre de ménages privés	831 030	849 445	+2 %
Nombre d'automobiles	693 895	734 795	+6 %
Taux de motorisation : Montréal	0,83	0,87	+5 %

Source : SAAQ, base de données et Statistique Canada, *Recensement des populations 2006 et 2011*.

Déplacements quotidiens en véhicules

Les enquêtes *Origine-Destination*, réalisées tous les cinq ans, constituent la meilleure source pour estimer le nombre total d'automobiles en circulation, pour une période de 24 heures, dans la région métropolitaine de Montréal. Les résultats de ces enquêtes servent de base au Service de la modélisation des systèmes de transport (SMST) du MTQ pour reproduire, par simulation, la situation ayant cours dans le réseau routier de la région pour une journée typique de semaine d'automne. Appuyé sur la dernière enquête disponible, soit celle de 2008, le MTQ dispose d'un modèle qui reproduit le plus fidèlement possible les mouvements des véhicules de promenade dans le réseau routier.

Des indicateurs peuvent être tirés des résultats des simulations du MTQ afin d'évaluer la demande en déplacements, le nombre total d'heures et de kilomètres faits par l'ensemble des usagers du réseau routier durant une journée ouvrable moyenne d'automne (24 heures). Sur la base de ces données, les distances moyennes et les temps de parcours moyens ont été déduits. Afin de couvrir au mieux la plage du Bilan quinquennal et avoir une appréciation de l'évolution de ces indicateurs, deux simulations ont été réalisées par le MTQ, aux horizons de 2008 et de 2011. Les différences entre les simulations de 2008 et de 2011 touchent surtout à la croissance de la population et à l'amélioration du réseau routier. Les prévisions démographiques utilisées pour 2011 ont été sommairement validées à l'aide des résultats du recensement 2011 de Statistique Canada.

Les principaux indicateurs tirés des deux simulations du MTQ sont résumés dans les paragraphes suivants. Un premier tableau résume l'évolution de la demande en déplacements des véhicules de promenade, en groupant les lieux d'origine et de destination en deux catégories : dans l'île de Montréal ou à l'extérieur de l'île (**Tableau 22**). D'après les simulations de 2008 et de 2011, le nombre total de véhicules circulant durant 24 heures dans la région métropolitaine de Montréal a augmenté de 3,8 %, passant de près de 4,88 à 5,06 millions de véhicules. Lors d'une journée moyenne, les déplacements qui s'effectuent entièrement dans l'île ont augmenté faiblement (0,8 %), pendant que les déplacements pendulaires de l'extérieur vers l'île de Montréal (et vice-versa) sont à la hausse de 3,6 % et de 3,7 %. Seuls les déplacements en dehors de l'île de Montréal ont augmenté de façon plus substantielle (5,8 %). Ces hausses de demande, réparties de façon inégale dans le territoire, sont étroitement liées à la croissance de la population et du parc automobile.

Tableau 22 | Évolution de la demande de véhicules, en 24 heures, dans la région métropolitaine de Montréal, 2008-2011

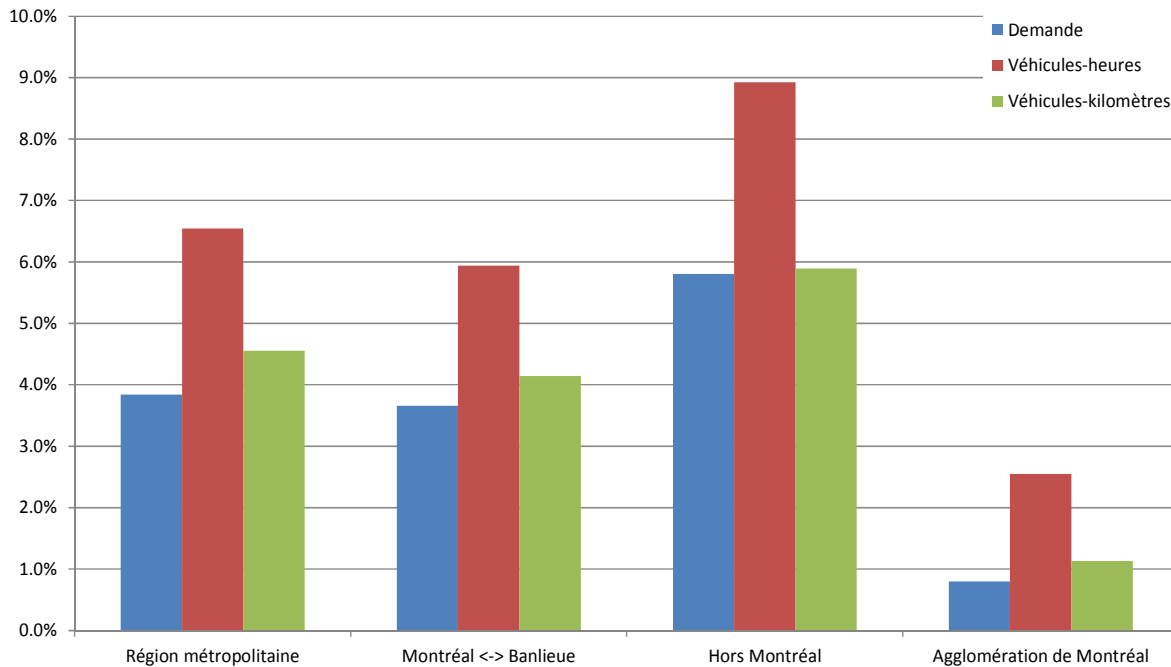
	Destination				Total	
	Agglomération		Extérieur de Montréal			
Origine	2008	2011	2008	2011	2008	2011
Agglomération de Montréal	1 549 640	1 561 977	421 786	437 179	1 971 426	1 999 156
<i>Variation</i>	0,8 %		3,6 %		1,4 %	
Extérieur de Montréal	422 979	438 477	2 481 278	2 625 291	2 904 257	3 063 768
<i>Variation</i>	3,7 %		5,8 %		5,5 %	
Total	1 972 619	2 000 454	2 093 064	3 062 470	4 875 683	5 062 924
<i>Variation</i>	1,4 %		5,5 %		3,8 %	

Source : MOTREM08 et *Prévisions tendancielles 2008-2031*, MTQ-SMST.

La **Figure 31** montre l'évolution des indicateurs des déplacements effectués dans le réseau routier (demande, véhicules-heures, véhicules-km), entre 2008 et 2011. Les indicateurs globaux de la région métropolitaine sont présentés dans le premier groupe d'indicateurs. Les trois groupes subséquents isolent les indicateurs propres aux déplacements pendulaires de l'extérieur vers l'île de Montréal et vice-versa (*Montréal <-> Banlieue*), les déplacements effectués exclusivement à l'extérieur de l'île (*Hors Montréal*) et les déplacements réalisés exclusivement dans l'agglomération de Montréal.

Bien que la demande soit en hausse entre 2008 et 2011, les heures passées dans le réseau routier augmentent plus rapidement, ce qui peut représenter un allongement des temps de déplacement. Par exemple, pour les déplacements effectués entièrement dans l'île de Montréal, la demande s'est élevée de moins de 1 %, alors que les heures passées dans le réseau ont connu une hausse de 2,6 %.

Figure 31 | Variation des indicateurs des déplacements effectués dans le réseau routier en 24 heures, 2008-2011

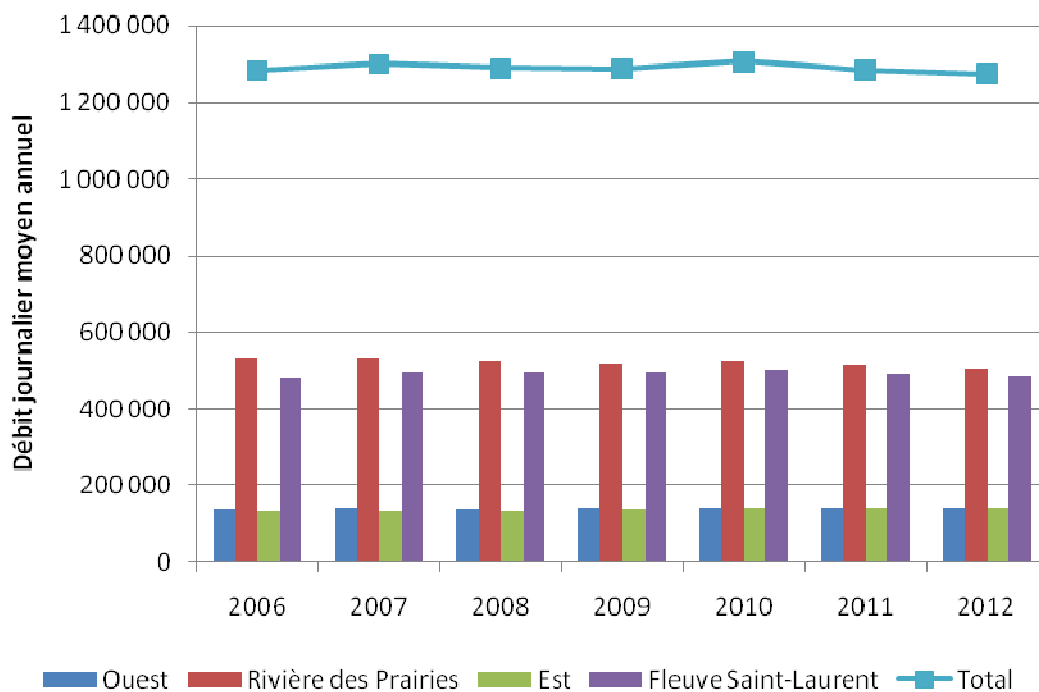


Débits véhiculaires observés sur les ponts entourant Montréal

À un niveau plus régional, et sur la base de divers comptages, une certaine stabilité du nombre de véhicules entrant et sortant de l'île de Montréal (**Figure 32**) est observée. En effet, entre 2006 et 2012, les DJMA totaux empruntant les ponts de l'île de Montréal, que ce soit comme destination ou comme origine, demeurent très stables et ce, peu importe le regroupement de ponts analysé (ponts situés à l'ouest de l'île, à l'est, traversant la rivière des Prairies ou le fleuve Saint-Laurent).

Au total, environ 1,3 million de véhicules empruntent en moyenne chaque jour les 15 ponts entourant l'île de Montréal, depuis 2006 (en excluant les véhicules circulant sur le nouveau pont de l'A-25, dont les données ne sont pas disponibles). L'ouverture du pont de l'A-25, en mai 2011, peut expliquer une diminution des débits du nombre de véhicules observés sur le pont Pie-IX (pont traversant la rivière des Prairies). En effet, le DJMA est passé de 82 000 véhicules, en 2010, à 68 000, en 2012. La légère diminution observée en 2012 de la courbe totale des DJMA peut être expliquée par le fait que le nouveau pont de l'A-25 n'est pas comptabilisé dans les données.

Figure 32 | Évolution des DJMA sur les ponts entourant Montréal, 2008-2012



Notes : Chaque regroupement de ponts identifiés en légende comprend les ponts desservant l'île de Montréal :

- * « Ouest » désigne les ponts Galipeault et de l'Île-aux-Tourtes;
- * « Est » désigne les ponts Charles-de-Gaulle et le Gardeur;
- * « Rivière des Prairies » désigne les ponts Louis-Bisson, Lachapelle, Médéric-Martin, Viau, Papineau et Pie-IX;
- * « Fleuve Saint-Laurent » correspond au pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine et les ponts Jacques-Cartier, Victoria, Champlain et Honoré-Mercier.

Les DJMA présentés pour la traversée « Rivière des Prairies » exclut les débits circulant sur le pont de l'A-25, les données pour ce nouveau pont n'étant pas disponibles.

Source : MTQ et La Société des ponts fédéraux limitée

DJMA observés aux autoroutes de Montréal

Les DJMA des autoroutes 13, 15, 25 et 40 sont présentés pour les années 2008 à 2011 (**Tableau 23**). Pour cette même période de temps, la variation globale des DJMA pour l'ensemble des tronçons est de 3,1 %.

Tableau 23 | DJMA, en section courante, des autoroutes 13, 15, 25 et 40

Axe	Tronçon	DJMA				Variation 2008-2011
		2008	2009	2010	2011	
A-13	De A-40 à A-520	92 000	93 000	97 000	95 000	3,3 %
A-15	De Côte-Vertu à A-40	139 000	140 000	140 000	139 000	0 %
A-25	Au sud de l'A-40 (rue Sherbrooke)	98 000	100 000	100 000	103 000	5,1 %
A-25	Au nord de l'A-40 (rue Bombardier)	67 000	66 000	63 000	80 000	19,4 %
A-40	À l'ouest du boulevard Saint-Charles	104 000	107 000	108 000	103 000	-1,0 %
A-40	À l'est de la rue Papineau	170 000	173 000	173 000	171 000	0,6 %
	Total	837 000	848 000	845 000	858 000	3,1 %

Le DJMA de l'A-13, entre 2008 et 2011, est en progression de 3,3 %. En ce qui a trait à l'A-15, entre 2008 et 2011, le DJMA est demeuré stable à environ 140 000.

Les sections courantes de l'A-25 ont connu une augmentation d'achalandage. La première section, située au nord du pont-tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine, a connu un gain de 5,1 %, entre 2008 et 2011. La seconde section, qui se situe au nord de l'échangeur Anjou, a connu une diminution de fréquentation, entre 2008 et 2010, de près de 6 %, avant de connaître un gain de 27 % en 2011. Cela totalise, pour la période, une progression de 19,4 %. Cette hausse de circulation est causée par l'ouverture du pont de l'A-25, en mai 2011. Enfin, les sections courantes de l'A-40, situées dans l'ouest et l'est de l'île de Montréal, ont connu des variations minimales de l'ordre de plus ou moins 1 %.

6.2 Stationnement

Le *Plan de transport* porte une attention particulière au stationnement en tant qu'outil de réduction de dépendance à l'automobile. L'orientation générale est de ne pas augmenter la capacité de stationnement, notamment au centre-ville et dans les secteurs bien desservis en transport en commun. Les efforts sont rassemblés sous trois thèmes.

La gestion stratégique du stationnement

Parmi les interventions établies dans ce volet, lors de l'élaboration du *Plan de transport*, se trouvent l'adoption d'une politique de stationnement, la modification de la réglementation d'urbanisme en matière de stationnement et l'évaluation de la possibilité d'obliger les entreprises offrant une place de stationnement gratuite à plutôt donner une prime en argent pour le transport en commun.

À l'échelle montréalaise, aucune de ces interventions n'a été entreprise, à l'exception d'une amorce de politique de stationnement, qui sera produite au courant de 2013 dans le cadre du *Plan d'accessibilité au centre-ville et à l'île*.

Par ailleurs, l'effort de deux arrondissements, Saint-Laurent et Mercier–Hochelaga-Maisonneuve, a mené au développement de nouvelles réglementations pour encadrer l'aménagement des stationnements, en y appliquant la notion de développement durable. Afin de minimiser les îlots de chaleur, les réglementations de ces deux arrondissements prévoient l'implantation d'arbres et d'aménagements paysagers dont le couvert végétal représente 40 % de la surface totale de stationnement asphalté. L'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve prévoit, par exemple, des alternatives de matériaux de recouvrement de stationnement et impose un dégagement minimal sur tout le périmètre, recouvert d'éléments végétal. De plus, des exigences supplémentaires de superficies végétales sont prévues pour l'aménagement de stationnements extérieurs de plus de 1000 m². Pour l'arrondissement de Saint-Laurent, en plus d'un seuil de cases de stationnement maximum, la réglementation prévoit des diminutions de quotas de stationnement aux environs des stations de train de banlieue et de métro. L'arrondissement souhaite favoriser la construction de nouveaux bâtiments dans des terrains inutilisés.

L'adaptation de l'offre de stationnement aux pratiques de transport durable

Dans son *Plan de transport*, Montréal s'est engagée à aménager des stationnements pour l'autopartage, le covoiturage et les véhicules écoénergétiques, et à favoriser l'utilisation des stationnements de centres commerciaux et de grands équipements institutionnels pour les usagers de transport en commun et du covoiturage. Quelques efforts sur le terrain ont été réalisés, notamment par les arrondissements, pour l'autopartage. Mais dans l'ensemble, les interventions restent toujours à réaliser.

Parmi les interventions réalisées, la réduction de 8 % des places de stationnement hors rues tarifées de la Société en commandite Stationnement de Montréal (SCSM) pour faire place aux développements immobiliers peut être signalée (**Tableau 24**).

Par ailleurs, la croissance des services BIXI et Communauto a eu pour impact d'éliminer des cases de stationnement sur rue, par l'implantation de stations de vélos et de places réservées pour l'autopartage.

De plus, afin de maximiser la visibilité des piétons et des cyclistes aux intersections, l'application du cinq mètres¹⁴ de dégagement, où le stationnement est interdit, a été renforcée par une signalisation, notamment dans l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal. Les arrêts d'autobus ont également été allongés pour tenir compte des nouveaux bus articulés.

¹⁴ Le *Code de la sécurité routière* prescrit une interdiction d'immobiliser un véhicule routier à moins de cinq mètres d'une intersection (chapitre C-24.2, article 386, alinéa 4).

Tableau 24 | Nombre de places de stationnement tarifées sur rue et hors rue de la Ville de Montréal, 2008 à 2011

	2008	2009	2010	2011	Variation 2008-2011
Nombre de places de stationnement tarifées sur rue	16 881	16 862	17 105	17 628	4,4 %
Nombre de places de stationnement tarifées hors rue	3721	3721	3625	3432	-7,8 %
Total	20 602	20 583	20 730	21 060	2,2 %
Nombre de terrains de stationnement	43	43	41	37	-14,0 %
Nombre de bornes de paiement sur rue et hors rue	1516	1518	1555	1501	-1,0 %

L'Agence métropolitaine de transport (AMT), en marge de la réalisation de la ligne de train de l'Est, créera sous peu des stationnements incitatifs totalisant 1160 places dans le territoire de Montréal, le long de ce nouvel axe de transport en commun.

L'AMT a aussi mis à la disposition de sa clientèle huit nouvelles bornes de recharge pour véhicules électriques, à raison de deux par station, soit aux gares Roxboro-Pierrefonds, Sunnybrooke, Bois-Franc et à la station de métro Radisson.

Enfin, depuis une quinzaine d'années, l'arrondissement de Ville-Marie a procédé à la fermeture de stationnements hors rue illégaux, au centre-ville.

L'information aux usagers

La simplification de la signalisation de stationnement, proposée par le *Plan de transport*, reste un projet à réaliser.

Un système de jalonnement dynamique a toutefois été implanté dans les secteurs du Quartier international et du Vieux-Port. Ce système permet de connaître le nombre de places disponibles dans les stationnements hors rue et, ainsi, de diminuer les déplacements automobiles inutiles.

Résultats obtenus

Les outils de suivi pour ce volet sont limités et peu d'indicateurs sont disponibles pour suivre l'évolution des stationnements, à l'exception des statistiques de la SCSM à la section précédente.



ARRÊT

PRIORITÉ
PIÉTONS
100 S

VOTRE
VITESSE

R
INTERDIT DE
PLUS DE 100 S

7 Sécurité et qualité de vie

Le *Plan de transport* place la sécurité des déplacements et la qualité de vie au cœur des préoccupations de Montréal. En effet, un des objectifs du Plan est d'« améliorer la qualité de vie des citoyens, notamment dans les domaines de la santé et de la sécurité ». Montréal veut ainsi réduire de 40 % les collisions, entre 2008 et 2018, dans le cadre d'une vision « zéro accident » à plus long terme.

Pour chaque usager qui utilise les réseaux de déplacement montréalais, à pied, à vélo, en transport collectif ou en automobile, la qualité de la desserte offerte et les mécanismes de gestion les entourant ont une influence sur leur sécurité et leur qualité de vie.

7.1 Interventions

Durant la période de 2008 à 2012, les actions dans le domaine de la sécurité et de la qualité de vie ont porté sur quatre volets : mettre en place un Bureau de la sécurité des déplacements (BSD), créer des Quartiers verts, adapter l'aménagement des rues et changer le comportement des usagers. Comme les piétons et les cyclistes comptent pour près de 60 % des victimes de collisions mortelles à Montréal, les besoins de ces usagers vulnérables ont été traités en priorité.

Bureau de la sécurité des déplacements : augmenter l'efficacité des actions

Le BSD est une entité administrative prévue par le *Plan de transport*. Il a pour mandat de canaliser les efforts de tous les intervenants qui traitent des divers aspects de la sécurité des déplacements, dont l'adaptation de l'aménagement des rues, le changement des comportements, l'éducation et la sensibilisation des usagers. Depuis 2009, les discussions se poursuivent au sein de la Ville de Montréal en vue de la création du BSD, prévue en 2013. Entretemps, le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) et le Service des infrastructures, transports et environnement (SITE) de la Ville ont coordonné leurs efforts en sécurité routière, chacun dans leurs domaines respectifs.

En 2009, la Table de concertation municipale, qui regroupe les 19 arrondissements de la Ville, a été mise en place dans la foulée du démarrage du projet de réduction de la vitesse à 40 km/h dans les rues résidentielles locales. Cette Table, qui est animée et organisée par les responsables de la sécurité routière au SITE et au SPVM, regroupe les représentants techniques des arrondissements. Elle se réunit en moyenne trois fois par année. Ces rencontres constituent des lieux d'échange et de partage d'information au sujet de diverses problématiques de sécurité. Elles permettent aussi de valider les positions et les représentations que la Ville doit faire à l'occasion des divers forums, dont la Table québécoise de sécurité routière (TQSR), l'Association québécoise des transports et l'Association des transports du Canada (ATC).

La convergence des efforts des partenaires internes et externes à la Ville a permis de produire de nouveaux guides et normes, de favoriser le déploiement de nouvelles dispositions légales, mais aussi de déployer des campagnes de sensibilisation intégrées et d'assurer le succès de projets comme la réduction de la vitesse à 40 km/h dans les rues locales. Tous les efforts déployés visent ainsi à atteindre la cible de réduction des collisions corporelles de 40 %, en dix ans.

Créer des Quartiers verts

En collaboration avec les arrondissements, Montréal a amorcé une démarche en vue d'implanter des Quartiers verts. Un Quartier vert se constitue autour d'un milieu de vie choisi par les acteurs locaux et un arrondissement donné, avec l'objectif d'encourager les modes de transport actifs et collectifs. L'approche montréalaise consiste en un ensemble de mesures d'apaisement de la circulation et de réaménagement du domaine public, à l'intérieur du périmètre désigné d'un Quartier vert, lequel est délimité par des aménagements distinctifs aux portes d'entrée.

Le projet du Quartier vert Maisonneuve de l'arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve, situé entre les axes Pie-IX, Hochelaga, Viau et le parc linéaire Notre-Dame, est en cours de réalisation. L'arrondissement a déjà implanté plusieurs mesures d'apaisement dans les rues locales et la Ville interviendra dans les artères, au pourtour. Sept autres projets de Quartiers verts sont reconnus à l'heure actuelle :

- Mercier-Est (arrondissement de Mercier–Hochelaga-Maisonneuve);
- Bois-Franc (arrondissement de Saint-Laurent);
- Parc-Extension (arrondissement de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension);
- NDG Sud-Est (arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce);
- Plateau-Est (arrondissement du Plateau-Mont-Royal);
- Toupin (arrondissement de Saint-Laurent);
- Vieux-Saint-Laurent (arrondissement de Saint-Laurent).

Adapter l'aménagement des rues

Un aménagement qui répond aux besoins et aux attentes de ses usagers encouragera les bons comportements, ce qui contribuera à leur sécurité et à leur confort. Le défi consiste à trouver un équilibre dans le partage de l'espace, particulièrement aux intersections, où tous les usagers se retrouvent en conflit.

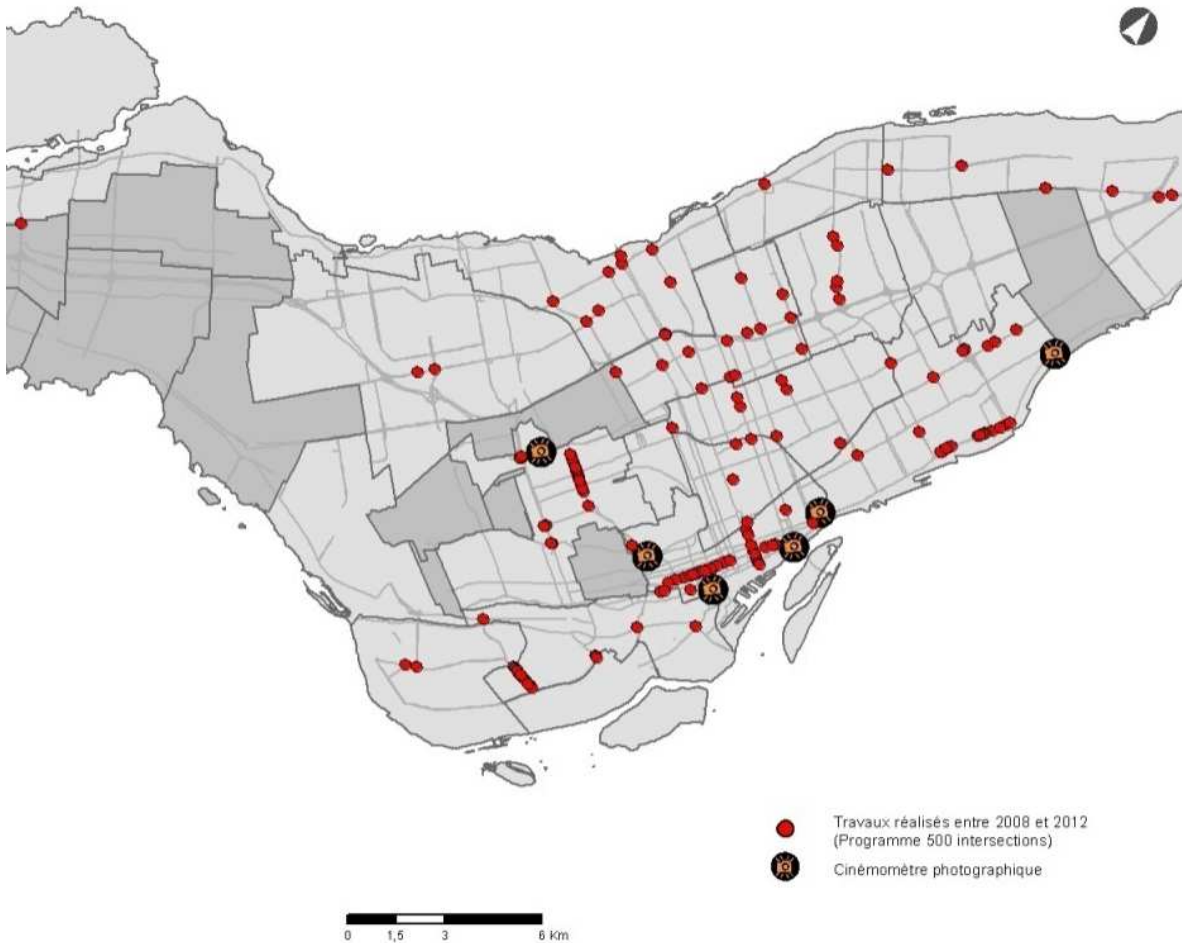
En fonction de la *Charte du piéton*, Montréal reconnaît la primauté du piéton dans le système de transport et, en particulier, la vulnérabilité de ces derniers par rapport aux autres modes de déplacement. Montréal satisfait ainsi aux besoins des transports collectif et actif, selon un ordre de priorité allant du piéton au cycliste et, ensuite, aux autres véhicules motorisés. C'est dans cette perspective que sont élaborés les projets de sécurité.

Le programme de sécurisation de 500 intersections en dix ans cible les intersections dans les artères qui présentent un potentiel de réduction des accidents. Durant la période de 2008 à 2012, Montréal a sécurisé 144 carrefours¹⁵, dont 24 en 2012 (**Figure 33**).

Les interventions ont porté sur un ou plusieurs des quatre aspects suivants :

- géométrie : construction de saillies, réduction du rayon des coins de l'intersection, etc.
- signalisation aérienne et marquage : modification ou ajout de panneaux de signalisation, etc.
- feux de circulation : mise aux normes, implantation de feux piétons à décompte numérique, ajout de phase de virage à gauche protégée (vert clignotant), etc.
- aménagement urbain : ajout de mobilier urbain (banc), plantation d'arbres, amélioration de l'éclairage, etc.

¹⁵ Depuis le début du programme de sécurisation des intersections, en 2007, Montréal a sécurisé 160 carrefours.

Figure 33 | Carrefours sécurisés, sites de cinémomètre et de surveillance aux feux rouges, 2008-2012

Lorsque plus d'une intersection dans un même tronçon ont été ciblées par le *Programme de sécurisation de 500 intersections*, Montréal en a profité pour revoir les besoins de réaménagement du tronçon, particulièrement à l'égard des usagers vulnérables. Les quelques interventions suivantes ont été réalisées :

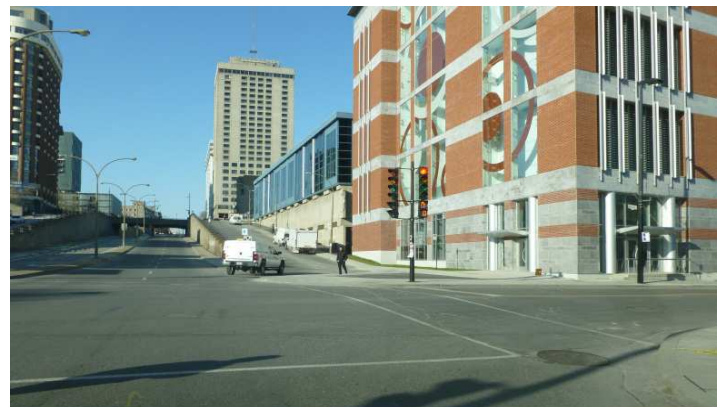
- travaux de sécurisation le long du boulevard Notre-Dame, entre les axes Dickson et Curatteau (2008) : reconstruction de la piste cyclable, implantation d'un mail central, nouvel éclairage, mise aux normes des feux de circulation et réaménagements géométriques de trois carrefours, dont celui des rues Dickson et Notre-Dame;
- travaux de sécurisation le long du boulevard des Trinitaires (2009 à 2013), entre les axes Irwin et La Vérendrye : mise aux normes des feux de circulation, construction d'un trottoir du côté ouest, ajout de nouveaux lampadaires d'éclairage et construction de saillies allongées pour le transport en commun (**Photo 1**).
- travaux de sécurisation le long de la rue Berri, entre les axes Ontario et Saint-Antoine (2009-2013) : sécurisation et réaménagement complet de l'intersection Ontario/Berri (**Photo 2**), installation de deux nouveaux feux de circulation, sécurisation de la piste cyclable et implantation d'un nouvel aménagement aux arrêts d'autobus afin de réduire les conflits entre piétons et cyclistes.

Photos 1 | Situation avant (2008-08-12) et après (2009-11-18) les travaux à l'intersection du boulevard des Trinitaires et de la rue Jogues



Source : Ville de Montréal, Direction des transports

Photos 2 | Situation avant (2008-03-25) et après (2011-12-12) les travaux à l'intersection des rues Berri et Ontario



Source : Ville de Montréal, Direction des transports

Montréal profite de plus en plus de la réalisation de divers projets d'entretien et de reconstruction pour y intégrer des mesures de sécurisation et de réaménagement. C'est notamment le cas des travaux suivants :

- réfection du pont d'étagement au-dessus de l'A-25 (2010-2011) : sécurisation de l'intersection du boulevard Louis-H.-La Fontaine en direction sud, à la hauteur du pont de la rue Curatteau;
- travaux de sécurisation le long du chemin de la Côte-des-Neiges, entre les axes Saint-Kevin et Bedford (2008) : sécurisation de divers carrefours, construction systématique de saillies à toutes les rues transversales du chemin de la Côte-des-Neiges, ajout de deux nouveaux feux de circulation, ajout de nouveaux lampadaires et pavage ainsi que réparation des trottoirs;

- projet de raccordement des boulevards Cavendish et Henri-Bourassa : d'importants travaux de réaménagement ont été exécutés le long du boulevard Toupin, entre les boulevards Henri-Bourassa et Gouin, afin d'implanter des mesures de modération de la circulation. De plus, une piste cyclable a été construite, des luminaires ont été installés et il y a eu plantation d'arbres;
- mise à niveau de la piste cyclable Rachel et construction d'une piste cyclable dans les axes Côte-Sainte-Catherine et Vincent-d'Indy. Les travaux d'aménagement cyclable ont permis d'améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes.

Dans le cadre de son *Programme de mise aux normes des feux de circulation*, Montréal a modernisé 1025 feux, dont 430 feux piétons à décompte numérique et 105 feux sonores, afin de mieux répondre aux besoins et aux attentes des divers usagers. Les nouveaux contrôleurs numériques de feux de circulation assurent une meilleure répartition de la circulation aux intersections, entre les différents usagers, notamment par la mise en place de phases exclusives pour les piétons ou pour des mouvements véhiculaires spécifiques tels que les virages à gauche.

Le projet de réduction de la limite de vitesse de 50 à 40 km/h dans les rues locales de Montréal est terminé depuis 2010. Quelques 6400 panneaux « Maximum 40 secteur » ont été installés dans 18 arrondissements de la Ville et délimitent 400 secteurs. Ce projet constitue un des premiers pas d'une approche globale de gestion de la vitesse.

Ce projet de 40 km/h a nécessité l'introduction, dans les normes québécoises, d'un nouveau concept de signalisation de la limite de vitesse « par secteur » et la création d'une base de données géoréférencées des limites de vitesse. Il constitue un avancement significatif vers une gestion globale de la vitesse et un renforcement de l'effet dissuasif de la réglementation de la vitesse. Il s'intègre parfaitement à certaines autres interventions du *Plan de transport* pour aménager la rue (par exemple, les Quartiers verts et les mesures d'apaisement de la circulation). Il suscite une synergie fructueuse et prometteuse entre les partenaires (services centraux de la Ville, arrondissements, SPVM, ministère des Transports du Québec [MTQ]) et augmente la notoriété de Montréal en matière de sécurité et ce, partout dans le monde. Il est à noter que ce projet s'est vu décerner le prix d'ingénierie en sécurité routière 2011 par l'ATC. Ce prix souligne la contribution exemplaire, dans les domaines de l'ingénierie, de la sécurité routière et de l'infrastructure connexe.

Montréal a amorcé, en 2012, le projet de révision des passages piétonniers afin de les rendre plus visibles aux automobilistes et plus sécuritaires et confortables pour les piétons. Comme précisé à la section 4.1 portant sur les aménagements piétons, ce projet comprend non seulement l'analyse des accidents, mais aussi une revue des pratiques ainsi qu'un sondage auprès des résidents de l'île de Montréal concernant leurs préférences et une consultation publique. Ce projet bénéficiera des leçons apprises dans le cadre d'interventions réalisées auprès de traverses piétonnes spécifiques, tant dans le réseau artériel que local, près d'écoles, d'hôpitaux et d'abords de stations de métro. La visibilité de plusieurs dizaines de traverses a été augmentée à l'aide d'un marquage de longue durée.

Changer le comportement des usagers

Dans les premiers cinq années du Plan, le SPVM a priorisé le respect de la signalisation aux intersections, le respect des limites de vitesse et le respect du *Code de la sécurité routière* (CSR) par les piétons et les cyclistes.

En moyenne, près de 30 % des constats d'infraction ont été émis pour des excès de vitesse. La surveillance de la nouvelle limite de vitesse de 40 km/h par secteur a également porté fruit puisqu'aucune collision mortelle dans les rues locales n'a été comptabilisées.

Entre 2008 et 2012, le nombre de piétons sanctionnés a augmenté de 135 %. Une attention particulière a été portée à la sécurité des piétons et des cyclistes, car ils comptent pour près de 60 % des personnes décédées ou blessées à Montréal. Dans ses campagnes de sensibilisation, le SPVM et le SITE se sont adressés à tous les usagers de la route pour s'assurer d'une plus grande préoccupation de leur sécurité. Développée conjointement par le SPVM et les arrondissements, la stratégie pour un meilleur partage de la route mise sur les changements de comportement afin de réduire le nombre de collisions qui impliquent les usagers vulnérables.

Depuis l'entrée en vigueur, en 2008, de la réglementation qui interdit de conduire avec un cellulaire tenu en main, le SPVM a émis 86 502 constats d'infraction. Il a ainsi agi directement contre la distraction au volant, l'une des causes principales d'accident identifiées dans les rapports de police.

En matière de contrôle automatisé, la Ville de Montréal a été la première, en 2009, à participer activement au projet pilote du gouvernement du Québec, en installant deux radars photo et trois caméras aux feux rouges. Bien que la période d'évaluation ait été relativement courte, une diminution marquée des infractions au CSR et une tendance à la réduction des collisions corporelles, aux endroits visés par la mesure, ont été observées.

7.2 Résultats obtenus

Évolution des collisions

Le bilan des collisions routières s'est amélioré à Montréal depuis l'adoption du *Plan de transport*. Les collisions pouvant être influencées par un grand nombre de facteurs varieront selon les périodes de l'année. L'évolution de ces collisions a été mesurée en comparant la moyenne des bilans annuels de 2003 à 2007, et la moyenne des bilans annuels, de 2008 à 2012. Entre ces deux périodes de temps, une diminution de 19,5 % des collisions corporelles a été comptabilisée, comprenant les baisses les plus importantes des collisions mortelles et avec blessés graves (**Tableau 25**). Cette diminution représente la moitié de la cible de 40 % du *Plan de transport*, d'ici 2018.

Les collisions avec dommages matériels seulement ont aussi légèrement varié. Toutefois, ce type d'accidents n'est pas pris en compte dans l'atteinte de la cible, puisqu'ils ne sont pas rapportés aux policiers de façon uniforme, à travers le territoire de l'agglomération et ce, depuis l'introduction des constats amiables et des changements apportés au seuil du coût des dommages.

La réduction annuelle du nombre de collisions corporelles est attribuable à un ensemble de facteurs et de mesures qui ont été implantés depuis 2007 et dont les impacts ont été observés, de 2008 à 2012¹⁶. À Montréal, en plus des mesures déjà rapportées à la section 7.1, les mesures qui visent à privilégier les transports actif et collectif peuvent aussi avoir contribué à la diminution des collisions. Il est intéressant de noter que, durant cette même période, il y a eu une augmentation de l'usage du transport collectif et de l'usage du vélo.

¹⁶ Gilbert Cordeau, *Lecture de l'environnement du SPVM*, 2013.

Tableau 25 | Évolution du nombre de collisions annuelles, selon la gravité

Collisions	Moyenne 2003 à 2007	2008	2009	2010	2011	2012*	Moyenne 2008 à 2012	Taux de variation deux moyennes
Mortelles	47	33	33	38	37	33	35	-25,3 %
Avec blessés graves	376	221	221	269	256	224	238	-36,6 %
Avec blessés légers	6 648	5 246	5 618	5 716	5 415	5 097	5 418	-18,5 %
Total collisions corporelles	7 071	5 500	5 872	6 023	5 708	5 354	5 691	-19,5 %
Dompage matériel seulement	29 470	31 949	29 626	27 814	28 536	26 244	28 834	-2,2 %

Source : Données de la Société de l'assurance automobile du Québec, en date du 11 mars 2013 et rapports d'accidents du SPVM.

En 2007, la TQSR a formulé un ensemble de recommandations. Certaines se sont concrétisées par l'adoption de nouvelles législations dont :

- l'augmentation de la sévérité des sanctions, pour les grands excès de vitesse et la conduite avec les facultés affaiblies;
- le renforcement des règles d'accès à la conduite;
- l'interdiction d'utiliser un téléphone cellulaire porté en main en conduisant;
- l'activation de limiteurs de vitesse à bord des camions lourds;
- l'implantation de radars photo et de surveillance aux feux rouges.

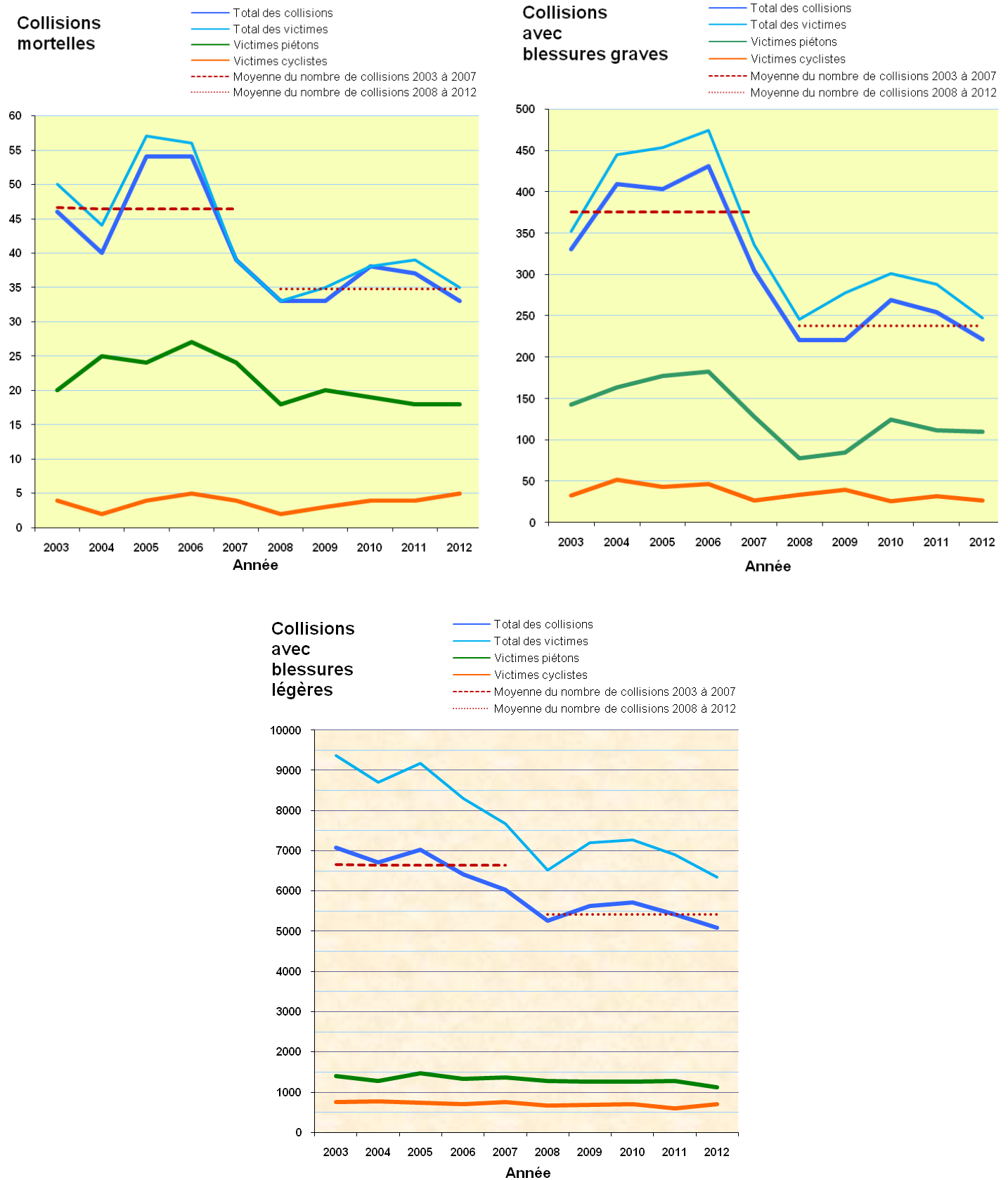
Une analyse plus poussée des données fait ressortir des tendances qui appuient ce qui a été observé lorsque des stratégies de mobilité durable comme le *Plan de transport* sont adoptés. La **Figure 34** illustre clairement la diminution du nombre de collisions, suivie d'une stagnation des bilans, entre 2008 et 2012. Toutefois, celles-ci sont en baisse depuis 2011. Dans le cas des collisions mortelles, les piétons représentent la moitié des victimes. Leur nombre a toutefois diminué, de 2008 à 2012, comparé à la période de 2003-2007. Il est aussi important de souligner le nombre relativement constant de victimes cyclistes au cours des années et ce, malgré la forte augmentation des déplacements à vélo.

Évolution du contrôle routier

Selon une étude du SPVM¹⁷, la diminution marquée des collisions corporelles serait étroitement liée à l'intensification des interventions policières depuis janvier 2006. L'entrée en fonction de 133 policiers, dédiés spécifiquement à la sécurité routière au SPVM, a permis de tripler le nombre de patrouilleurs. Ceci a eu pour impact, non seulement d'intensifier les opérations policières, mais aussi de les maintenir. Les constats pour des infractions reliées au CSR ont plus que doublé, comparativement à la période précédente. Les opérations policières visaient les comportements responsables des collisions avec blessures dans le réseau routier municipal de Montréal comme les excès de vitesse, le non-respect des signaux d'arrêt et des droits des piétons.

¹⁷ Gilbert Cordeau, *Lecture de l'environnement du SPVM*, 2013.

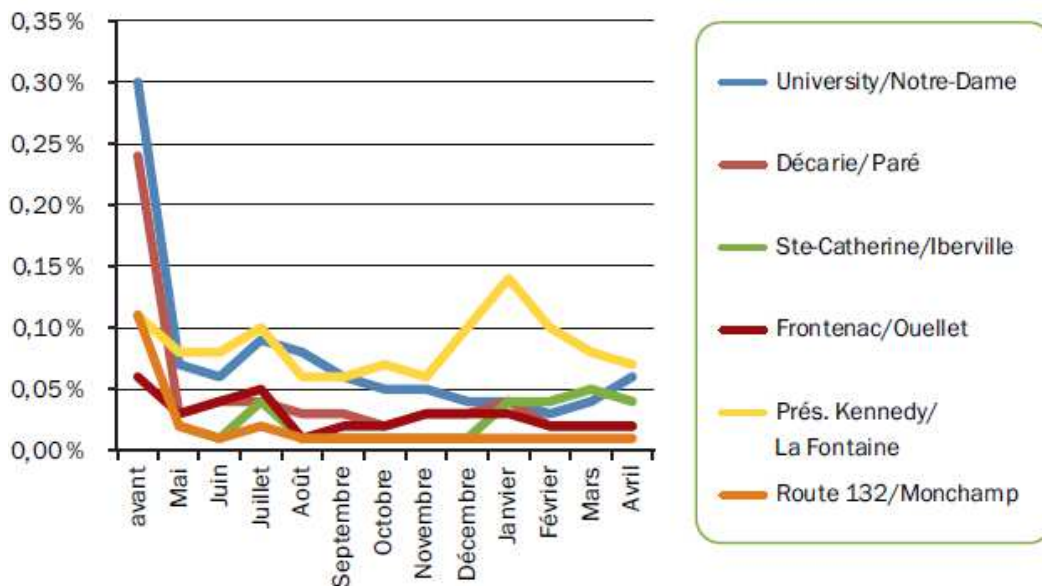
Figure 34 | Évolution du nombre de victimes, selon la gravité, 2003-2012



Une étude de cas du SPVM¹⁸ a démontré que l'augmentation radicale et permanente du contrôle policier a effectivement été suivie par une diminution progressive des collisions avec blessés. Grâce aux trois facteurs principaux pour assurer son efficacité, la stratégie de dissuasion du SPVM a été un succès. Premièrement, la stratégie s'est appliquée pour l'ensemble du territoire. Deuxièmement, elle ciblait les comportements responsables d'une part importante des collisions avec blessures. Troisièmement, les opérations ont été maintenues pendant une période de temps suffisamment longue pour qu'elles soient crédibles et que les automobilistes les acceptent comme un état de fait auquel ils devaient désormais s'ajuster.

Le contrôle automatisé est une autre forme de mesures implantées à Montréal pour agir sur le comportement. Montréal a participé au projet pilote qui avait pour but d'évaluer l'efficacité des appareils dans la réduction des collisions. Une évaluation avant et 18 mois après la mise en fonction des appareils, le 19 août 2009, a permis de constater que la proportion de véhicules qui n'ont pas respecté le feu rouge a baissé de 83 % (**Figure 35**).

Figure 35 | Proportion des véhicules n'ayant pas respecté le feu rouge aux intersections dotées d'appareils de surveillance, selon le mois¹⁹



Le radar photo fixe du chemin McDougall a permis de réduire la proportion des véhicules en excès de vitesse de plus de 75 %, à moins de 10 %²⁰. La vitesse moyenne a chuté de 12 km/h, pour atteindre 40 km/h. Dans le cas du radar photo mobile de la rue Notre-Dame, un impact sur la vitesse moyenne a aussi été observé. Cette dernière a chuté d'environ 9 km/h en présence du véhicule de contrôle, et de 3 km/h en son absence.

¹⁸ Beaudoin, I. et Blais, E. *Constats d'infraction, accidents de la route et certitude relative de la peine : une évaluation quasi-expérimentale des effets contextuels et structurels de la dissuasion policière*, Revue canadienne de criminologie et de justice pénale, octobre 2010, pp. 471-496.

¹⁹ *Rapport d'évaluation du projet pilote : Cinémomètres photographiques et systèmes photographiques de contrôle de la circulation aux feux rouges*, MTQ, 96 pages.

²⁰ Idem

Qualité de vie et santé

Montréal a réalisé une étude des vitesses, avant et après l'implantation de la limite de vitesse de 40 km/h dans les rues résidentielles locales²¹. Les spécialistes ne s'attendaient pas à une réduction des vitesses pratiquées (85^e centile) parce que les seuls changements se limitaient à l'installation de panneaux de 40 km/h. Les résultats ont confirmé cette hypothèse (**Tableau 26**).

Tableau 26 | Moyenne des vitesses moyennes et des vitesses au 85^e centile, avant et après l'implantation de la limite à 40 km/h

	Avant (km/h)	Après (km/h)
Moyenne de vitesse moyenne	41	39
Moyenne de vitesse 85 ^e centile	50	50

Le projet de réduction de vitesse à 40 km/h a constitué le premier pas d'une approche globale de gestion de la vitesse. Il était prévu que certaines rues devaient faire l'objet de mesures d'apaisement et de réduction des vitesses pratiquées. Un des objectifs était alors d'identifier les caractéristiques de la rue qui influencent la vitesse pratiquée. Connaissant ces caractéristiques, il devenait possible d'identifier les rues qui nécessiteraient des mesures additionnelles sans toutefois procéder à des relevés de vitesse pour l'ensemble des rues. L'étude a permis d'estimer à 16 % la proportion de rues qui nécessiteraient des mesures d'apaisement physique²². Les caractéristiques qui influencent la vitesse sont la largeur des voies, le nombre de voies et de directions (sens unique ou non) ainsi que la présence de stationnement²³.

Plusieurs arrondissements ont procédé à l'implantation de mesures d'apaisement dans des rues, notamment à proximité d'écoles ou de terrains de jeux. Quoique ces mesures n'aient pas fait l'objet d'études résultant en une publication, des relevés de vitesses, avant et après l'implantation, ont permis d'observer des réductions significatives. Les résultats, présentés dans le cadre de réunions de la Table de concertation municipale des arrondissements, ont montré des réductions variant de 0 km/h à plus de 15 km/h.

Pour plusieurs, la qualité de vie est associée à la santé et peut se traduire par la possibilité d'effectuer, à pied ou à vélo, les déplacements requis pour le travail, les études et les loisirs. L'enquête *Origine-Destination*, réalisée aux cinq ans par l'Agence métropolitaine de transport et ses partenaires, est la seule source de données concernant les modes de déplacement. Les données disponibles proviennent des enquêtes de 2003 et de 2008.

Les déplacements à vélo et à pied ont augmenté, entre 2003 et 2008, respectivement de 27 % et de 16 %. Pour les deux années de référence (2003 et 2008), la marche constitue le principal mode actif utilisé (**Tableau 27**). En 2008, le nombre de déplacements effectués à pied était d'environ 615 000 comparativement à 60 000 à vélo.

²¹ CIMA+, *Évaluation de l'impact de la réduction des limites de vitesse à 40 km/h*, 38 pages, 2013.

²² Badeau, N., Souissi, T. et Fafard, L., *Implantation du 40 km/h à Montréal*, Congrès 2012 de l'ATC à Fredericton, 19 pages, 2012.

²³ Heydari, S. et Miranada-Moreno, L.F., *A Full Bayesian for Before-After Speed Studies Using Disaggregate Data*, General Conference in Montréal, 9 pages, CSCE 2013.

Tableau 27 | Distances parcourues par jour et nombre de déplacements actifs pour tous motifs, 2003 et 2008

Caractéristiques des déplacements actifs	Vélo			Marche		
	2003	2008	Variation 2003-2008	2003	2008	Variation 2003-2008
Distance parcourue par jour à Montréal	127 000 km	179 000 km	+41 %	350 000 km	467 000 km	+33 %
Nombre de déplacements tous motifs	46 984	59 816	+27 %	530 415	614 926	+16 %
Distance moyenne parcourue/déplacement	2,7 km	3,0 km	+11 %	0,66 km	0,76 km	+15 %

Source : *Mobilité des personnes dans la région de Montréal : Enquête Origine-Destination 2003*, version 03.b et 2008, version 08.2a.

Selon les résultats des enquêtes, la distance parcourue par jour, pour l'ensemble des déplacements à vélo et à pied, a augmenté. En effet, entre 2003 et 2008, la distance parcourue à vélo a augmenté de 41 % et la distance à pied, de 33 %. De même, l'augmentation de la distance moyenne à vélo a été de 11 % et pour la marche, de 15 %. Les distances moyennes parcourues en 2008 ont été de 3 km à vélo et de 0,76 km pour la marche.

La Direction de santé publique de Montréal indique que la marche et le vélo sont des activités bénéfiques pour la santé. En effet, « une personne qui utilise le transport en commun pour se rendre à destination marche entre 19 et 23 minutes ». Comme la part modale du transport en commun est forte, notamment à destination du centre-ville, plusieurs Montréalais atteignent pratiquement leurs 30 minutes d'exercice en optant pour ce mode de transport.



MSC CORINNA
PANAMA

IMO 9250154

8

Déplacements à vocation économique et transport de marchandises

Les réseaux de desserte routière, maritime, ferroviaire et aérienne de la région de Montréal constituent une plate-forme multimodale d'envergure. Ils ont des répercussions non seulement pour l'économie montréalaise, mais également pour les échanges, en particulier ceux effectués avec l'est de l'Amérique du Nord.

Le *Plan de transport* considère que l'essor et le dynamisme de l'économie montréalaise, de même que la compétitivité et la richesse de la région métropolitaine, sont tributaires de la performance du système de transport. Dans le même sens, le Plan considère également que la mobilité des personnes et des marchandises demeure un élément crucial de l'économie montréalaise et qu'un bon système de transport facilite cette mobilité.

Un des objectifs importants du *Plan de transport* est de « favoriser les déplacements à vocation économique et le transport des marchandises ». Pour répondre à cet objectif, la Ville de Montréal a ciblé plusieurs interventions.

8.1 Interventions

Entre 2007 et 2012, certains projets favorables aux déplacements économiques et au transport des marchandises ont été réalisés ou identifiés. Que ce soit pan-montréalais, comme l'accessibilité routière au port de Montréal et la révision du réseau de camionnage, ou au plan provincial, comme la Porte *Continental Ontario-Québec* et l'amélioration du service de trains sur la ligne Montréal-Toronto, pour ne nommer que ces exemples.

Accroître l'accessibilité terrestre du port de Montréal

Avec la croissance projetée des activités portuaires et du trafic routier qui l'accompagne, Montréal vise une amélioration des accès routiers aux installations de manutention. Trois projets majeurs d'amélioration de l'accessibilité au port en sont à diverses phases de réalisation.

Un premier tronçon de l'axe Joseph-Versailles (anciennement Lakefield), à Montréal-Est, entre les rues Notre-Dame et Sherbrooke, a été inauguré le 4 novembre 2011. Cet axe permet aux camions d'éviter l'avenue Georges-V. Les deux autres projets concernent la reconfiguration de l'axe de l'A-25 et de la rue de Boucherville, ainsi que le prolongement du boulevard de l'Assomption, des rues Hochelaga à Notre-Dame. Dans le cadre de ces projets, Montréal est impliquée en partenariat avec le ministère des Transports du Québec (MTQ) et l'Administration portuaire de Montréal (APM).

Par ailleurs, la Ville et le MTQ ont conclu, en mai 2013, un cadre de collaboration dans le but d'optimiser le concept d'aménagement du boulevard de l'Assomption et de son périmètre. Les accès au port de Montréal seront améliorés et rencontreront les objectifs stratégiques et opérationnels de chacune des parties. Par contre, le projet de moderniser la rue Notre-Dame, après avoir connu une phase de planification, est présentement inactif.

De son côté, le projet de l'A-25 fera l'objet d'un protocole d'entente avec le MTQ, en 2013. Les avant-projets sont quant à eux déjà complétés. Ainsi le nouveau portail d'entrée des camions au port de Montréal, inauguré en 2010, jumelé aux améliorations de l'A-25, offriront une plus grande efficacité du transport intermodal des marchandises.

Par ailleurs, Montréal s'est engagée à préserver l'intégrité physique et fonctionnelle des installations portuaires et des accès ferroviaires. Une orientation à ce sujet a même été élaborée, lui enjoignant de concilier les besoins de l'industrie portuaire dans le cadre de ses interventions en milieu urbain.

Soutenir la croissance du système aéroportuaire

Le projet d'amélioration des infrastructures d'accès à l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau, soit l'échangeur Dorval, consiste à réaménager les infrastructures routières aux abords de l'aéroport, incluant des réseaux cyclables et piétonniers, et améliorer le service de transport en commun par autobus.

Les travaux de cet échangeur sont bien amorcés. À la fin de l'année 2012, 150 M\$ avaient été investis cumulativement dans divers travaux associés à ce chantier majeur évalué à 350 M\$. La contribution cumulée de l'agglomération montréalaise était de 21 M\$, pour une contribution maximale fixée à 40 M\$, selon une entente entre le MTQ et Montréal, signée en octobre 2009. Le Programme triennal d'immobilisations 2012-2014 de l'agglomération prévoyait des déboursés de 5,8 M\$, pour 2012.

Plan de mobilité de l'Ouest

Les villes de Montréal et de Dorval font actuellement partie du groupe de travail de la mobilité de l'Ouest mis sur pied afin de définir le projet optimal en transport collectif répondant aux besoins de la clientèle et aux capacités financières des organismes publics. Ce groupe de travail est coprésidé par le MTQ et l'Agence métropolitaine de transport. Ce groupe comprend aussi des représentants provenant de différents milieux, soit la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), la Société de transport de Montréal, Aéroports de Montréal, VIA Rail, le Canadian National, le Canadian Pacific et l'Association québécoise du transport intermunicipal et municipal.

Le *Plan de mobilité de l'Ouest* vise notamment à :

- améliorer la mobilité des personnes dans l'Ouest de l'île de Montréal;
- améliorer l'offre et la qualité du transport collectif desservant l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau;
- optimiser le développement urbain, économique et social par un réseau de transport collectif structurant;
- assurer l'efficacité des déplacements dans le territoire de l'Ouest de l'île de Montréal;
- exprimer et mettre en commun les besoins, enjeux et objectifs de mobilité dans l'Ouest de l'île de Montréal;
- définir une vision concertée de la mobilité et une stratégie commune d'intervention;
- à assurer l'efficacité de la démarche par une approche axée sur les résultats.

Préserver la position stratégique du système ferroviaire

La *Plan de transport* réitère l'engagement de Montréal à préserver ses corridors ferroviaires dans son territoire, en invitant à une cohabitation harmonieuse entre le réseau ferroviaire et les activités urbaines adjacentes.

Par ailleurs, le *Plan de transport* a reconnu l'importance stratégique du corridor Québec-Windsor pour les trains de voyageurs, particulièrement pour le tronçon compris entre Montréal et Toronto. Plusieurs démarches ont été amorcées en 2009 à ce sujet. Dans ce cadre, la principale réalisation digne de mention est une étude importante, commandée par les gouvernements du Canada, du Québec et de l'Ontario, qui actualise les études de faisabilité réalisées dans les années 1990 concernant l'implantation d'un train haute vitesse dans le corridor Québec-Windsor.

Implanter des mesures favorables au transport par autocars

À la fin de l'année 2011, la nouvelle gare routière de Montréal a vu le jour au pied de l'Îlot Voyageur soit au coin des rues Berri et Ontario. Cette nouvelle gare regroupe toutes les liaisons interrégionales par autocars et propose aux usagers des installations plus accessibles et confortables. Ce nouveau pôle de transport remplace la gare Centrale (terminus Berri) située plus au sud dans le même quadrilatère.

Assurer une circulation efficace des camions et une meilleure cohabitation des camions et du milieu urbain

La mise en place du réseau de camionnage pour l'ensemble du territoire est en partie réalisée puisque 18 arrondissements et six villes reconstituées ont adopté leurs règlements conformes, dont certains sont approuvés par le MTQ. Les autres entités sont soit en processus d'adoption, soit à déterminer leurs réseaux (**Figure 36**). La Direction des transports de la Ville de Montréal assure la coordination de la démarche ainsi que le soutien aux arrondissements et aux villes reconstituées.

Les autres interventions prévues dans ce volet ne se sont pas concrétisées :

- augmenter les mesures de contrôle et de surveillance par les contrôleurs routiers de la Société de l'assurance automobile du Québec et par les policiers du Service de police de la Ville de Montréal;
- étudier les nouveaux modes de distribution de marchandises;
- optimiser la circulation des camions en milieu urbain.

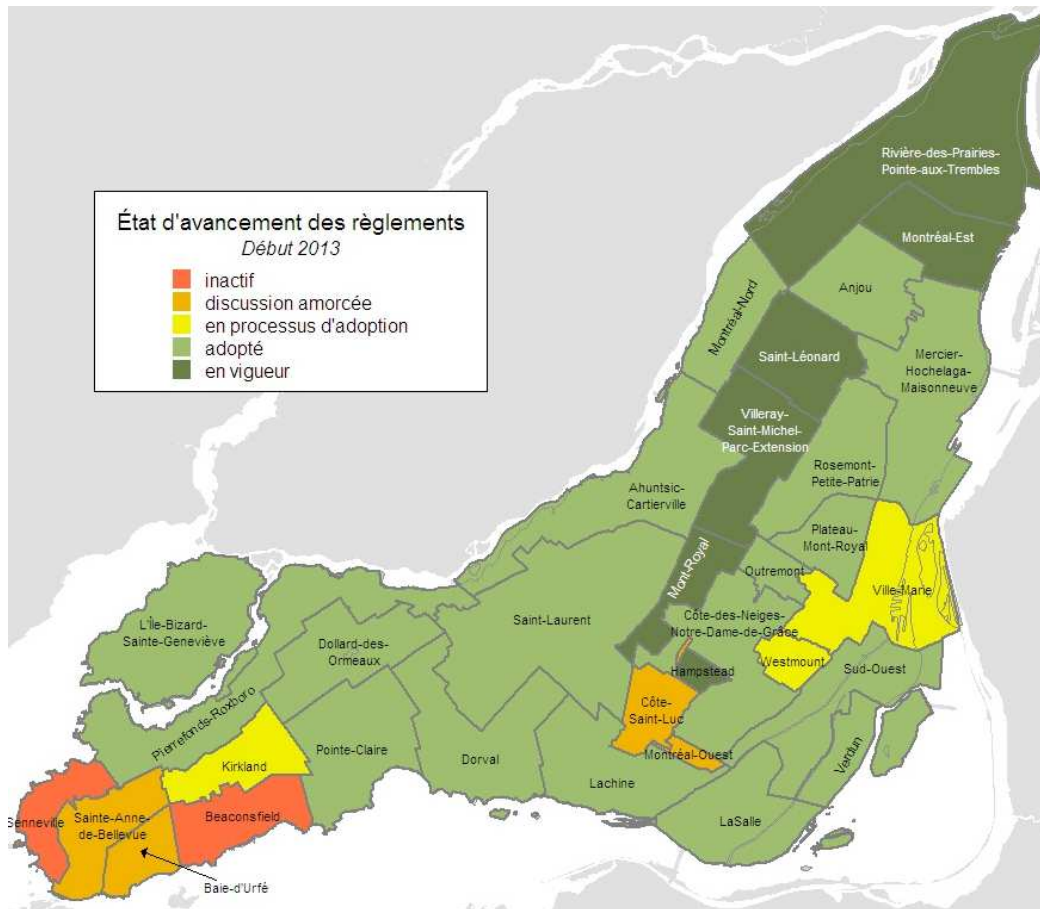
Réduire les risques reliés au transport routier des matières dangereuses

Les interventions prévues dans ce volet ne se sont pas concrétisées :

- intégrer un volet « transport des matières dangereuses » dans le réseau de camionnage de l'agglomération;
- imposer des restrictions horaires quant au transport routier de certaines matières dangereuses.

Porte Continentale Ontario-Québec

Montréal s'est associée à la démarche de la Porte continentale Ontario-Québec, une initiative tripartite des gouvernements du Canada, de l'Ontario et du Québec. L'objectif est de faire de l'axe Saint-Laurent–Grands Lacs un corridor compétitif de commerce et de transport. Jusqu'à ce jour, les investissements dans la région montréalaise n'ont pas été à la hauteur des attentes et du rôle de plaque tournante du transport des marchandises d'une métropole.

Figure 36 | Règlements de camionnage de l'agglomération de Montréal

En mars 2012, le gouvernement fédéral a toutefois consenti un investissement de 15,1 M\$ pour un projet d'optimisation des aires de manutention de conteneurs au port de Montréal, en vue d'augmenter la capacité de manutention portuaire. Au terme du projet, à la fin du mois de mars 2014, la capacité totale de manutention des conteneurs au port de Montréal aura été portée à 1,8 M de conteneurs équivalent vingt pieds, soit une augmentation de 12,5 %. Le coût total des travaux est évalué à 39,25 M\$.

La vocation de plaque tournante sera sans doute mise en valeur par la Grappe métropolitaine de la logistique et du transport de Montréal baptisée Cargo Montréal, lancée en décembre 2012. Avec un financement partagé par la CMM, le gouvernement du Québec et l'industrie privée, Cargo Montréal a démarré ses activités à l'hiver 2013 qui consistent à saisir les opportunités de développement, à améliorer l'accessibilité et la fluidité, à identifier les meilleures pratiques et technologies, ainsi qu'à travailler à harmoniser et à simplifier la réglementation.

8.2 Résultats obtenus

Pour vérifier l'impact des interventions et mesures mises en place depuis les derniers cinq ans, des indicateurs ont été analysés tels que l'évolution du nombre d'emplois, les activités tenues aux aéroports de la région métropolitaine ainsi qu'au port de Montréal et, enfin, l'évolution du nombre de camions à vocation commerciale.

La croissance économique de la région de Montréal dépend de multiples facteurs. Les modes de transport en place ont su soutenir cette croissance, durant la période de 2008 à 2012, quoique la conjoncture économique ait joué un rôle majeur sur les activités de transport. Globalement, l'économie de Montréal a progressé mais les indicateurs économiques reliés au transport montrent l'impact de la crise boursière et financière de 2008-2009, ressentie à l'échelle mondiale.

Nombre d'emplois

C'est le cas du nombre d'emplois dans l'île de Montréal qui, avant la crise financière de 2008, n'a cessé d'augmenter, avant de diminuer en 2009 (perte d'environ 30 000 emplois). Durant l'année 2010, le nombre d'emplois dans l'agglomération de Montréal a atteint le même sommet qu'avant la crise, pour diminuer à nouveau en 2011 et, ensuite, demeurer pratiquement stable, en 2012 (**Figure 37**).

Alors que l'île de Montréal a subi les contrecoups de la crise financière de 2008-2009, le reste de la région métropolitaine de recensement (RMR) de Montréal ne semble pas en avoir souffert autant, en termes d'évolution du nombre d'emplois. En effet, alors que l'île de Montréal subissait une perte d'environ 30 000 emplois entre 2008 et 2009, le reste de la RMR vivait une hausse constante de l'emploi, de 2008 à 2012 (**Figure 38**).

Aéroports de la région métropolitaine

Les deux principaux aéroports internationaux de la région métropolitaine de Montréal (Montréal-Trudeau et Montréal-Mirabel) constituent des pôles stratégiques pour l'économie montréalaise. De fait, les activités de transport qui s'y déroulent, qu'il s'agisse de fret aérien ou de passagers, traduisent la vitalité économique de la région métropolitaine.

Le tonnage de fret aérien manutentionné a subi une diminution importante de 2007 à 2009, reflétant le ralentissement associé à la crise financière et boursière (**Figure 39**). Cette baisse s'explique en partie par la différence de gestion des aéroports de Montréal (rapatriement des vols nolisés à Montréal-Trudeau). Le tonnage de fret aérien manutentionné montre ensuite une progression pour les années 2010 et 2011. Cette hausse s'explique par la reprise économique mondiale et par l'ajout de nouvelles destinations depuis Montréal. Toutefois, l'année 2012 enregistre une diminution du tonnage de fret aérien manutentionné, par rapport à 2011, en raison des problèmes économiques et financiers qui perdurent dans plusieurs pays du « Vieux Continent » et de la conjoncture demeurant difficile en Amérique du Nord.

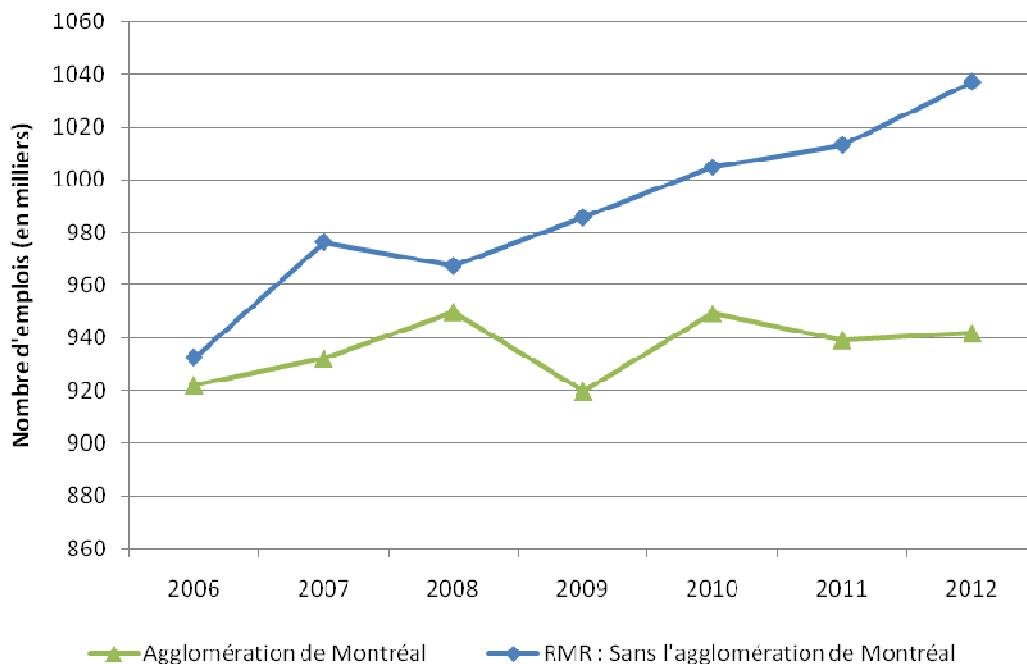
Entre 2006 et 2012, le trafic aérien de passagers a connu une augmentation soutenue de près de 21 %, et ce malgré une chute de 4,6 %, en 2009, en raison de la crise financière mondiale (**Figure 40**). La forte progression du trafic aérien est largement attribuable au trafic international, qui a connu une hausse de 41 %. Ce secteur de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau a fait l'objet d'importants investissements notamment pour des travaux d'agrandissement et de modernisation de l'aérogare, visant à accroître sa capacité de traitement, de même que pour la reconfiguration du réseau routier à l'intérieur du site.

Figure 37 | Évolution du nombre et du taux d'emplois dans l'agglomération de Montréal, 2006-2012



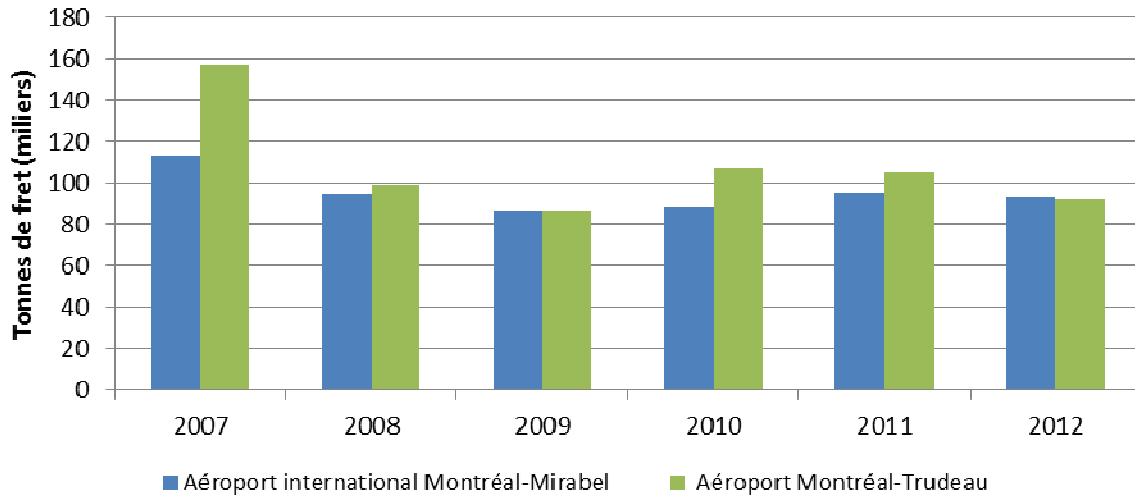
Source : Statistique Canada (CANSIM), *Produit personnalisé sur le lieu de travail : Montréal*.

Figure 38 | Évolution du nombre d'emplois dans l'agglomération de Montréal et le reste de la RMR de Montréal, 2006-2012



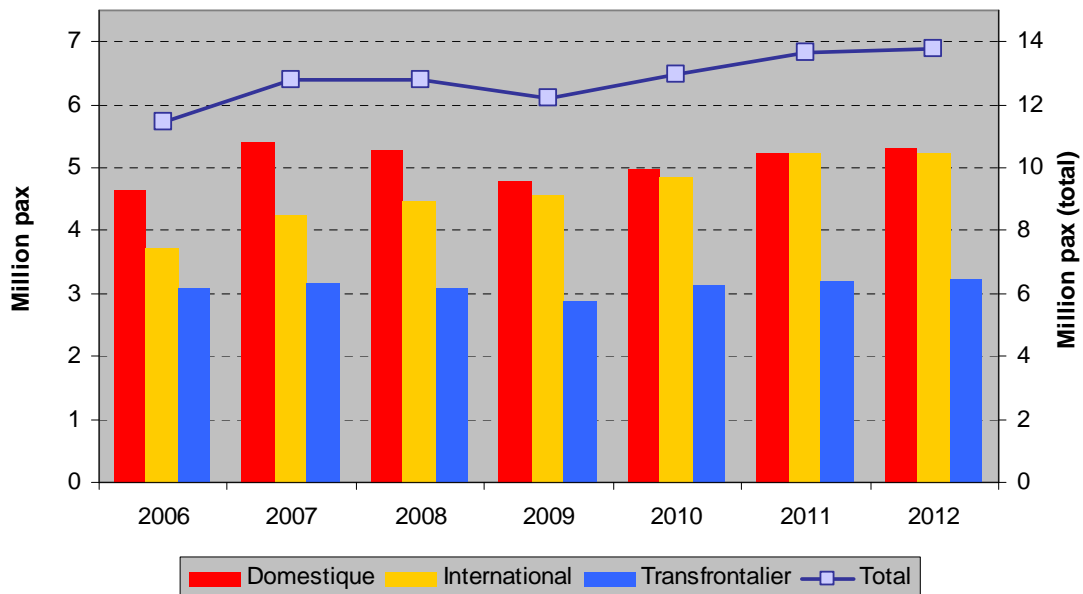
Source : Agglomération de Montréal : Statistique Canada (CANSIM), *Produit personnalisé sur le lieu de travail : Montréal*.
RMR : Statistique Canada, *Enquête sur la population active*, 2012, adapté par l'Institut de la statistique du Québec.

Figure 39 | Évolution du tonnage de fret aérien manutentionné, 2007-2012



Source : ADM, *Rapport annuel*, <http://www.admtl.com/APropos/SalleDePresse/Publications.aspx>.

Figure 40 | Évolution du trafic de voyageur à l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau, 2006-2012

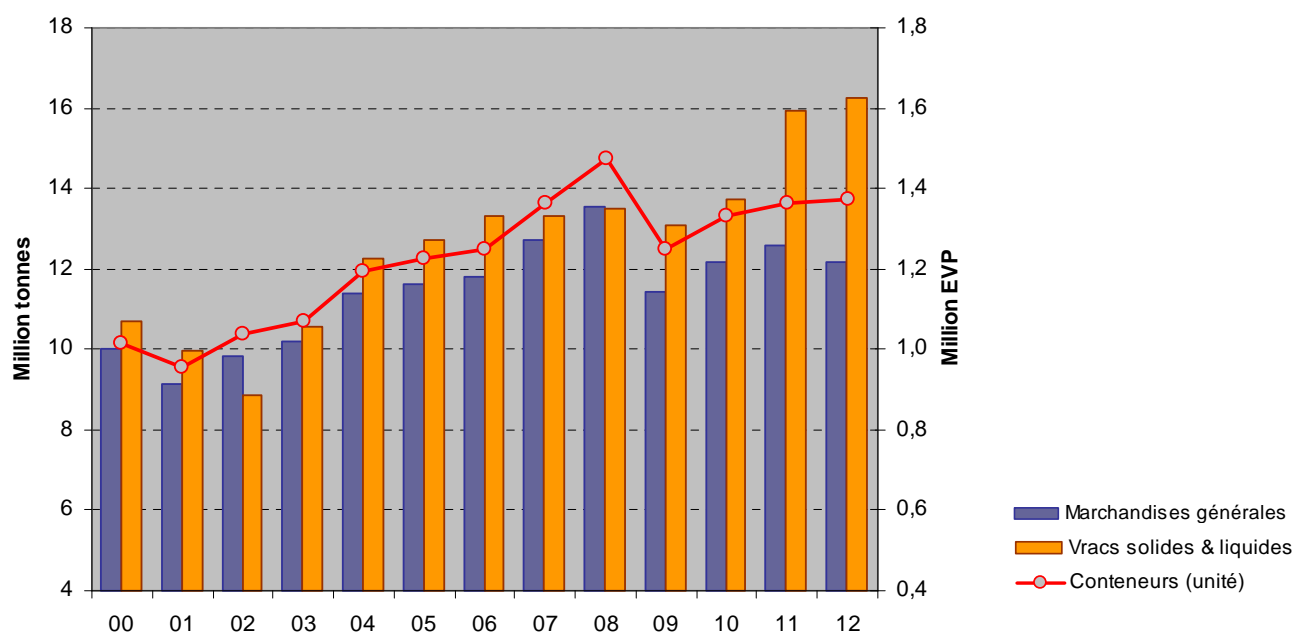


Source : ADM, *Rapport annuel*, <http://www.admtl.com/APropos/SalleDePresse/Publications.aspx>.

Port de Montréal

Le port de Montréal constitue l'un des principaux points de transbordement en Amérique du Nord. L'efficacité des infrastructures ferroviaires et routières situées à proximité assure l'intermodalité de ce pôle stratégique. Les activités maritimes et portuaires qui s'y tiennent sont le reflet de la vigueur économique du nord-est du continent. En ce sens, l'indicateur du tonnage manutentionné, qui a subi une diminution marquée en 2009, traduit le ralentissement occasionné par la crise financière d'alors (**Figure 41**). Une hausse du tonnage manutentionné est ensuite observée, jusqu'en 2012, pour les vracs solides et liquides. Cependant, les marchandises générales et les conteneurs manutentionnés n'ont pas retrouvé le niveau record de 2008. Quant aux croisiéristes, leur nombre a subi de légères variations, de 2009 à 2011, suivi d'une importante hausse, en 2012 (**Figure 42**).

Figure 41 | Évolution du tonnage manutentionné au port de Montréal, 2000-2012

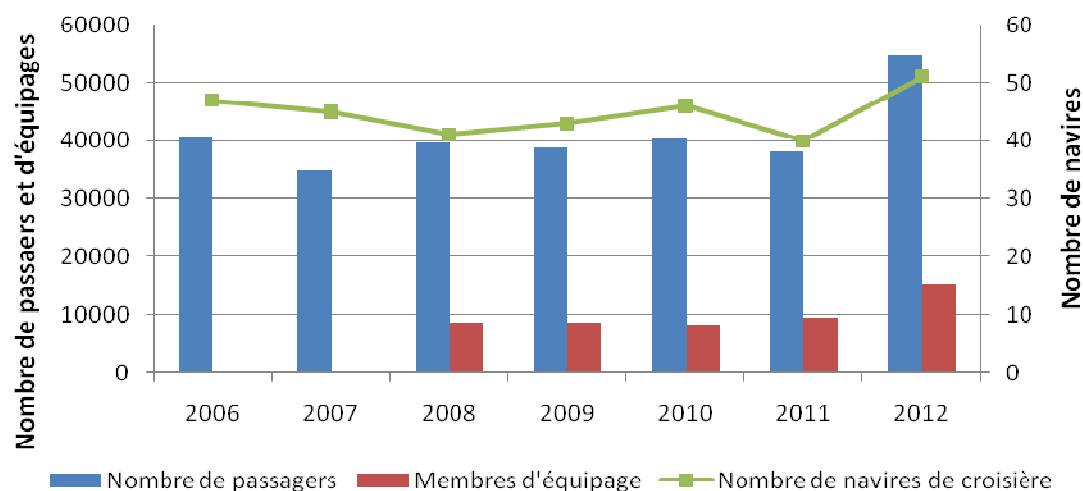


Source : APM, www.port-montreal.com, rubrique statistique.

Transport routier de la région métropolitaine

La vitalité économique d'une région se reflète aussi par le transport routier à vocation commerciale. Le nombre de « camions et tracteurs routiers » immatriculés dans l'agglomération de Montréal a présenté une diminution, entre 2008 et 2010, passant de 24 092 camions et tracteurs routier en 2008 à 22 694 en 2010 (**Tableau 28**). Cette baisse a été suivie d'une légère hausse jusqu'en 2012, mais n'atteignant pas le niveau de 2008. Le nombre de « camions et tracteurs routiers » immatriculés dans la région de Montréal présente sensiblement le même profil d'évolution, avec une diminution, entre 2008 et 2009, suivie d'une hausse, de 2010 à 2012. Quant à l'agglomération de Montréal, le nombre est presque identique à celui observé dans le reste de la région de référence (regroupement de 13 MRC, excluant l'agglomération), pour les années 2008 et 2009. Un écart survient entre les deux territoires de 2010 à 2012 où le nombre pour l'agglomération de Montréal diminue comparativement à celui du reste de la région de référence.

²⁴ Selon le découpage territorial de la SAAQ (par municipalité régionale de comté [MRC]), la région de Montréal est constituée de 13 MRC, dont les limites sont similaires à celles de la RMR. Ces 13 MRC sont : Beauharnois-Salaberry (70), Deux-Montagnes (72), L'Assomption (60), La Vallée-du-Richelieu (57), Lajemmerais (57), Laval (65), Les Moulins (64), Longueuil (58), Mirabel (74), Montréal (66), Roussillon (67), Thérèse-De Blainville (73) et Vaudreuil-Soulanges (71).

Figure 42 | Évolution du trafic voyageur au port de Montréal, 2006-2012

Source : APM, www.port-montreal.com, rubrique statistique.

Tableau 28 | Évolution du nombre de véhicules immatriculés de type « institutionnel, professionnel ou commercial », 2008-2012

Type de véhicule	2008	2009	2010	2011	2012	Variation 2008-2012
Agglomération de Montréal						
Automobile	49 724	48 683	42 200	40 078	38 973	-28 %
Camion léger	65 263	64 150	60 386	60 859	62 022	-5 %
Camion et tracteur routier	24 092	23 283	22 694	23 385	23 896	-1 %
Autres*	15 565	15 547	16 092	16 481	16 299	5 %
Total Institutionnel, professionnel ou commercial	154 644	151 663	141 372	140 803	141 190	-10 %
Région de Montréal²⁵ (regroupement de 13 MRC)						
Automobile	77 140	74 960	68 202	64 670	63 286	-22 %
Camion léger	132 718	131 324	131 401	129 772	132 880	0 %
Camion et tracteur routier	48 151	47 100	47 590	47 732	49 149	2 %
Autres*	35 087	35 365	35 997	35 874	36 197	3 %
Total Institutionnel, professionnel ou commercial	293 096	288 749	283 190	278 48	281 512	-4 %

Note : *Cette catégorie comprend les motocyclette, cyclomoteur et habitation motorisée, véhicule-outil, autobus, autobus scolaire et taxi ainsi que les véhicules pour lesquels on n'a pu distinguer une automobile du camion léger.

Source : Base de données fournies par la SAAQ.

²⁵ Idem



NOUVEAU LOT
LOUER OU À VENDRE
N° de contact: 03 20 00 00 00



9 Innovation

Le *Plan de transport* propose d'investir dans les innovations technologiques afin d'optimiser les divers modes de transport. Il est notamment question d'une gestion optimale du réseau routier, d'un service de transport en commun amélioré, d'une information accrue aux usagers ainsi que des outils permettant de faire des choix d'itinéraires ou de modes de déplacements, basés sur des informations transmises aux usagers en temps réel.

Lors de l'adoption du Plan, certains projets touchant les innovations technologiques étaient en cours de réalisation : la mise aux normes des feux de circulation, les bornes de stationnement, le système de vente et de perception des titres de transport en commun, dont ceux de la Société de transport de Montréal (STM), et le réseau montréalais de mesures préférentielles pour autobus.

Cinq interventions majeures sont soulevées dans le *Plan de transport* pour implanter les innovations technologiques dans le système de transport montréalais :

- assurer une veille technologique en transport : s'informer de façon systématique au sujet des champs d'application, tels que les véhicules, l'entretien et la gestion des réseaux ainsi que la sécurité des usagers;
- adopter un plan sur les systèmes de transport intelligents (STI) : ce plan permettra d'optimiser les investissements de Montréal et d'assurer le maximum de retombées résultant de l'utilisation des nouvelles technologies appliquées au transport;
- implanter une grappe industrielle en transport terrestre avancé : cette grappe vise à regrouper tous les acteurs œuvrant dans les technologies émergentes ayant un potentiel de croissance élevée (nouveaux modes de propulsion et carburants ainsi que conception des véhicules);
- contribuer à la mise sur pied de l'Observatoire de la mobilité durable et du Forum québécois de la mobilité durable : il s'agit de recueillir de l'information à l'échelle mondiale et de développer de nouvelles façons de faire dans le développement de la mobilité durable et de l'aménagement des villes;
- amorcer une réflexion quant à une éventuelle pénurie de pétrole : Montréal souhaite amorcer une réflexion sur cette problématique de façon à réduire l'exposition au risque de la montée des prix.

Interventions

Plan stratégique sur les STI et le Centre de gestion de la mobilité urbaine (CGMU)

En 2011, Montréal a adopté son *Plan stratégique sur les STI* afin de tirer profit des innovations technologiques en transport (pour le bénéfice des citoyens) et de le faire de manière cohérente, selon une vision claire.

Ce Plan préconise l'utilisation des technologies et l'automatisation des processus, qui permettent, entre autres, de :

- améliorer la capacité et la rapidité d'intervention dans la gestion quotidienne des déplacements;
- compiler les données de flux de déplacements;
- mieux diagnostiquer les situations problématiques;
- mieux planifier les nouvelles infrastructures en fonction des observations.

Il comprend également dix projets ciblés, dont six sont actuellement en chantier, résultat de la concertation des partenaires du milieu. Ces projets en cours de réalisation sont :

- le CGMU : le cœur et le cerveau des STI à Montréal;
- les télécommunications au service des transports;
- Géo-Trafic : une base de données dynamique concernant l'état des réseaux de transport;
- l'information aux voyageurs : faciliter les choix de déplacement;
- le paiement électronique : pour une meilleure expérience de mobilité; c'est notamment le cas du paiement par téléphone intelligent, pour le stationnement;
- les mesures de priorité aux feux de circulation pour les services d'urgence et de transport collectif.

L'ensemble de ces projets, partiellement complétés et étroitement liés, œuvrent conjointement pour rendre le système de transport de Montréal plus performant. Les mesures suivantes ont été mises en place :

- installation et raccordement d'une centaine de caméras sur le terrain, avec l'objectif d'en installer 400 autres;
- déploiement de la salle d'opération du CGMU (infrastructures informatiques);
- implantation d'un réseau de télécommunication dans le territoire;
- implantation d'un projet pilote pour le transport en commun dans le boulevard Saint-Michel;
- mise en place de la préemption des feux de circulation au pourtour de neuf casernes de pompiers.

Aussi, une étude d'opportunité a été réalisée portant sur l'harmonisation des paiements électroniques et la validation de l'utilisation de la carte *OPUS* auprès d'autres services de transport et de services aux citoyens.

La mise aux normes des feux de circulation, présentement en cours, fait partie des interventions du Plan concernant les systèmes de transport, au même titre que l'installation des bornes de stationnement *Payez-Partez* et les mesures préférentielles au transport en commun (technologies de système de préemption de feux). L'implantation des panneaux à messages variables indiquant les conditions de circulation ainsi que les places disponibles pour les stationnements hors rue sont des mesures liées au STI permettant d'optimiser les déplacements des citoyens. Il est à noter le succès remporté par le projet pilote relativement à la circulation des véhicules hors-gabarits. Récompensé par le *Prix d'excellence 2012* de l'Association québécoise des transports, ce projet signale aux conducteurs l'imminence d'un impact lorsque le gabarit de leur véhicule surpasse le dégagement disponible sous une structure.

Autres projets

La région métropolitaine compte sept grappes industrielles structurées qui mobilisent les entreprises dans des secteurs d'activité donnés, mettent de l'avant des projets et assurent une certaine reconnaissance internationale. Parmi elles, la grappe *Cargo M* (« logistique et transport ») regroupe les acteurs liés à la logistique et au transport de marchandises. Une autre grappe, *Écotech Québec* (« technologies propres »), participe au virage de l'économie verte de la province, dans une perspective de développement durable. Cette dernière pourrait jouer un rôle complémentaire à celle dont la Ville de Montréal souhaite se doter.

Montréal fait par ailleurs partie des partenaires institutionnels qui soutiennent et collaborent depuis 2010, aux activités de la chaire de recherche *Mobilité* de l'École Polytechnique de Montréal. Il s'agit ici d'un lieu privilégié de recherche, d'expérimentation et de développement méthodologique pour évaluer les projets, politiques et plans de transport, en ce qui a trait au développement durable.

Enfin, l'ensemble des points suivants ont peu ou pas évolué depuis cinq ans :

- assurer une veille technologique en transport : la Ville reçoit une multitude d'informations provenant de plusieurs sources;
- implanter une grappe industrielle en transport terrestre avancé;
- contribuer à la mise sur pied de l'Observatoire de la mobilité durable et du Forum québécois de la mobilité durable : un observatoire existe mais il reste à l'opérationnaliser davantage²⁶;
- amorcer une réflexion quant à une éventuelle pénurie de pétrole.

²⁶ www.obsmobiledurable.umontreal.ca

Partie II

Environnement et aménagement du territoire



10 Environnement

Malgré une amélioration de la qualité de l'air, entre 1970 et 2008, Montréal connaît, durant cette période, des épisodes de smog de plus en plus fréquents. Afin de tenir son engagement, pris lors du protocole de Kyoto, et être un exemple à suivre en ce qui a trait aux déplacements, le *Plan de transport* vise à diminuer les impacts liés à l'usage croissant des véhicules motorisés et améliorer la santé et la qualité de vie des usagers. Plus particulièrement, le Plan adopte des mesures pour améliorer la qualité de l'air, réduire la pollution atmosphérique et les émissions de gaz à effet de serre (GES) issue du transport urbain dans l'agglomération de Montréal.

L'analyse des émissions de GES et de l'évolution de la qualité de l'air, dans le dernier quinquennat, permet de présenter les impacts des mesures prises par la *Plan de transport*.

10.1 Gaz à effet de serre

À l'occasion de la Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques, en 2005, Montréal s'est engagée à mettre en œuvre des politiques pour atteindre un objectif de réduction de 30 % des émissions de GES, tous domaines confondus et pour l'horizon 2020, par rapport à 1990²⁷. En tenant compte de la croissance de la population et des emplois, la demande en déplacement va s'intensifier dans le territoire de l'île de Montréal, ce qui rend cet objectif d'autant plus difficile à atteindre.

Montréal peut influencer une partie du système de transport, par son pouvoir légal et son rôle de gestionnaire de réseau. Elle a cependant peu d'influence sur certains déplacements dans la région, tels que le camionnage, les déplacements commerciaux ou interrégionaux. Les paliers gouvernementaux supérieurs ont donc un rôle important à jouer dans le domaine du transport, comme dans le cas de la réglementation portant sur la consommation de carburant des véhicules ou, encore, sur les biocarburants.

La combinaison d'un aménagement du territoire visant à favoriser les déplacements de proximité, d'une offre accrue en infrastructure pour les modes de transports actif et collectif, ainsi qu'une réglementation pour favoriser les véhicules écoénergétiques contribueront à l'atteinte des objectifs de réduction de GES.

Quantité de GES produits par les transports routiers

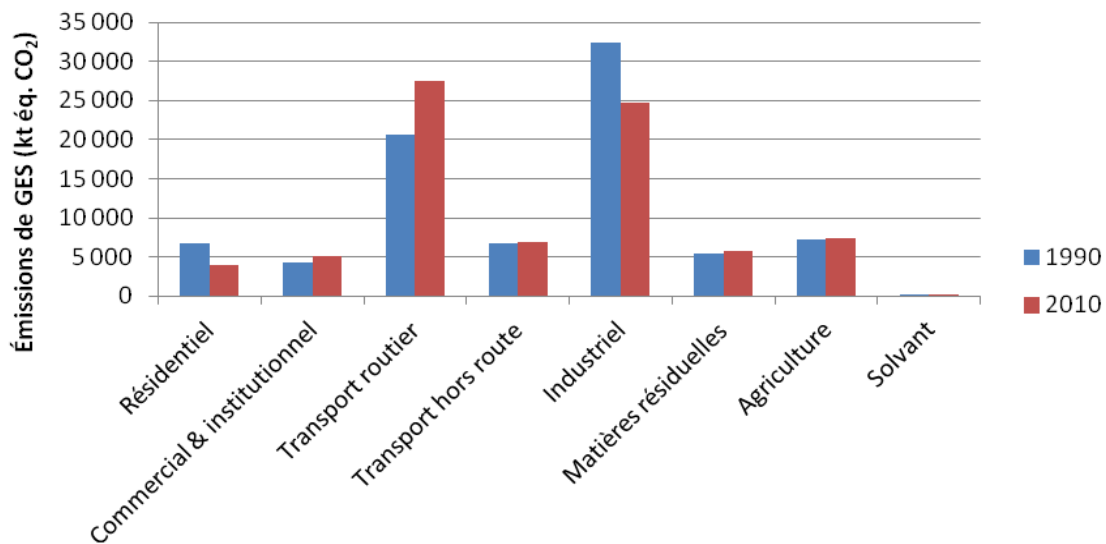
En 2010, le transport constituait 42,7 % du bilan total des émissions de GES au Québec (**Figure 43**). Plus précisément, le transport routier (automobile, camion, autobus) représentait 33,5 % du bilan, alors que le 9,2 % restant était attribué au transport hors-route (aérien, ferroviaire, maritime et terrestre hors-route). Depuis 1990, ce sont les émissions de GES du secteur du transport routier qui ont augmentés le plus en millions de tonnes équivalent de dioxyde de carbone (Mt éq. CO₂). Sa croissance de 35,4 %, dans les vingt dernières années, fait en sorte que sa contribution est maintenant supérieure au secteur industriel, qui était le principal émetteur en 1990.

²⁷ Ville de Montréal, *Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015*.

Cette croissance des émissions issues du transport routier est due à deux tendances majeures :

- l'engouement pour les véhicules plus gros et plus énergivores (de type utilitaires sports et mini-fourgonnettes) s'est fait ressentir dans tout le marché nord-américain. Parmi les véhicules légers immatriculés au Québec, la proportion de camions légers est passée de 19 % en 1990 à 34 % en 2010. Entre 1990 et 2010, les émissions issues des camions légers ont connu une hausse de 4100 kt éq. CO₂ (kilotonne d'équivalent de dioxyde de carbone), alors que les émissions attribuables aux automobiles ont diminué de 1200 kt éq. CO₂.
- la hausse du transport des marchandises par camion liée à la croissance économique ainsi que l'attrait de ce mode, au détriment des transports maritime et ferroviaire, a fait croître les émissions provinciales de GES de 3900 kt éq. CO₂, entre 1990 et 2010.

Figure 43 | Émissions de GES au Québec, 1990 et 2010 (kt éq. CO₂)



Ces deux tendances lourdes ont des impacts sur l'évolution des émissions de GES dans le territoire de l'île de Montréal. La propension pour des véhicules plus énergivores s'est également fait ressentir à Montréal. Bien que la proportion des véhicules de type camions légers soit plus faible à Montréal, que pour l'ensemble du Québec, cette proportion a plus que doublé, entre 1990 et 2010, passant de 14 % à 29 %. La hausse des camions lourds²⁸ immatriculés à Montréal, entre 1990 et 2010, a toutefois été plus faible dans l'île de Montréal (10 %), que pour l'ensemble de la province (25 %). Il faut considérer que le lieu d'immatriculation des camions lourds ne reflète pas la localisation des activités de transport de biens, les transporteurs préférant implanter leurs ports d'attache en périphérie, pour des raisons de coût.

Le nombre de véhicules immatriculés en fonction de leur catégorie est indiqué dans le **Tableau 29**.

²⁸ Donnée qui exclue les autobus.

Tableau 29 | Nombre de véhicules immatriculés, selon leur catégorie

Catégorie	Île de Montréal		Québec		Catégorie de la Société d'assurance automobile du Québec	
	1990	2010	1990	2010	Promenade	Institutionnelle, professionnelle ou commerciale
Automobile	617 574	586 250	2 684 945	3 147 714	Automobile	Automobile, taxi
Camion léger	98 089	234 505	647 357	1 607 938	Camion léger	Camion léger
Motocyclette	10 944	16 905	84 386	160 870	Motocyclette, cyclomoteur	
Autobus	2 480	2 574	6 338	7 970		Autobus
Autobus scolaire	725	904	9 544	10 206		Autobus scolaire
Camion lourd	29 079	31 989	148 195	185 872		Camion et tracteur routier, autre
Total	758 891	873 127	3 580 765	5 120 570		

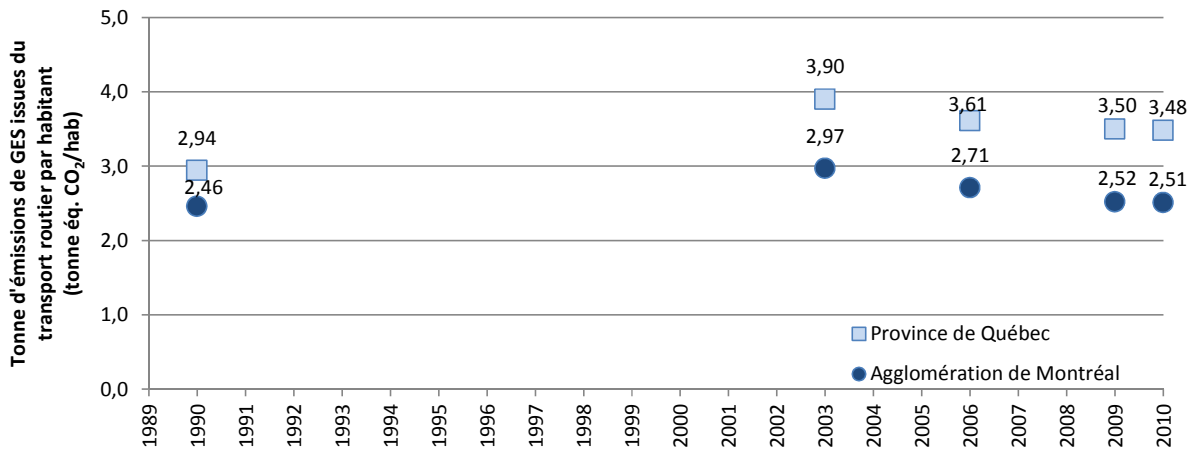
Note : Les véhicules, dans la catégorie « Automobile et camion léger », ont été distribués dans les catégories « Automobile » et « Camion léger », selon leur prorata.

Les émissions de GES, attribuables au transport routier, sont présentées au **Tableau 30** pour l'agglomération de Montréal et pour la province de Québec, en 1990 et en 2010. Les émissions du transport routier de l'agglomération de Montréal ont connu une hausse modérée de 8 %, entre 1990 et 2010, alors qu'au niveau provincial, cette croissance était de 33 %. Les émissions de l'agglomération, qui représentaient 21 % des émissions québécoises en 1990, ne contribuaient qu'à 17 % du bilan québécois, en 2010.

Tableau 30 | Émissions de GES, issues du transport routier, dans le territoire de l'agglomération de Montréal et de la province de Québec, 1990 et 2010 (kt éq. CO₂)

Année	Agglomération			Québec		
	Véhicules légers	Véhicules lourds (inclus autobus)	Total	Véhicules légers	Véhicules lourds (inclus autobus)	Total
1990	3396	968	4364	15 928	4668	20 596
2006	3284	1746	5030	19 038	8703	27 741
2010	3188	1535	4723	18 897	8594	27 491
Variation	-6 %	59 %	8 %	19 %	84 %	33 %

La **Figure 44** illustre l'évolution des émissions de GES attribuables au transport routier, en fonction du nombre d'habitants, pour l'agglomération de Montréal et la province de Québec, entre 1990 et 2010.

Figure 44 | Évolution des émissions de gaz à effet de serre issues du transport routier par habitant, 1990-2010 (t éq. CO₂/habitant)

Note : Dans le rapport *Portrait des émissions de GES sur le territoire de la CMM* (AECOM, 2010), le taux d'émission est de 3,2 tonnes de GES/habitant pour l'agglomération de Montréal, pour l'année 2006. Cette valeur tient compte des émissions du transport hors-route, qui compte pour 0,5 tonne par habitant.

Une première constatation est que le taux d'émission de GES par habitant est plus faible pour l'agglomération de Montréal que pour l'ensemble de la province. Les émissions de GES sont calculées au prorata des véhicules immatriculés dans le territoire. Le taux de possession automobile dans l'île de Montréal (437 véhicules légers par 1000 habitants) reste largement en-deçà de celui de l'ensemble du Québec (600 véhicules légers par 1000 habitants²⁹³⁰). Ces taux d'émission tiennent également compte des camions lourds dont le nombre par personne est aussi plus faible sur l'île de Montréal que pour le reste de la province.

Une deuxième observation est qu'à la suite d'une hausse importante de 33 % du taux par habitant, entre 1990 et 2003, pour la province de Québec, ce taux a diminué de 11 %, entre 2003 et 2010. L'efficacité énergétique des véhicules, la hausse considérable du prix de l'essence en 2008, de même que la récession économique amorcée la même année expliquent certainement en partie ces résultats. Une stabilisation des émissions de GES au Québec, entre 2003 et 2010, pour tous les modes de transport routier, alors que la population québécoise a augmenté de 5,6 % durant cette période³¹, a aussi été observée.

Finalement, en comparant l'évolution du taux de GES issus du transport routier par habitant de l'agglomération de Montréal, par rapport à la province de Québec, il s'ensuit une baisse du taux d'émission de GES plus importante dans l'île de Montréal que dans le reste de la province. Le taux montréalais était 16 % plus faible que le taux québécois, en 1990. Cet écart a augmenté à 24 % en 2003 et à 28 %, en 2010.

Dans l'agglomération, le bilan par habitant s'améliore. Les efforts de Montréal et de ses partenaires dans le domaine de la gestion des déplacements, afin de pousser la demande de transport vers des modes moins énergivores, ont amené une amélioration dans la quantité d'émission de GES issues du transport routier par habitant. Il faut toutefois garder à l'esprit que les émissions totales de GES ont crû de 8 % (360 kt éq. CO₂), entre 1990 et 2010, dans un contexte de croissance démographique et économique.

²⁹ Automobiles et camions légers immatriculés dans ces territoires en 2010, selon le Bilan de la SAAQ.

³⁰ Fait à noter, l'écart entre le taux de motorisation montréalais et celui de la province tend à augmenter.

³¹ Basée selon les estimations intercensitaires de l'Institut de la statistique du Québec (ISQ).

Il est important de rappeler que les trois axes d'action pour réduire les émissions de GES en transport sont :

- le transfert modal;
- le nombre et la longueur des déplacements;
- l'efficacité énergétique, les carburants alternatifs et l'électrification.

Toutefois, ce bilan de GES, calculé à partir du nombre de véhicules immatriculés dans un territoire donné, ne mesure pas l'impact des variations des distances parcourues en automobile et ne tient pas compte des conditions de circulation. Le présent Bilan dresse un portrait très positif en matière de hausse des transports actif et collectif. L'utilisation de ces modes, par rapport à l'automobile, contribue à réduire les véhicules-km et, conséquemment, les émissions de GES. Ainsi, le bilan du taux de GES, liés au transport routier par habitant, est probablement plus favorable que celui présenté ici, du moins pour les déplacements intramétropolitains.

Quantité de GES produits par la Société de transport de Montréal

La Société de transport de Montréal (STM), avec un achalandage de 412 millions de déplacements, en 2012, ne contribue qu'à environ 3 % du bilan de GES du transport routier de l'agglomération de Montréal. Avec un objectif de 540 millions de déplacements en 2020, la STM prévoit augmenter significativement la quantité de services offerts. Les émissions devraient ainsi augmenter dans les prochaines années, jusqu'à ce que des modes de propulsion tout à électricité soient commercialement disponibles. Selon son *Plan stratégique 2020*, la STM vise à acquérir uniquement des bus à zéro émission, à compter de 2025.

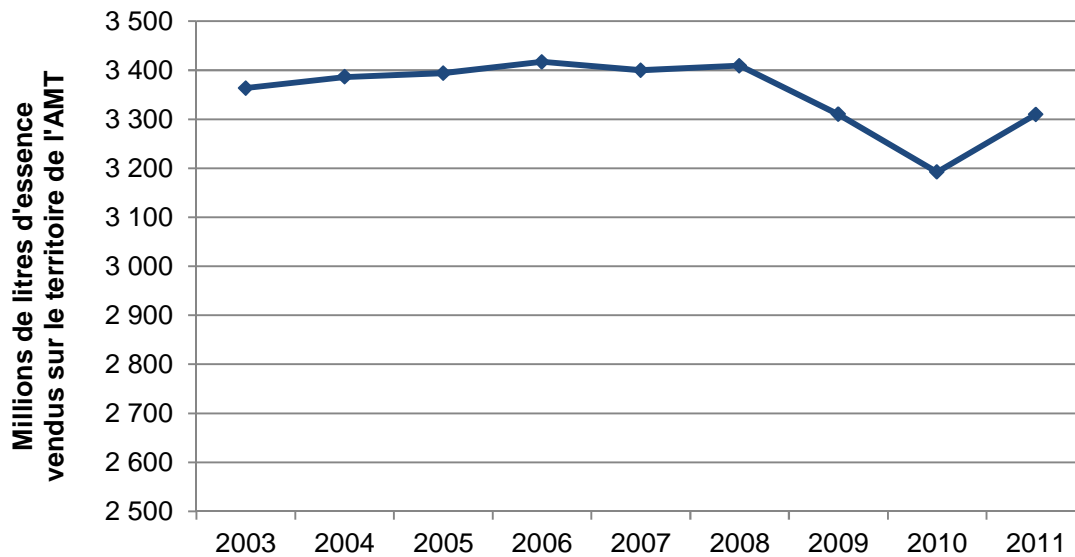
D'ici là, diverses mesures seront mises en place pour réduire l'intensité de ses émissions de GES, telles que l'acquisition d'autobus hybrides et la mise en service de trolleybus et de tramway. La STM espère ainsi réduire son taux d'émission observé en 2010, de 49 g éq. CO₂/passager-km à 39 g éq. CO₂/passager-km, en 2020. Actuellement, 60 % des déplacements de la STM comportent une composante électrique, grâce au métro. Cette proportion pourrait atteindre 85 %, en 2020.

Litres d'essence vendus dans l'île de Montréal et le territoire de l'Agence métropolitaine de transport

L'Agence métropolitaine de transport (AMT) perçoit une taxe sur l'essence vendue dans son territoire, qui comprend celui de la Communauté métropolitaine de Montréal, la Ville de Saint-Jérôme et la réserve indienne de Kahnawake. Il est donc possible d'extraire la quantité d'essence vendue à partir des états financiers annuels de l'AMT. La **Figure 45** présente l'évolution des ventes d'essence dans le territoire de l'AMT, entre 2003 et 2011.

Alors que les ventes d'essence étaient relativement stables, entre 2005 et 2008, une diminution des ventes d'environ 3 % par année, entre 2008 et 2010, a pu être observée ainsi qu'une remontée, en 2011, pour atteindre le niveau de 2009. La forte hausse du prix de l'essence, à l'automne 2008, a possiblement contribué à la réduction qui a suivi. Ces résultats touchent principalement les véhicules légers qui ont, en grande majorité, un moteur à essence, comparativement aux véhicules lourds qui carburent principalement au diesel.

Bien que les résultats soient variables à partir de 2008, ils confirment néanmoins une diminution des émissions de GES issues des véhicules légers dans les dernières années. Cette diminution de consommation d'essence peut être attribuable à une réduction des véhicules-km ou à une hausse de l'efficacité énergétique des véhicules légers.

Figure 45 | Évolution des ventes d'essence dans le territoire de l'AMT, 2003-2011

Note : Les données pour l'année 2012 sont à venir.

10.2 Qualité de l'air

Le Réseau de surveillance de la qualité de l'air (RSQA), relevant de la Direction de l'environnement de la Ville de Montréal, mesure les concentrations de polluants présents dans l'air ambiant, à partir de treize stations d'échantillonnage réparties dans l'île de Montréal. Bien que les activités de transport puissent contribuer à la détérioration de la qualité de l'air, elles ne constituent pourtant pas les seuls facteurs en cause. Les conditions météorologiques (écarts de température, canicules ou vents), certaines activités humaines (industries ou chauffage au bois), de même que la pollution extrarégionale sont aussi mises en cause.

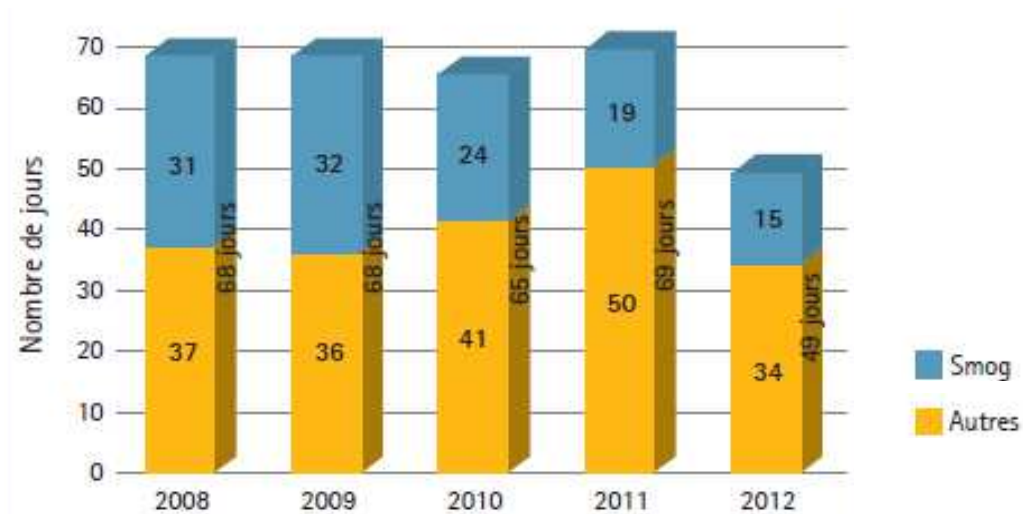
Quoi qu'il en soit, une amélioration de la qualité de l'air, depuis une dizaine d'année, peut être observée. C'est le cas de la concentration, dans l'atmosphère, de particules ayant un diamètre inférieur à dix micromètres (μm) ou PM_{10} (particules en suspension) qui tend à diminuer³². En effet, au cours de la première moitié des années 2000, les concentrations de ce polluant se maintenaient autour de 26 microgrammes par mètre cube ($\mu\text{g}/\text{m}^3$), alors que depuis les cinq dernières années, elles oscillent autour de 18 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, dans l'île de Montréal.

Par ailleurs, seulement 49 jours de mauvaise qualité de l'air ont été enregistrés en 2012, tous dus à la présence de particules fines ($\text{PM}_{2,5}$). La moyenne annuelle depuis 2008, année où a été effectué le changement de technologie de mesure des particules fines, se situait autour de 67 jours par année. C'est au chapitre des jours de smog que la chute s'est fait le plus sentir : 15 jours en 2012, contre une trentaine au début du quinquennat.

³² RSQA, *Bilan de la qualité de l'air 2011*.

On ne connaît pas précisément toutes les sources de ces améliorations, mais la diminution de la pollution transfrontalière (nouveau standard de l'EPA pour le polluant SO₂), la nouvelle réglementation municipale à l'égard du chauffage au bois ainsi que l'augmentation de l'usage du transport collectif et des transports actifs sont considérés comme des explications plausibles.

Figure 46 | Jour de mauvaise qualité de l'air, depuis 2008



Source : RSQA, *Bilan de la qualité de l'air 2011*.



11 Aménagement du territoire

Bien que difficile à cerner, l'effet structurant des réseaux de transport face à l'aménagement du territoire est bien connu et indéniable. L'expansion ou l'amélioration de ces réseaux stimulent souvent le développement urbain, mais elles peuvent aussi être sources de perturbation. Le Bilan évalue ici deux types d'impact, soit l'effet de la proximité d'une infrastructure importante de transport en commun sur la densité d'occupation et la consommation d'espace des infrastructures routières, en l'occurrence le réseau municipal et le stationnement hors rue.

11.1 Densité d'occupation aux abords du transport en commun

Le *Plan de transport* considère les réseaux de transport comme des éléments structurants de l'aménagement du territoire. Ce concept d'aménagement, lequel est partagé avec le *Plan d'urbanisme*, s'appuie sur un usage plus intensif et plus stratégique du sol. Il favorise une utilisation accrue des infrastructures de transport collectif par la densification et la diversification des activités en lien avec ce type de réseau déjà existant ou projeté.

Le *Plan de transport* et le *Plan d'urbanisme* avaient identifié les secteurs propices à une intensification des activités. Ces secteurs sont principalement localisés aux abords des stations de métro et des gares de trains de banlieue. Avec une densité de construction plus élevée, une mixité des fonctions urbaines et un aménagement du domaine public de qualité, il sera notamment possible de diminuer la demande de déplacements motorisés et d'encourager les autres modes. La variation du nombre de logements situés dans un périmètre de 500 mètres d'une station de métro a été calculée pour les deux années censitaires de 2006 et de 2011 (**Tableau 31**).

Tableau 31 | Évolution de la densité résidentielle aux abords du métro, 2006-2011

	Nombre de logements		Variation	Densité au km ²		Superficie
	2006	2011	%	2006	2011	Km ²
Rayon de 500 mètres d'une station de métro	182 330	192 083	5,3 %	4 548	4 791	40
Reste de Montréal	697 360	715 310	2,6 %	1 519	1 558	459
Total Montréal	879 690	907 393	3,2 %	1 762	1 818	499

Source : Recensements du Canada de 2006 et de 2011, compilation Ville de Montréal.

La densité de logements aux abords des stations de métro est trois fois plus élevée que dans le reste du territoire. Fait intéressant à noter, cette densité augmente plus rapidement, indiquant une intensification de la fonction résidentielle. Cette représentation occulte cependant les fonctions non résidentielles qui ont pu se greffer aux alentours de ces stations.

L'exercice a été repris en définissant un périmètre de 500 mètres autour des gares de trains de banlieue situées dans l'île de Montréal (**Tableau 32**). Sans surprise, le bâti résidentiel aux alentours des gares de trains de banlieue affiche une densité beaucoup moindre que celle observée dans l'île. Toutefois, sa densité était en nette progression durant la dernière période intercensitaire et, de surcroît, à un rythme plus élevé que dans le reste de Montréal. Certains projets immobiliers récents permettent de croire que la cadence se poursuit. La mise en service prochaine du train de l'Est, avec huit nouvelles stations dans le territoire montréalais, élargira significativement le bassin de zones résidentielles à proximité d'une infrastructure de transport collectif.

Tableau 32 | Évolution de la densité résidentielle aux abords des gares de trains, 2006-2011

	Nombre de logements		Variation	Densité au km ²		Superficie
	2006	2011	%	2006	2011	Km ²
Rayon de 500 mètres d'une station de métro	31 137	36 143	16,1 %	777	902	40
Reste de Montréal	848 553	871 250	2,7 %	1 848	1 898	459
Total Montréal	879 690	907 393	3,2 %	1 762	1 818	499

Source : Recensements du Canada de 2006 et de 2011, compilation Ville de Montréal.

11.2 Empreinte au sol du transport routier

Le *Plan de transport*, au même titre que le *Plan d'urbanisme*, propose une approche plus rationnelle de l'occupation de l'espace où les réseaux de transport doivent être davantage plus structurants, plus efficaces et mieux intégrés au tissu urbain.

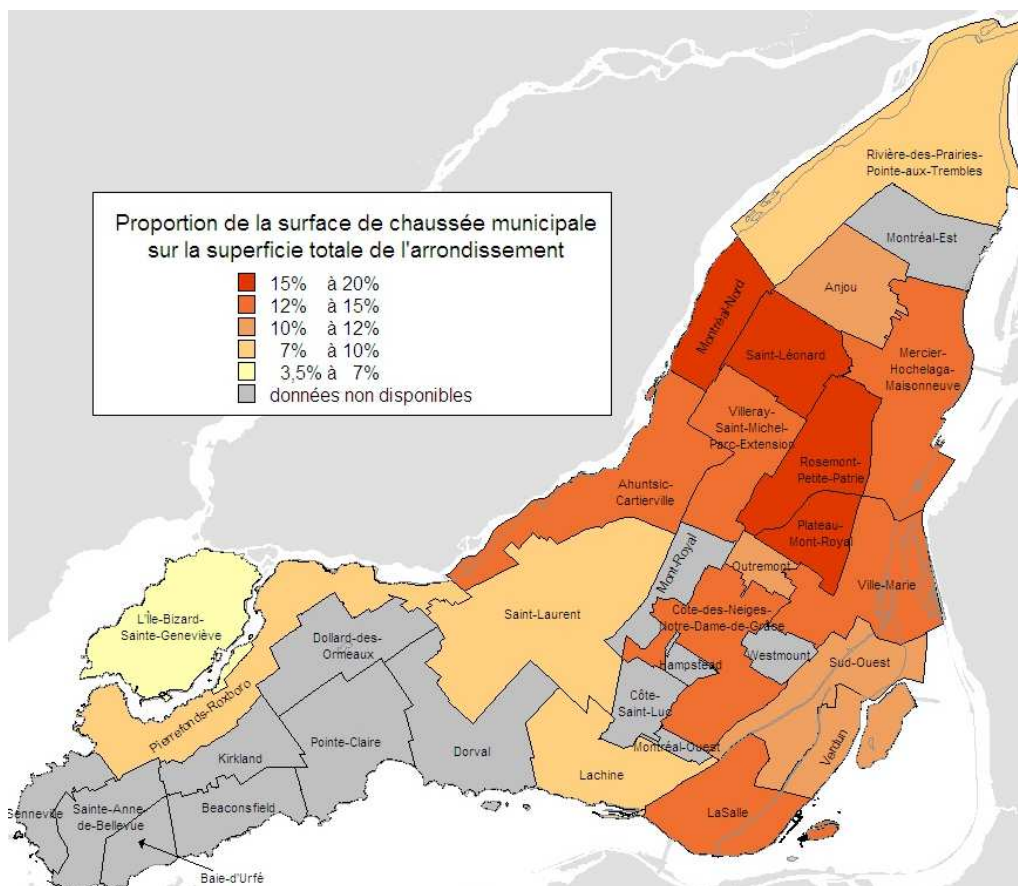
Les infrastructures de transport constituent l'une des principales composantes de l'occupation du sol urbain. Très peu de données consolidées existent pour évaluer l'empreinte au sol du transport. Un véritable bilan devrait contenir l'ensemble des infrastructures liées au transport routier (chaussées autoroutières et routières, stationnements et autres surfaces de garage), au transport aéroportuaire (pistes d'atterrissage/décollage et voies de taxi, notamment), au transport ferroviaire (emprises de voies ferrées et espaces de triage/remisage) et enfin, au transport maritime (espaces de manutention, principalement). Il existe aussi une multitude de surfaces affectées au transport, mais difficiles à catégoriser comme les terminaux rail-route, les bretelles autoroutières et leurs espaces gazonnés, non utilisables à d'autres fins.

En raison d'indisponibilité de données, l'analyse présentée ici ne peut décrire l'évolution depuis l'adoption du *Plan de transport*. Désormais, la Ville entend faire le suivi de ces données afin de tracer l'évolution de l'empreinte territoriale du transport.

11.2.1 Réseau routier municipal

Dans le cadre de ce Bilan quinquennal, une estimation de l'empreinte au sol a été réalisée à partir de relevés géomatiques des chaussées municipales (**Figure 47**). Les mesures ne touchent que l'emprise de chaussée et excluent les trottoirs. Ces relevés ne sont présentement disponibles que pour les 19 arrondissements de Montréal. Le territoire combiné de ces arrondissements compte pour 365 des 499 km² de la superficie de l'agglomération de Montréal.

Figure 47 | Empreinte au sol du réseau routier municipal pour les arrondissements de Montréal



Les chaussées accaparent 41,2 km² de la superficie des 19 arrondissements, soit une moyenne de 11,3 %. Évidemment, les arrondissements à forte densité affichent des proportions supérieures, souvent excédant 15 %. Cela ne signifie pas pour autant que les autres entités soient plus verdoyantes. L'existence de terrains non urbanisés ou institutionnels abaisse habituellement le taux.

Ces proportions d'occupation du sol excluent les superficies occupées par les autoroutes et les bretelles qui y accèdent. À titre d'exemple, l'arrondissement de Saint-Laurent, au cœur du réseau autoroutier métropolitain, est sillonné par pas moins de 23,6 km de voies rapides.

Toutefois, l'empreinte du réseau routier a très peu progressé durant les cinq premières années du *Plan de transport*, les projets d'extension du réseau étant limités. Le boulevard Cavendish (Saint-Laurent), l'avenue Joseph-Versailles (Montréal-Est), la 56^e Rue (Saint-Michel) et les voies de service de l'A-25 (Rivière-des-Prairies, Anjou) figurent parmi les principaux prolongements du réseau routier municipal.

11.2.2 Stationnements

Les stationnements extérieurs occupent une part importante du sol urbain. Malheureusement, il n'existe pas encore d'inventaire exhaustif des stationnements à l'échelle du territoire montréalais. Certains relevés planimétriques des espaces extérieurs³³ sont cependant disponibles pour des secteurs d'activités économiques importants.

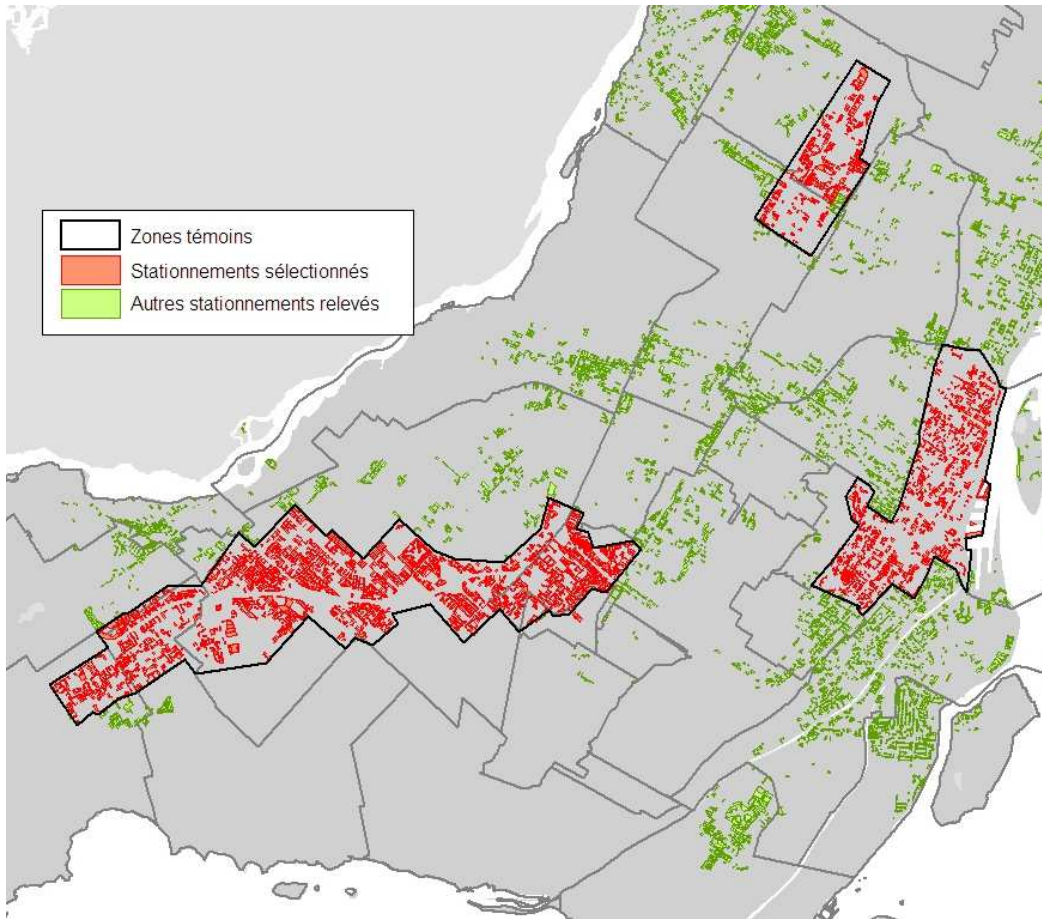
À partir de ces relevés, on estime à 1,26 km² la superficie consacrée aux stationnements extérieurs dans l'arrondissement de Ville-Marie, soit 7,6 % de la superficie totale. Ce taux sous-estime la vraie empreinte dans la partie centrale. Si les portions associées aux parcs du Mont-Royal et Jean-Drapeau sont exclues, les espaces de stationnements extérieurs occupent 10 % de la superficie urbanisée (**Figure 48**).

Des taux plus élevés sont observés dans les secteurs industriels. Par exemple, aux abords de l'autoroute 40, entre le chemin Lucerne à ville Mont-Royal et l'avenue Delmar à Pointe-Claire, on recense environ 18 % de l'espace à des fins de stationnement extérieur conventionnel. Un tel calcul a été appliqué à une autre zone témoin, cette fois située plus à l'est entre les boulevards Saint-Michel et des Galeries d'Anjou. Le taux atteint 10 % encore une fois.

³³ Relevés à partir de photos aériennes, 2009.

³⁴ Excluant les terrains affectés au garage des camions dans les établissements de transport routier, de même que ceux attenants aux concessionnaires automobiles.

Figure 48 | Empreinte au sol des stationnements extérieurs



Partie III

Financement, gouvernance et planification



12 Financement, gouvernance et planification

Le *Plan de transport*, adopté en 2008, prend son origine du *Sommet de Montréal* de 2002. Il se veut un plan pour réduire la dépendance à l'auto et transformer la ville pour améliorer le mieux-être de tous. Il a proposé de développer de nouveaux services et infrastructures, des changements à la structure de financement et de gouvernance ainsi que des formes de planification originale, à l'échelle locale.

En 2008, il existait une structure de base du financement et de la gouvernance. Le financement était essentiellement assuré par des fonds publics provenant de la *Politique québécoise du transport collectif* (PQTC) et de la taxation municipale. La gouvernance était répartie entre les paliers de gouvernement et les partenaires publics régionaux et locaux comme l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et la Société de transport de Montréal (STM). Dans ce contexte, le Plan a proposé plusieurs mesures dans le domaine du financement, de la gouvernance et de la planification locale.

Par ailleurs, dans la dernière période quinquennale, la planification régionale des transports s'est poursuivie par des efforts de certains partenaires comme la STM, l'AMT et la Communauté métropolitaine de Montréal.

12.1 Le financement du *Plan de transport*

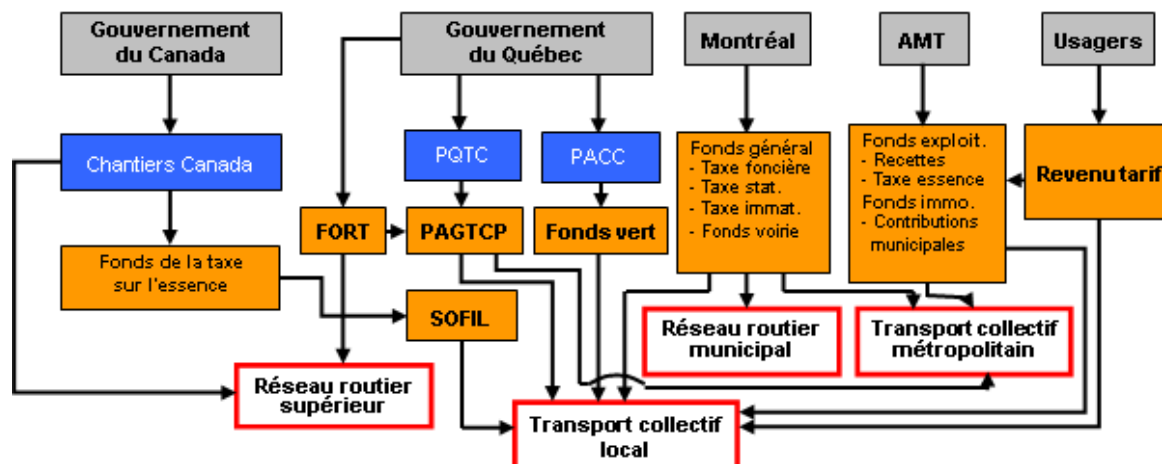
Dans la région de Montréal, le transport est financé par les trois paliers de gouvernement. Différentes subventions et programmes gouvernementaux financent les exploitants de transport en commun et les municipalités, pour ce qui concerne le transport actif et d'autres aspects. Quant aux routes, le ministère des Transports du Québec (MTQ) finance le réseau autoroutier, tandis que les municipalités sont responsables des réseaux routiers municipaux. La **Figure 49** présente un schéma « simplifié » de la structure complexe du financement qui prévalait durant les premières années du *Plan de transport*.

L'avancement de la mise en place des propositions de financement du *Plan de transport*

Le *Plan de transport* a envisagé plusieurs avenues fondamentales de financement, afin de générer des revenus municipaux provenant d'autres sources que l'impôt foncier. Les propositions de financement du *Plan de transport* font l'objet d'une description de leur état d'avancement.

Changements demandés au gouvernement fédéral

Montréal a demandé au gouvernement fédéral qu'il transfère aux municipalités canadiennes l'équivalent de 1 % de la taxe sur les produits et services (TPS), soit une valeur de 5 G\$ au total, dont 250 M\$ pour Montréal. Il faut se rappeler que cette proposition a été examinée dans un rapport d'étude portant sur les problèmes des municipalités, commandé par la Fédération canadienne des municipalités (FCM), en 2008.

Figure 49 | Structure de base du financement du transport, 2012

À l'époque, le gouvernement fédéral envisageait la réduction de la TPS de 6 à 5 %. Certains ont proposé de maintenir cette taxe à 6 % et de transférer 1 % aux municipalités pour financer leurs infrastructures. Le gouvernement fédéral a finalement baissé la TPS. Quant au gouvernement du Québec, il a haussé sa taxe de vente afin d'occuper ce champ fiscal et de ne pas perdre de revenus fiscaux.

Montréal a appuyé la proposition de la FCM, du 5 mars 2007, de mettre en place une stratégie nationale de transport en commun. Celle-ci consacrerait 2 G\$ par année aux dépenses en investissement afin d'assurer le bon entretien et l'expansion du réseau des transports en commun. La FCM considérait que cela permettrait, d'une part, de répondre aux besoins d'une population en croissance et, d'autre part, d'inciter les gens à choisir les transports en commun, de préférence à l'auto solo.

Cette idée d'une stratégie nationale a fait l'objet de nombreux débats dans les dernières années. En 2011, le Parlement du Canada a débattu du projet de loi C-305, présenté par le Nouveau Parti Démocratique, pour établir une stratégie nationale de transport en commun. Ce projet de stratégie a été vu, par certains, comme une entorse à la Constitution canadienne.

Les parlementaires ont convenu d'étudier ce projet de stratégie au *Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités* de la Chambre des communes. La principale recommandation du rapport du Comité de février 2012 était « que le gouvernement du Canada établisse, pour 2014, un nouveau programme de financement à long terme des infrastructures, semblable au plan *Chantiers Canada*, qui englobe le transport en commun comme catégorie d'investissement admissible ».

Une lettre adressée au président du Comité, en juin 2012, décrivait les investissements fédéraux totaux de 8 G\$, entre 2006 et 2012, dans le domaine du transport en commun, notamment le transfert de la taxe fédérale sur l'essence. La réponse du gouvernement fédéral à cette lettre a été de s'engager avec ses partenaires, dont la FCM, « à élaborer un plan d'infrastructures publiques à long terme qui se poursuivra après l'expiration du plan *Chantiers Canada*, en 2014 ». Le gouvernement fédéral ne semble donc pas vouloir s'engager à réaliser une stratégie, mais est d'accord pour accorder de l'aide au transport en commun, dans le cadre d'un futur plan d'infrastructures.

À l'instar de la FCM, Montréal a demandé au gouvernement fédéral d'indexer les revenus du transfert de la taxe d'accise sur l'essence, selon un indice mesurant la croissance économique. Cette mesure n'a pas été retenue par le gouvernement fédéral jusqu'à maintenant, malgré des demandes répétées de la FCM et, en particulier, de la Ville de Montréal. Le 1^{er} avril 2009, le gouvernement fédéral a toutefois doublé les paiements du *Fonds de la taxe sur l'essence* destinés aux municipalités du Canada, les faisant passer de 1 à 2 G\$ par année. De plus, le 15 décembre 2011, en vertu d'une loi fédérale, les paiements de ce Fonds sont devenus une source permanente de soutien fédéral aux infrastructures.

Enfin, Montréal proposait au gouvernement fédéral d'affecter une taxe spécifique de 13 ¢ le litre d'essence, dans le territoire de l'agglomération de Montréal, à un fonds municipal dédié aux transports collectif et actif. Cela aurait permis, en 2008, de générer 240 M\$ par année, soit les besoins de Montréal pour financer le *Plan de transport*. Cette mesure n'a pas été mise en place.

Changements demandés au gouvernement du Québec

Montréal a demandé au gouvernement du Québec de lui octroyer de nouveaux champs fiscaux, en lien avec l'activité économique. La loi 22, sanctionnée le 20 juin 2008, a effectivement permis à Montréal de prélever de nouveaux revenus hors du champ foncier. Montréal a, par la suite, pu imposer deux nouvelles taxes municipales, à la fois sur le stationnement hors rue au centre-ville et sur l'immatriculation des véhicules dans le territoire de l'agglomération de Montréal.

Montréal a demandé au gouvernement du Québec de réviser le *Programme d'aide au transport collectif* afin de mieux subventionner les autobus et d'aider le transport actif, pièces essentielles du système de transport de Montréal. Le Programme a fait l'objet d'une révision par le gouvernement du Québec, en octobre 2008, pour autoriser une subvention de 50 % pour la location d'un autobus ou d'un minibus neuf pour une durée entre six et dix ans, l'achat d'abribus, de véhicules de service et de matériel informatique ainsi que la rénovation de bâtiments.

Enfin, Montréal a demandé au gouvernement du Québec de veiller à l'équité des nouveaux partages de financement du transport métropolitain (trains de banlieue, bus et équipements métropolitains, etc.). Ceux-ci étaient en cours de négociation entre les municipalités lors de l'adoption du Plan et qui ont mené à l'entente des élus de la CMM, en février 2010. Cette entente a bien été reçue par le gouvernement dans son budget 2010 qui en a annoncé la mise en application. La région de Montréal attendait encore, à la fin de 2012, l'application de cette entente par une modification de la *Loi sur l'AMT*.

Péage routier régional

Le Plan a proposé de créer un fonds qui serait alimenté par un péage routier régional, ce qui aurait eu un impact sur les choix de transport des résidents de la région. L'implantation d'un tel péage permettrait d'obtenir des revenus nets pour Montréal d'environ 200 M\$ par année, ce qui correspondrait à un revenu de 425 M\$ par année prélevé à l'échelle de la région métropolitaine. Il attribuerait les revenus nets du péage au financement des transports collectif et actif.

Le péage régional n'est pas encore implanté. Plusieurs avis divergents ont été exprimés sur la place publique, notamment au sujet des coûts d'implantation et des iniquités possibles du système. L'implantation d'un péage routier régional n'a pas été retenue à court terme par les autorités publiques, en raison des coûts importants d'implantation dans l'état de la technologie actuelle.

L'idée d'un tel type de péage nécessite un consensus régional qui serait l'aboutissement d'un processus d'étude et de discussion mené à l'échelle régionale par la CMM. Quelques études très préliminaires ont été effectuées par Montréal afin de cerner l'ampleur du projet et les différents scénarios d'implantation possibles.

Un forum rassembleur

Un forum rassembleur devait être tenu afin de débattre des enjeux et d'examiner les scénarios possibles de financement du Plan, surtout pour la réalisation des projets locaux et régionaux de transport collectif. Le forum n'a pas eu lieu dans le contexte de l'après-adoption du Plan.

En revanche, en 2012, la CMM a tenu une consultation publique portant sur les enjeux de financement du transport collectif et a produit un rapport et des recommandations. Sans remplacer complètement le forum prévu en 2008, cette consultation a permis, au plan métropolitain, de faire le point sur les nouvelles mesures de financement à mettre en place. Le péage routier régional a été vu comme une mesure à évaluer pour l'avenir. La CMM a d'ailleurs entrepris, en 2012, de réaliser une étude au sujet du péage.

Le financement des interventions du Plan, de 2008 à 2012

La stratégie de financement des interventions du Plan, durant la dernière période quinquennale, a consisté à accorder une priorité aux domaines d'intervention dans lesquels Montréal a pu agir. Montréal a ainsi privilégié les transports collectif et actif.

Elle a donc augmenté la contribution annuelle à la STM, la faisant passer de 323,7 M\$ en 2008 à 372,9 M\$ en 2012, un record. Cette contribution représente une proportion importante du budget total de 1,227 G\$ de la STM.

Par ailleurs, en puisant dans les ressources consacrées au domaine routier et en tablant sur les subventions de la PQTC, Montréal a maintenu ses dépenses en transport actif à un niveau moyen de 10 M\$ par année, comprenant les subventions gouvernementales.

En vertu des pouvoirs habilitants obtenus du gouvernement du Québec pour diversifier ses sources de revenus, Montréal a pu mettre en place deux nouvelles taxes. Celles-ci ont généré quelque 50 M\$ pour financer le transport en commun. Il s'agit de la taxe sur le stationnement commercial hors rue dans le centre-ville, en 2009, et une augmentation des droits d'immatriculation par véhicule dans l'île de Montréal, en 2011.

Pour leur part, les gouvernements supérieurs ont contribué fortement à la réalisation des interventions du Plan, par le biais de subventions accordées à la Ville et de programmes d'aide dédiés aux transports collectif et actif à la STM. Ils ont également financé plusieurs projets importants, comme le train de l'Est, et plusieurs infrastructures routières dont la réalisation est appuyée par le *Plan de transport*.

Et il ne faut pas oublier la clientèle du transport collectif, qui contribue à une grande part des revenus pour financer ce service public. Elle a fait face à des augmentations de tarifs basées sur l'inflation et les améliorations de service. Compte tenu de la croissance anticipée des dépenses et, plus spécifiquement, des investissements requis pour le maintien et la réfection des actifs (6,2 G\$), il sera difficile de maintenir la part relative des usagers au niveau actuel.

En raison du repli stratégique de Montréal, face à la situation non-concurrentielle des prix demandés par les fournisseurs, les dépenses historiques antérieures dans le domaine routier (environ 200 M\$ par année en investissement et 105 M\$ en entretien récurrent) ont fortement diminué dès 2010 par rapport à leur niveau historique antérieur (diminutions de 50 à 75 %). Puisant dans les mêmes budgets, les dépenses associées au transport actif, à la sécurité et à la qualité de vie ainsi qu'au transport à vocation économique, ont également fortement diminué. Depuis de nombreuses années, Montréal est en sous-investissement face à ses besoins financiers de 532 M\$ par année nécessaires pour assurer la durabilité du système routier à long terme.

Il faut aussi souligner que Montréal a été le contributeur majeur du financement du transport métropolitain pour l'ensemble de la région. Cela a été possible en alimentant le fonds métropolitain d'immobilisations de l'AMT, à hauteur de 22,8 M\$, et l'exploitation des trains de banlieue, à hauteur de 28 M\$, soit une contribution totale de 217,7 M\$, durant la période de 2008 à 2012. En 2012, Montréal a contribué à hauteur de 95,5 M\$ à la Société de financement des infrastructures locales (SOFIL) pour financer des projets d'investissements en transport en commun.

Globalement, le financement du Plan a été insuffisant pour assurer la réalisation complète des projets prévus entre 2008 et 2012. La taxe foncière a été fortement sollicitée et les deux nouvelles taxes sur le stationnement et les immatriculations n'ont pu générer suffisamment de revenus. Le chapitre portant sur la synthèse des dépenses montre que Montréal a dépensé entre 60 et 102 M\$ par année, alors que le besoin financier était de 240 M\$ par année.

La chronologie du financement du transport, de 2005 à 2012

Les gouvernements supérieurs se sont engagés de façon importante dans le financement du transport, durant la période 2005-2012. Plusieurs sources fiscales, programmes gouvernementaux et encadrements administratifs se sont mis en place pour augmenter le financement du transport collectif et contribuer à la réalisation du *Plan de transport*.

Montréal a pour sa part poursuivi un effort important de financement du transport collectif en se basant essentiellement sur la taxe foncière. Elle s'est servi de l'impôt foncier pour aider les transports collectif et actif ainsi que la sécurité et l'innovation technologique, tout en effectuant des dépenses en entretien et en infrastructures dans le domaine routier. Selon certains, en 2012, l'impôt foncier a atteint la limite supérieure de contribution possible en transport³⁵.

Au plan métropolitain, les élus de la CMM ont constaté des iniquités face au partage des coûts des services et des équipements. Ils ont accepté le principe d'une métropolisation des déficits d'exploitation et des dépenses d'immobilisation des modes de transport qui desservent la clientèle, entre les territoires des exploitants de transport en commun.

³⁵ Même si une partie des bénéfices des réseaux de transport est internalisée dans la valeur foncière des propriétés, il n'en demeure pas moins que cette forme de taxation n'est pas liée à la consommation des services de transport. De plus, le rendement de cette taxe ne croît pas au rythme de la croissance économique et ne peut ainsi suivre le rythme des dépenses du transport collectif. Enfin, la taxe foncière, tout comme l'impôt, n'envoie pas de « signal de prix » aux utilisateurs et est ainsi moins efficace pour orienter le choix des utilisateurs vers les modes durables.

Les dates et les événements marquants de la période sont répertoriés dans la chronologie suivante :

- **2005** : entente entre les gouvernements fédéral et provincial au sujet du transfert, par le biais du plan *Chantiers Canada 2007*, des revenus du *Fonds de la taxe sur l'essence*, pour la période 2006-2009, à la SOFIL. Créée en 2004 par Québec, la SOFIL a financé des projets d'immobilisation en transport en commun.
- **2006** : adoption, par le gouvernement du Québec, de la nouvelle PQTC 2006-2011, qui comportait un ensemble de programmes d'aide aux transports collectif, actif, adapté et à l'efficacité énergétique des véhicules. Avec la PQTC, le gouvernement du Québec a pris un important virage en ramenant un financement provincial majeur de l'exploitation de services de transport collectif. Il a mis en place le *Programme d'aide gouvernemental à l'amélioration des services de transport en commun* (PAGASTC), dont l'originalité est de fournir une aide à hauteur de 50 % des dépenses à l'exploitation de nouveaux services.

Les redevances que paient depuis 2006 les entreprises émettrices de GES du secteur de l'énergie, principalement les compagnies pétrolières, en vertu du *Plan d'action sur les changements climatiques*, ont alimenté le Fonds vert et permis le financement du PAGASTC pendant la période 2006-2011. La PQTC a été reconduite en 2012 et en 2013.

- **2007** : le gouvernement du Québec et les municipalités de la CMM se sont entendus au sujet du partage du déficit métropolitain du métro pour l'ensemble de ces municipalités, pour la période 2007-2011. Le déficit est réparti en fonction de critères liés à l'achalandage et à la population.
- **Juin 2008** : le *Plan de transport* propose un ensemble de mesures dont notamment une taxe de 13 ¢ par litre pour l'agglomération de Montréal et l'instauration d'un péage régional dédié au transport en commun et au transport actif local et régional.
- **Mars 2009** : Montréal a demandé au gouvernement du Québec le règlement du déficit structurel de la STM et un financement soutenu du transport collectif.
- **Décembre 2009** : le budget 2010 du gouvernement du Québec a regroupé les revenus liés au transport (taxe sur l'essence, permis de conduire, immatriculations de véhicules) dans un fonds dédié appelé le *Fonds des réseaux de transport terrestre* (FORT). Ce Fonds sert à financer les programmes d'investissement et de fonctionnement des réseaux de transport terrestre, dont les programmes de la PQTC.

Le budget 2010 a également permis d'accumuler dans le FORT les revenus provenant d'une augmentation annuelle escalatoire de la taxe sur l'essence de 1 ¢ par litre par année, pour les années 2010 à 2013, dans tout le territoire du Québec. La part du transport collectif dans le FORT, non précisée en 2010, a été fixée à 19,6 %, en 2012.

Enfin, le budget 2010 s'engageait à financer le projet de navette aéroportuaire, entre le centre-ville de Montréal et l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau, à hauteur de 200 M\$.

- **Janvier 2010** : en vertu des pouvoirs habilitants que lui octroie la loi 22 du gouvernement du Québec, Montréal a instauré une taxe sur le stationnement commercial hors rue au centre-ville dédiée au transport collectif (revenu de 20 M\$ par année).

- **Février 2010** : les élus de la CMM ont proposé au gouvernement du Québec un nouveau cadre financier. Ce dernier serait basé sur le partage des charges métropolitaines nettes (exploitation et immobilisations) des différentes composantes du réseau métropolitain (trains, bus, équipements, etc.), en fonction de l'achalandage et assorti d'une nouvelle source de financement équivalant à 55 M\$ par année. Plusieurs projets d'investissement nécessaires à la région n'ayant pas été intégrés dans le cadre financier de 2010, le problème du financement se posera encore avec une certaine acuité lors de la mise en application du nouveau cadre financier.
- **Mars 2010** : la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM) a rendu public le *Rapport du groupe de travail sur les enjeux de gouvernance et de fiscalité de Montréal*.
- **Mai 2010** : en réponse à la demande des élus de la CMM d'injecter 55 M\$ par année pour la mise en place du nouveau cadre financier métropolitain, le gouvernement du Québec a instauré une nouvelle taxe de 1,5 ¢ par litre d'essence dans la région de Montréal, en plus de la taxe de 1,5 ¢ déjà existante. Le total de 3 ¢ le litre est dédié au financement du transport collectif métropolitain. Le nouveau cadre financier n'étant pas encore en vigueur, le produit de la nouvelle taxe est distribué par décret gouvernemental à chaque année aux exploitants des réseaux de transport en commun.
- **Juillet 2011** : en vertu des pouvoirs habilitants que lui octroie la loi 22 du gouvernement du Québec, en termes de fiscalité, Montréal a instauré une nouvelle taxe de 45 \$ par véhicule immatriculé dans son territoire. Perçue par la Société de l'assurance automobile du Québec, cette taxe a permis de générer 30 M\$ de revenus annuels pour soutenir le transport collectif.
- **Novembre 2011** – Le *Plan stratégique 2020* de la STM contient des mesures vigoureuses pour faire face aux défis des changements climatiques et augmenter l'achalandage de 405 millions de passagers, en 2011, à 540 millions, en 2020. Cela signifie une hausse de la part modale de 5 %. Ce Plan nécessite un effort financier accru des gouvernements supérieurs et de Montréal.
- **Décembre 2011** : le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) a chiffré à 23 G\$ les besoins de financement pour la réalisation de l'ensemble des besoins de transport dans la région.
- **Janvier 2012** : le gouvernement du Québec a reconduit la PQTC. Il a amorcé l'étude de cette importante Politique dans le contexte du développement durable et de l'électrification des transports, en vue de la renouveler pour les prochaines années.
- **Mai 2012** : le rapport de consultation de la CMM portant sur le financement du transport collectif métropolitain a proposé un ensemble de mesures aptes à générer les revenus nécessaires pour financer les nombreux projets régionaux. C'est notamment le cas d'une augmentation graduelle de la taxe sur l'essence, une réallocation des revenus du FORT en faveur du transport collectif, l'étude d'un péage routier métropolitain et des bonifications des programmes gouvernementaux existants.
- **2012** : le gouvernement du Québec a amorcé la révision de la PQTC et songe à l'élargir en l'appelant la *Politique québécoise de transport terrestre*, voire la *Politique de mobilité durable*. Il a l'intention de la reconduire en intégrant le transport collectif et la route. Sans une nouvelle approche de financement, cette reconduction pourrait impliquer, pour la Ville de Montréal, de poursuivre sa participation dans les différents programmes d'aide à frais partagés au transport collectif, en utilisant la taxe foncière (atténuée par les recettes-voyageurs nouvelles dans le cas du PAGASTC). Le gouvernement du Québec pourrait, quant à lui, utiliser largement les sources tirées du monde automobile, c'est-à-dire les taxes sur l'essence, les droits d'immatriculation, les permis de conduire et les redevances sur les entreprises émettrices de GES, etc., qui sont regroupés dans le FORT et dans le Fonds vert.

12.2 La gouvernance du transport

Dans la région de Montréal, la gouvernance est répartie entre différents acteurs. Dans le domaine du transport collectif à l'échelle métropolitaine, la responsabilité se retrouve entre les mains de l'AMT qui relève du ministre des Transports. Cette entité joue, d'une part, le rôle d'encadrement et de répartition des recettes tarifaires entre les exploitants locaux qui accueillent la clientèle métropolitaine et, d'autre part, le rôle de planificateur et d'exploitant des infrastructures et des services métropolitains (trains de banlieue, équipements métropolitains, bus métropolitains, planification et construction du métro, etc.).

Le métro est considéré comme métropolitain, mais son exploitation relève de la STM. La planification générale de l'AMT entre souvent en conflit dans le processus décisionnel auprès d'autres autorités locales, qui revendiquent une plus grande part de responsabilités.

Le transport collectif local relève des exploitants locaux, dont les plans d'investissement et d'exploitation sont approuvés par les municipalités, à l'exception du métro pour lequel les approbations doivent être obtenues de la CMM.

L'état d'avancement de la proposition de gouvernance du *Plan de transport*

Dans le **chantier 20**, le *Plan de transport* propose qu'une nouvelle gouvernance permette aux élus régionaux de la CMM d'exercer leurs responsabilités sur le transport collectif métropolitain. Ce chantier envisageait que l'AMT devienne une autorité organisatrice de transport (AOT), sous la gouverne de la CMM, et joue le rôle d'exploitant des trains de banlieue et des équipements métropolitains. Cette proposition n'a pas été retenue par le gouvernement du Québec.

Cinq ans après l'adoption du *Plan de transport*, la structure de gouvernance n'a pas changé. L'AMT demeure l'organisme gouvernemental qui planifie le transport collectif métropolitain. Les grands projets nécessitent l'approbation du gouvernement du Québec, qui est responsable de leur financement.

La chronologie de la gouvernance du transport, de 2008 à 2012

La chronologie qui suit s'inscrit dans la continuité de la description que fait le *Plan de transport* des dates et des jalons qui ont marqué, depuis 1990 (création du Conseil métropolitain de transport en commun) la recherche d'un nouveau modèle de gouvernance en matière de transport.

- **Juin 2008** : le *Plan de transport* a proposé une gouvernance plus forte localement, en faisant de l'AMT un exploitant de trains de banlieue.
- **Février 2010** : les élus de la CMM ont proposé au gouvernement du Québec un nouveau cadre de gouvernance du transport en commun métropolitain. Les élus n'ont pas retenu l'idée de proposer la transformation de l'AMT en une AOT, sous responsabilité de la CMM. Il a été plutôt convenu que les règles d'approbation des documents de planification financière (budget, PTI et grille tarifaire) soient resserrées afin de renforcer le pouvoir d'approbation des élus de la CMM :
 - * approbation du budget, aux 2/3 des voix au conseil de la CMM, sans approbation par défaut, plutôt que la majorité simple, avec approbation automatique le 1^{er} janvier;

- * approbation du Programme triennal d'immobilisations de l'AMT, aux 2/3 des voix, au lieu d'une simple consultation. En cas de non-approbation, un deuxième vote à la majorité simple a lieu, après un délai de 30 jours;
- * pouvoir de désaveu de la grille tarifaire métropolitaine, aux 2/3 des voix. En cas de désaveu, l'indexation automatique se fait sur la base des indicateurs reconnus (indices des prix à la consommation et des prix du transport).

Le gouvernement du Québec n'a pas encore officiellement réagi à la demande des élus de modifier les règles d'approbation des instruments décisionnels de l'AMT.

- **Mars 2010** : publication par la CCMM du *Rapport du groupe de travail sur les enjeux de gouvernance et de fiscalité de Montréal*.
- **Juin 2010** : publication du rapport Mireault portant sur la gouvernance du transport en commun dans la région de Montréal.
- **Juin 2010** : la loi modifiant la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* et d'autres dispositions législatives touchant les communautés métropolitaines a déterminé la compétence de ces dernières à l'égard du PMAD. Ce Plan définira les orientations, objectifs et critères afin d'assurer la compétitivité et l'attractivité du territoire, dans une perspective de développement durable. Les pouvoirs et les obligations de planification de la CMM, dans le territoire, ont ainsi été précisés. La Loi a prévu que le conseil de la CMM devait adopter, au plus tard le 30 avril 2011, un projet de plan métropolitain et, au plus tard le 31 décembre 2011, le règlement édictant le plan métropolitain.
- **Décembre 2011** : la CMM a franchi un pas historique avec l'approbation de son PMAD par le gouvernement du Québec. Nouvel instrument de gouvernance, le PMAD affirme le besoin de baliser le développement démographique dans le territoire par une densification plus grande, la mise en place de *Transit Oriented Development (TOD)* axé sur le transport collectif et le développement accéléré des réseaux de transport en commun.
- **Mai 2012** : le rapport de consultation de la CMM portant sur le transport en commun a recommandé de réviser la *Loi sur l'AMT*, conformément à l'entente des élus de février 2010, d'inviter le ministre des Transports à déposer une nouvelle *Politique québécoise de mobilité durable* et de poursuivre, avec le gouvernement du Québec, la réflexion sur la gouvernance du transport collectif métropolitain dans le cadre d'un processus formel.
- **Décembre 2012** le gouvernement du Québec a manifesté sa volonté de revoir la gouvernance du transport dans la région, dans le cadre d'une nouvelle *Politique de mobilité durable*. Il a indiqué qu'il réfléchissait à la création d'une Agence des transports qui serait surtout chargée des routes et qui aurait des fonctions opérationnelles, plutôt que stratégiques et décisionnelles.

12.3 La planification locale

Dans le **chantier 10**, le *Plan de transport* invitait les villes et les arrondissements à élaborer leur plan local de déplacement (PLD) afin de préciser les balises de leurs aménagements routiers, piétonniers et cyclables, de nature locale. De plus, des plans d'actions prioritaires devaient préciser les mesures en sécurité et en aménagements piétonniers à prendre.

Un certain nombre de plans complémentaires (*Plan directeur de gestion des déplacements du centre-ville*, *Plan de transport intégré du Vieux-Montréal* et *Plan de transport intégré du Mont-Royal*) proposés par le Plan avait pour but de planifier une amélioration de l'accessibilité et de la sécurité de certains territoires.

Des 34 territoires administratifs de Montréal, seul trois arrondissements ont élaboré un PLD et trois sont en cours d'élaboration. L'objectif défini dans le *Plan de transport* est donc loin d'être atteint. L'engagement de chacun des arrondissements devra être renforcée dans les prochaines années pour proposer, à l'échelle locale, une offre de transport attractive et cohérente avec les besoins des citoyens.

Le *Plan de transport* invite les villes et les arrondissements à réaliser des PLD. Ces plans doivent comprendre, non seulement des mesures de portée générale applicables à l'ensemble de leur territoire, mais également des projets de piétonnisation de certains secteurs ou rues ainsi que la définition de leurs Quartiers verts.

Le processus d'élaboration d'un PLD doit tenir compte de la relation étroite entre le transport et l'aménagement du territoire, de la gestion de la demande et de l'organisation des divers modes de transport. Le PLD doit traiter des transports collectif et actif, de la sécurité, du réseau routier, du stationnement et du transport à vocation économique.

Afin de soutenir les arrondissements et les villes reconstituées dans l'élaboration, l'adoption et la mise en œuvre de leur PLD ainsi que pour assurer une cohérence entre ces plans, le *Guide des Plans locaux de déplacements* a été élaboré et publié. Ce Guide a été présenté le 25 février 2010 et diffusé aux arrondissements, aux villes et aux partenaires (STM, AMT, centre de gestion des déplacements, etc.), en juin de la même année. Il expose les éléments à prendre en compte dans un PLD. Il contient aussi un recueil des façons de faire, des bonnes pratiques, des références documentaires et des indications sur les services et les personnes ressources.

Plusieurs instances peuvent contribuer à l'élaboration de la planification locale, en soutien à l'administration d'un arrondissement ou d'une ville, notamment les autorités en transport, les acteurs économiques, les établissements publics, les services d'urgence, les associations locales ainsi que le grand public. Les partenaires impliqués seront déterminés en fonction des particularités du territoire, des activités ou des réalités rencontrées.

Interventions

Les plans locaux de déplacements (PLD)

L'élaboration des PLD, dans les arrondissements et les villes reconstituées, est en cours avec des degrés variés d'avancement. Certains arrondissements ont pris l'initiative de réaliser leur propre plan.

Plan de déplacement urbain 2009-2024 (PDU) et le Plan d'action 2009-2010 de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal

Adopté le 2 mars 2009, le PDU s'inscrit dans la vision du *Plan de transport*. Quelque 49 actions sont ciblées pour toucher à l'apaisement de la circulation, au transfert modal vers les modes collectifs, à la marche, au vélo, au transport durable, à la sécurité, à l'environnement et au stationnement. Parmi celles-ci, la piétonnisation de certaines rues, l'augmentation de la qualité et de la quantité des infrastructures destinées aux piétons, l'augmentation du nombre de places de stationnement pour vélo, la tenue d'un forum de développement d'initiatives novatrices de transport durable, le verdissement du territoire, la réalisation de Quartiers verts, la multiplication des opérations radar et l'optimisation de la synchronisation des feux ont notamment été comptabilisées.

Plan de transport de l'arrondissement de Saint-Laurent

Adopté le 2 juin 2009, le *Plan de transport* de l'arrondissement de Saint-Laurent s'inscrit dans la vision du *Plan de transport* de Montréal. Il tient compte des particularités de l'arrondissement, notamment le besoin d'un arrimage étroit entre le développement résidentiel et industriel ainsi que la desserte en transports collectif et actif. De plus, l'arrondissement a préparé un plan d'action triennal intitulé *Pour un meilleur partage de la voie publique* qui découle de son *Plan de transport*.

Plan de circulation locale de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville

Adopté le 7 juin 2010, le *Plan de circulation locale* constitue le PLD de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville. Ce Plan veut répondre à une demande des résidents de l'arrondissement de résoudre les problèmes de sécurité et de circulation de transit dans les rues locales. Ces mesures permettront d'apaiser la circulation et de faciliter tous les types de déplacements locaux, particulièrement ceux des modes actifs.

Les arrondissements d'Anjou, de Rosemont–La Petite-Patrie et de Montréal-Nord ont chacun amorcé l'élaboration de leur PLD, en 2012.

Autres planifications locales

Plan d'accessibilité au centre-ville et à l'île

Dans l'attente d'un *Plan directeur de gestion de la circulation et des déplacements*, Montréal a amorcé, à la fin de 2012, l'élaboration d'un *Plan d'accessibilité au centre-ville et à l'île*. Ce Plan présente les mesures concrètes, à court terme, pour maintenir l'accès au centre-ville, en attendant la réalisation des grands projets du *Plan de transport*. Il déclinera les orientations, stratégies, politiques et actions qui permettront de maintenir adéquatement l'accessibilité au centre-ville et à l'île, qui favoriseront le transfert modal vers les transports en commun, qui appuieront le développement économique et qui tiendront compte des infrastructures en place, de celles à venir et de la nécessité d'en assurer leur maintien sur un horizon de deux à cinq ans.

Plan de transport intégré du Mont-Royal

Plusieurs éléments du *Plan de transport intégré du Mont-Royal* ont été réalisés, notamment :

- la réalisation des tronçons 2, 3, 4C et 5 du chemin de ceinture;
- le développement du réseau cyclable;
- la fermeture de la chaussée sud du chemin Remembrance à la circulation automobile;
- l'aménagement d'une piste multifonctionnelle;
- la sécurisation de l'étagement des chemins de la Côte-des-Neiges et Remembrance;
- l'aménagement du carrefour des avenues du Parc des Pins;
- le réaménagement de l'accès piétonnier Peel;
- la bonification de la plage horaire de la ligne *11-Montagne* de la STM;
- la réalisation d'un portrait et d'un diagnostic du stationnement dans le mont Royal et les institutions limitrophes ainsi que l'identification des mesures d'intervention requises afin de réviser l'offre de stationnement.

Plusieurs autres projets sont en cours ou projetés à moyen ou à long terme, notamment :

- l'aménagement des tronçons 4A, 4B et 6 du chemin de ceinture;
- l'aménagement d'une passerelle pour piétons et cyclistes au-dessus de la voie Camilien-Houde;

- la révision de l'offre de stationnement dans la montagne (en cours);
- le réaménagement des intersections Camilien-Houde/Côte-Sainte-Catherine/Mont-Royal/du Parc (à l'étude);
- l'implantation d'une navette écologique;
- la révision de la desserte en transport collectif vers la montagne;
- la sécurisation de la voie Camilien-Houde;
- le réaménagement du carrefour des chemins Côte-des-Neiges et Remembrance;
- implantation d'une ligne de tramway dans le chemin de la Côte-des-Neiges.

Plan de transport intégré du Vieux-Montréal

Plusieurs éléments du *Plan sectoriel de gestion des déplacements du Vieux-Montréal 2010-2017* ont été réalisés, notamment :

- l'implantation d'une nouvelle ligne d'autobus, entre le centre-ville et le Vieux-Montréal, dans la rue de la Commune, par la STM;
- la mise en place d'un système de jalonnement dynamique vers les stationnements hors rue du secteur du Vieux-Montréal;
- le réaménagement de la place d'Armes, en vue de mieux équilibrer l'usage de l'espace entre les divers modes de déplacements, en particulier pour les piétons;
- la piétonnisation saisonnière de la rue Saint-Paul;
- la mise en place d'une signalisation destinée aux autocars touristiques afin de restreindre l'accès à la place d'Armes;
- l'élaboration du *Plan de gestion des déplacements* du Vieux-Montréal 2010-2017.

Un système de gestion de la circulation permettra de connaître la circulation de transit et celle qui est destinée au secteur. Le projet est actuellement en cours d'installation.

En plus du *Guide des plans locaux de déplacements*, deux autres guides ont été publiés dans la foulée du *Plan de transport*. L'un est à destination des collectivités et l'autre pour les promoteurs de projets de développement publics ou privés, afin de promouvoir des aménagements favorisant l'utilisation des transports collectif et actif, tout en limitant l'utilisation de l'auto solo.

Le Guide des Quartiers Verts

Le *Guide des Quartiers verts* correspond au fascicule 1 du *Guide d'aménagement durable des rues de Montréal*. Les Quartiers verts sont des secteurs où sont mises en place des mesures de sécurité et de qualité de vie. Ils sont désignés par une signalisation et un réaménagement qui favorisent les modes actifs et alternatifs, en permettant un usage convivial de ceux-ci.

L'identification d'un secteur propice à l'établissement d'un Quartier vert s'appuie sur la présence d'un milieu de vie jumelé à des défis de mobilité et de sécurité. La vision des Quartiers verts encourage la marche et le vélo comme mode de déplacement de proximité et favorise l'utilisation du transport collectif. Un ensemble de mesures d'apaisement de la circulation et de réaménagement du domaine public s'appliquent à l'intérieur des périmètres désignés pour améliorer la sécurité et réduire le volume de circulation et la vitesse sur les rues locales.

Le fascicule 1-Quartiers verts du *Guide d'aménagement durable des rues de Montréal* présente les objectifs propres à l'implantation d'un Quartier vert ainsi que les niveaux d'application. Il expose les conditions d'implantation et de délimitation d'un secteur, les composantes du Quartier vert et l'organisation de la structure de mobilisation menant à sa réalisation. Le Guide décrit les interventions, les résultats attendus et la démarche de suivi des résultats proposés aux arrondissements.

Exigences en matière d'études d'impact sur les déplacements (2010)

Afin d'assurer une cohérence entre la planification des grands projets immobiliers et le *Plan de transport*, Montréal a ajouté plusieurs autres dimensions à l'étude de ces projets. Elle demande dorénavant, en plus des exigences antérieures relatives à la circulation des véhicules uniquement, que les promoteurs démontrent que leurs projets encouragent l'utilisation des transports collectif et actif, tout en limitant l'utilisation de l'auto solo.

Elle demande ainsi que les grands projets se munissent de plans de gestion des déplacements afin de limiter les besoins de stationnement et l'usage solo de l'automobile.



13 Synthèse des dépenses

Le transport représente un poste d'investissements important pour Montréal. En effet, selon les rapports financiers de la Ville de Montréal, le transport a représenté, entre 2008 et 2012, près de 31 % des immobilisations et un peu plus que 19 % des charges de fonctionnement de la Ville³⁶.

Le présent chapitre résume les dépenses en transport de Montréal, durant la période quinquennale 2008-2012, permettant ainsi le suivi financier de la mise en œuvre du *Plan de transport*. Les dépenses présentées dans ce chapitre sont conformes aux rapports financiers annuels de la Ville de Montréal, un document validé par le Bureau du vérificateur général. Les immobilisations en transport correspondent conséquemment à la définition du *Manuel de normalisation de la comptabilité municipale au Québec* du ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire.

Les données ci-après sont présentées selon les principaux thèmes de ce bilan : transports collectif et actif, sécurité et qualité de vie, réseau routier et transport à vocation économique, ainsi que le financement, la gouvernance et la planification locale. Une sixième catégorie traite des autres actifs qui regroupent notamment les dépenses liées aux ateliers de voirie et aux véhicules de service. Les dépenses de cette dernière catégorie ne font évidemment pas partie des interventions identifiées au *Plan de transport*.

Pour les investissements en immobilisation, une distinction est faite entre trois types d'investissements :

- **Maintien des actifs** : est défini ici comme une simple remise à neuf des infrastructures initiales (ex. : réfection des structures ou programme *Réno-Stations* de la Société de transport de Montréal [STM]).
- **Réaménagement et amélioration** : comprennent un renouvellement d'actifs permettant une amélioration substantielle du service offert à la clientèle (ex. : réaménagement du carrefour Henri-Bourassa/Pie-IX ou acquisition de nouveaux autobus par la STM).
- **Développement** : consiste à augmenter l'offre de transport ou à déployer de nouveaux services ou infrastructures (ex. : construction des voies cyclables ou prolongement du boulevard Cavendish).

De façon générale, le *Plan de transport* ne traite pas du maintien des actifs, mais s'intéresse plutôt aux projets de réaménagement, d'amélioration et de développement. Les immobilisations présentées dans ce chapitre correspondent aux coûts totaux des projets, dont Montréal est le maître d'œuvre, incluant la contribution financière, détaillée plus loin, des gouvernements supérieurs. Conformément aux rapports financiers, ce Bilan se limite aux immobilisations acquises et capitalisées durant la période de cinq ans, ce qui exclut certains coûts de projet et les avances de fonds pour les projets à venir.

Le chapitre présente également les contributions annuelles Montréal à la STM et à l'Agence métropolitaine de transport (AMT), durant cinq ans. Il distingue d'ailleurs les portions de ces contributions qui sont liées au *Plan de transport*. Les contributions du gouvernement du Québec, au budget d'exploitation de la STM, sont également présentées.

³⁶ Source : Ville de Montréal, *Rapports financiers 2008 à 2012*.

Finalement, la part des investissements assurés par Montréal, durant la période de 2008 à 2012, sont comparés aux estimations initiales de l'effort financier requis de sa part pour réaliser en dix ans, soit d'ici 2018, les 21 chantiers du *Plan de transport*.

13.1 Immobilisations de 2008-2012

Immobilisations totales

Les immobilisations en transport de la STM, de la Ville de Montréal³⁷ et de ses 19 arrondissements, ont totalisé 2 848,8 M\$, entre 2008 et 2012. De ce montant, 1 731,4 M\$ (60,8 %) ont été consacré au transport collectif, 700,4 M\$ (24,6 %) au réseau routier et au transport à vocation économique et 235,2 M\$ (8 %) au transport actif. Le **Tableau 33** et la **Figure 50** présentent l'évolution des immobilisations totales, depuis la première année de mise en œuvre du *Plan de transport* jusqu'en 2012.

La diminution des investissements en transport collectif en 2012, coïncide avec la fin de la *Politique québécoise du transport collectif* (PQTC) mise en place par le gouvernement du Québec, entre 2007 et 2011. Quant à la diminution dans le transport actif et le réseau routier, depuis 2010, elle peut être expliquée, entre autres, par l'amorce de la révision du processus contractuel et par la situation budgétaire difficile de la Ville.

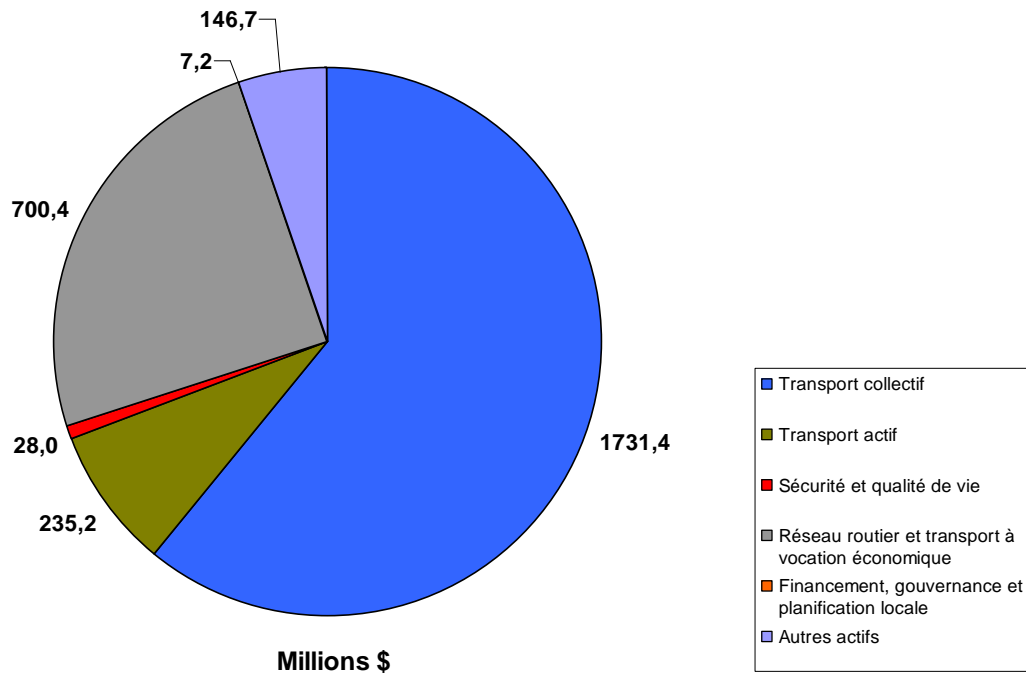
Immobilisations pour la mise en œuvre du Plan de transport

Ce sont 22,8 % des 2 848,8 M\$ investis en transport, entre 2008 et 2012, soit une somme de 649,2 M\$, qui ont été consacrés à la mise en œuvre du *Plan de transport*. Cette proportion, qui était en constante progression depuis l'adoption du *Plan de transport* en 2008, a fléchi en 2012, en raison d'une baisse des investissements de la STM dans les projets du *Plan de transport*. Le **Tableau 34** présente les immobilisations totales en transport pour la période quinquennale, par catégorie et selon l'appartenance au *Plan de transport*.

Tableau 33 | Évolution des immobilisations en transport, par catégorie, 2008-2012

(en M\$)	2008 Réel	2009 Réel	2010 Réel	2011 Réel	2012 Réel	Total 2008-2012
Transport collectif	317,1	369,0	437,5	361,5	246,3	1 731,4
Transport actif	63,8	79,1	26,4	25,4	40,5	235,2
Sécurité et qualité de vie	4,2	11,5	4,4	4,1	3,9	28,0
Réseau routier et transport à vocation économique	194,1	184,0	75,6	81,1	165,6	700,4
Financement, gouvernance et planification locale	0,6	0,9	0,9	1,4	3,4	7,2
Autres actifs	27,6	28,3	23,6	25,1	41,9	146,5
	607,4	672,8	568,4	498,6	501,6	2 848,8

³⁷ Ne comprend pas les villes reconstituées de l'agglomération de Montréal.

Figure 50 | Immobilisations en transport, par catégorie, 2008-2012**Tableau 34** | Immobilisations totales en transport par catégorie et selon l'appartenance au *Plan de transport*, 2008-2012

(en M\$)	<i>Hors Plan de transport</i>		<i>Plan de transport</i>		TOTAL
	Maintien des actifs	Développement	Réaménagement et amélioration	Développement	
Transport collectif					
Programme triennal d'immobilisations, STM	1 262,8	3,3	290,3	168,7	1 725,2
Programme triennal d'immobilisations, Montréal	-	0,1	3,2	3,0	6,3
Transport actif	166,1	8,5	20,6	40,0	235,2
Sécurité et qualité de vie	0,1	(0,0)	27,9	-	28,0
Réseau routier et transport à vocation économique	509,3	104,3	74,1	12,7	700,4
Financement, gouvernance et planification locale	0,4	-	0,0	6,9	7,2
Autres actifs	130,5	14,2	1,8	-	146,6
	2 069,1	130,5	417,8		2 848,8
		2 199,6	649,2		

Malgré une diminution ponctuelle, en 2012, le transport collectif a représenté l'essentiel de l'effort financier (70,7 %). La STM a en effet investi 459,0 M\$ pour déployer les projets d'amélioration et de développement prévus au *Plan de transport*, notamment 173,0 M\$ pour acquérir des autobus articulés, 129,0 M\$ pour de nouveaux autobus conventionnels permettant d'augmenter la flotte et 36,0 M\$ pour le programme d'installation des ascenseurs dans cinq stations de métro. À cet investissement, s'ajoutent 6,2 M\$ de projets réalisés par la Ville elle-même. Il s'agit principalement des travaux de marquage et d'installation des feux de circulation dans les voies réservées.

Parmi les projets de développement et d'amélioration du réseau routier prévus au *Plan de transport*, la mise en place du tronçon Souigny, le réaménagement de l'échangeur Dorval par le ministère des Transports du Québec (MTQ), la mise à niveau du carrefour Henri-Bourassa/Pie-IX, les travaux préparatoires pour le réaménagement de l'autoroute Bonaventure, le réaménagement de l'échangeur Décarie et le prolongement du boulevard Cavendish jusqu'au boulevard Henri-Bourassa peuvent être mentionnés. De 2008 à 2012, Montréal a investi, dans le réseau routier, 13,4 % des dépenses liées aux projets du *Plan de transport*, soit 86,8 M\$, dont 74,1 M\$ pour le réaménagement et l'amélioration du réseau ainsi que 12,7 M\$ pour le développement de nouvelles infrastructures routières.

En ce qui concerne le transport actif, les investissements pour la mise en œuvre du *Plan de transport* comprennent notamment la mise à niveau et le développement du réseau cyclable ainsi que la réfection des trottoirs et de l'éclairage en faveur des piétons. Pour une portion de 9,3 % des dépenses liées aux projets du *Plan de transport*, un montant total de 60,6 M\$ a été investi, entre 2008 et 2012, pour le déploiement du réseau cyclable (39,5 M\$) et l'amélioration de la circulation piétonne (10,1 M\$).

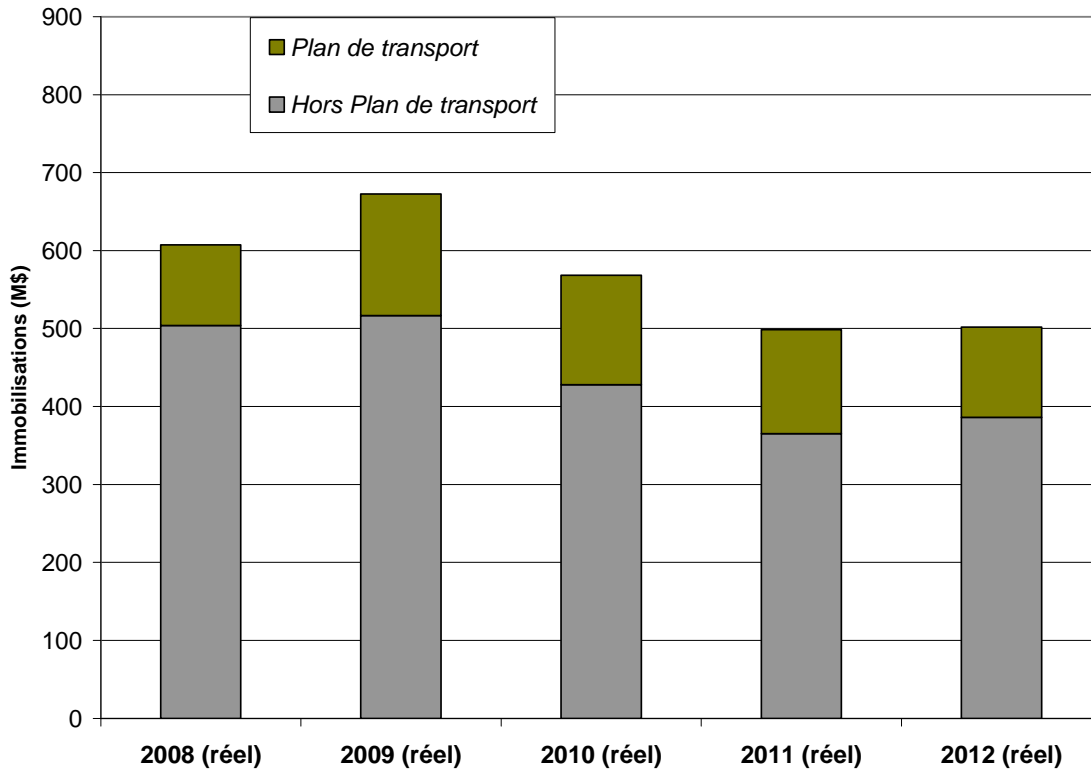
À mentionner que les investissements pour réaménager le domaine public contribuent tout de même à concrétiser les principes de la *Charte du piéton* et à consolider le caractère piétonnier du centre-ville. C'est le cas notamment le cas de la reconstruction de la rue Saint-Laurent, du réaménagement du Quartier des spectacles, du secteur l'Acadie-Chabanel, de la place d'Armes et du square Dorchester.

Finalement, pour améliorer la sécurité des déplacements et la qualité de vie, ce sont 27,9 M\$ qui ont été investis, entre 2008 et 2012. Il s'agit, entre autres, de la sécurisation des carrefours, de la mise aux normes des feux de circulation, du déploiement de mesures d'apaisement de la circulation dans les quartiers, etc. Les immobilisations hors du *Plan de transport*, entre 2008 et 2012, ont totalisé 2 199,6 M\$. Ils correspondent essentiellement au maintien des actifs de voirie (503,0 M\$) et de la STM (1 357,8 M\$). Ces investissements représentent 84,6 % du montant total en transport. Les immobilisations pour le maintien des actifs de la voirie ont connu une baisse substantielle pour les années 2010 et 2011, en raison de l'amorce de la révision du processus contractuel et de la situation budgétaire difficile de la Ville.

Le **Tableau 35** et la **Figure 51** présentent l'évolution des immobilisations en transport, de 2008 à 2012, selon l'appartenance ou non au *Plan de transport*.

Tableau 35 | Évolution des immobilisations en transport selon l'appartenance au *Plan de transport*, 2008-2012

(en M\$)	2008 Réel	2009 Réel	2010 Réel	2011 Réel	2012 Réel	Total 2008-2012
Hors <i>Plan de transport</i>	503,9	516,7	427,9	364,9	386,1	2 199,6
<i>Plan de transport</i>	103,5	156,1	140,5	133,7	115,4	649,2
	607,4	672,8	568,4	498,6	501,6	2 848,8
% lié au <i>Plan de transport</i>	17	23	25	27	23	23

Figure 51 | Évolution des immobilisations en transport selon l'appartenance au *Plan de transport*, 2008-2012

Contribution des partenaires aux immobilisations

Les deux paliers supérieurs de gouvernement ont contribué de façon importante (42,0 %) aux investissements en transport (**Figure 52**). Ces contributions se sont traduites par une bonification, au cours des dernières années, des programmes de subventions des immobilisations de la STM.

Le **Tableau 36** détaille les subventions des gouvernements du Québec et du Canada, pour les immobilisations en transport réalisées par Montréal, de 2008 à 2012. La **Figure 52** résume, quant à elle, les subventions reçues depuis la première année de mise en œuvre du *Plan de transport*.

La *Société de financement des infrastructures locales* (SOFIL), un organisme créé par le gouvernement du Québec, finance des projets d'immobilisations à partir de trois sources de revenus :

- le transfert de la taxe fédérale d'accise sur les carburants;
- une surtaxe sur les véhicules énergivores, imposée par le gouvernement du Québec;
- une contribution de la Ville de Montréal³⁸.

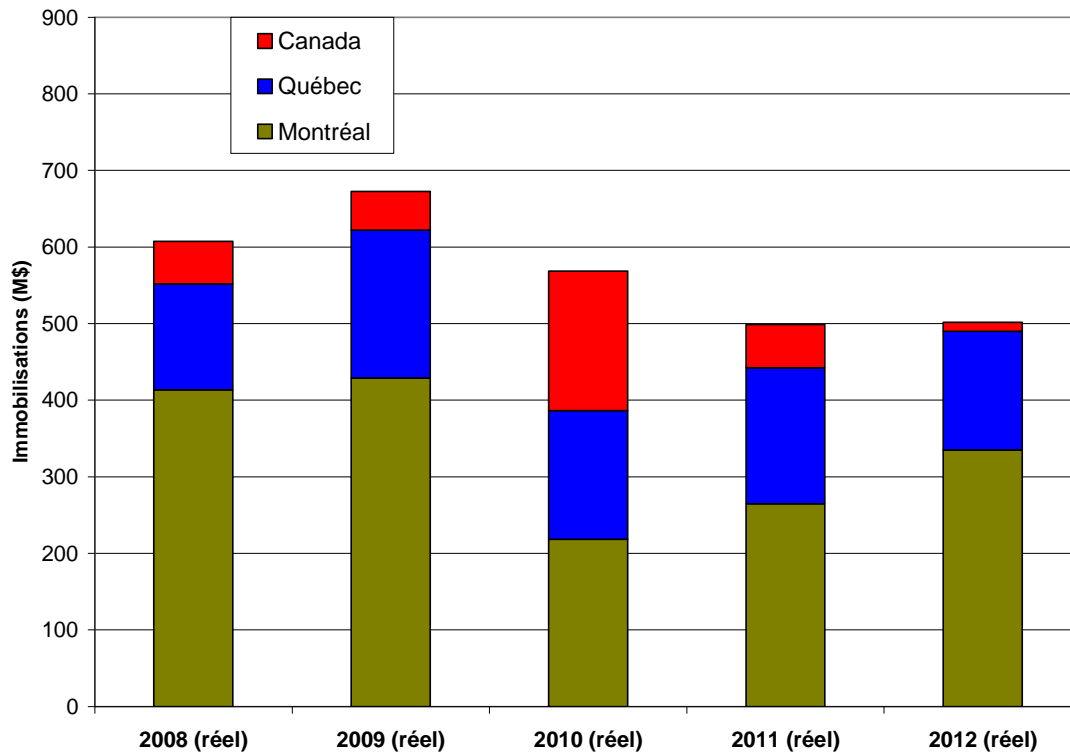
Entre 2008 et 2012, la STM a bénéficié des subventions de la SOFIL pour acquérir de nouveaux véhicules. Cela lui a permis de moderniser et d'accroître son parc d'autobus, tout en maintenant et améliorant ses actifs.

³⁸ Pour les premiers projets de la SOFIL, les taux de subvention sont : 69 % au fédéral, 15,5 % au provincial et 15 % à Montréal. Pour les nouveaux projets de la SOFIL, les taux de subvention sont : 48 % au fédéral, 37 % au provincial et 15 % à Montréal.

Tableau 36 | Contribution des gouvernements supérieurs aux immobilisations en transport de Montréal, par catégorie, 2008-2012

(en M\$)	2008 (réel)				2009 (réel)				2010 (réel)			
	Montréal	Québec	Canada	Total	Montréal	Québec	Canada	Total	Montréal	Québec	Canada	Total
Transport collectif	130,7	131,3	55,1	317,1	147,2	177,5	44,3	369,0	101,1	165,9	170,5	437,5
Transport actif	61,6	2,2		63,8	65,8	9,6	3,7	79,1	21,5	0,2	4,7	26,4
Sécurité et qualité de vie	4,1	0,1		4,2	11,4			11,4	4,4			4,4
Réseau routier, transport à vocation économique	189,4	4,3	0,4	194,1	176,7	5,3	2,0	184,0	69,3	1,4	4,9	75,6
Financement, gouv. et planification locale	0,6			0,6	0,9			0,9	0,9			0,9
Autres actifs	26,9	0,7		27,6	27,0	0,6	0,8	28,4	21,4	0,4	1,8	23,6
Total	413,3	138,6	55,5	607,4	429,0	193,0	50,8	672,8	218,6	167,9	181,9	568,4
%	68	23	9	100	64	29	7	100	38	30	32	100

(en M\$)	2011 (réel)				2012 (réel)				Total 2008-2012			
	Montréal	Québec	Canada	Total	Montréal	Québec	Canada	Total	Montréal	Québec	Canada	Total
Transport collectif	134,3	176,8	50,4	361,5	86,9	147,4	12,0	246,3	600,2	798,9	332,3	1 731,4
Transport actif	22,6	0,6	2,2	25,4	39,9	0,6	0,0	40,5	211,4	13,2	10,6	235,2
Sécurité et qualité de vie	4,1	0,0	0,0	4,1	3,9	0,0	0,0	3,9	27,9	0,1	0,0	28,0
Réseau routier, transport à vocation économique	77,7	0,0	3,4	81,1	161,2	4,8	-0,4	165,6	674,3	15,8	10,3	700,4
Financement, gouv. et planification locale	1,4	0,0	0,0	1,4	3,4	0,0	0,0	3,4	7,2	0,0	0,0	7,2
Autres actifs	24,8	0,0	0,3	25,1	39,8	2,2	0,0	42,0	139,9	3,9	2,9	146,7
Total	264,9	177,4	56,3	498,6	335,0	154,9	11,6	501,6	1 660,8	831,8	356,1	2 848,8
%	53	36	11	100	67	31	2	100	58	29	13	100

Figure 52 | Contribution des gouvernements supérieurs aux immobilisations en transport de Montréal, 2008-2012

La STM a ainsi reçu 332,3 M\$ en provenance du gouvernement fédéral, durant cette période. Les fonds fédéraux ont été utilisés par la STM, principalement pour le maintien et l'amélioration des actifs (200,5 M\$) et pour l'acquisition des autobus (110,5 M\$), alors qu'un montant de 12,3 M\$ a été utilisé pour rehausser la sécurité dans le métro.

Du gouvernement provincial, la STM a reçu, durant cette période, 798,9 M. Les fonds provinciaux ont été utilisés par la STM, principalement pour le maintien et l'amélioration des actifs (557,5 M\$), l'acquisition des autobus (128,9 M\$), le réaménagement des voitures de métro MR-73, le remplacement des voitures de métro MR-63 (37,4 M\$) et pour l'amélioration de l'accessibilité au réseau de métro (32,0 M\$). Un montant de 30,7 M\$ a également été utilisé pour le développement de nouvelles infrastructures, en lien avec le réseau d'autobus (infrastructure RDA phase 2).

Les gouvernements supérieurs ont enfin contribué à des projets d'aménagement de la voirie, durant la période de 2008 à 2012. Le gouvernement fédéral a ainsi versé 20,9 M\$ en subventions pour la voirie du Quartier des spectacles, un projet hors *Plan de transport*. De son côté, le gouvernement du Québec a versé 29,0 M\$ pour divers projets, notamment la mise aux normes des feux de circulation et le développement des pistes cyclables.

13.2 Contributions de Montréal aux organismes de transport collectif

En plus des immobilisations de la STM, consolidées à celles de Montréal dans le rapport financier, la Ville contribue également aux budgets de la STM et de l'AMT. D'une somme totale annuelle de 359,7 M\$ en 2008, la contribution annuelle de Montréal à l'AMT et la STM est passée à 423,7 M\$ en 2012, une hausse de 17,8 %. Une partie de ces contributions permet de financer la mise en œuvre du *Plan de transport*.

Contribution de Montréal à la STM

Les dépenses totales de la STM, entre 2008 et 2012, étaient de 5,35 G\$. Tel que détaillé au **Tableau 37**, Montréal a versé des contributions annuelles totalisant 1,78 G\$ à la STM, durant cette période. La contribution de Montréal est passée de 323,7 M\$ en 2008 à 372,9 M\$ en 2012, soit une augmentation de 15,2 % en cinq ans. De ce montant, 123,0 M\$ ont été affectés au Programme d'amélioration des services. Ce dernier est directement associé au *Plan de transport*.

Tableau 37 | Contribution de Montréal à la STM, 2008-2012

(en M\$)	2008 Réel	2009 Réel	2010 Réel	2011 Réel	2012 Réel	Total 2008-2012
Hors <i>Plan de transport</i>						
Contribution de base	292,0	308,0	330,0	346,2	326,8	1 603,0
Surveillance	4,0	4,8	5,5	6,9	6,7	27,9
Contribution spécial	22,0	18,9	-	(15,0)	-	25,9
	318,0	331,7	335,5	338,1	333,5	1 656,8
<i>Plan de transport</i>						
Programme d'amélioration de service (chantier 5)	5,7	19,2	23,9	34,8	39,4	123,0
Contribution totale à la STM	323,7	350,9	359,4	372,9	372,9	1 779,8

Contribution de Montréal à l'AMT

Montréal verse une contribution annuelle à l'AMT pour financer sa part du fonds métropolitain d'immobilisations et une partie des coûts d'exploitation des trains de banlieue. Montréal a ainsi versé, entre 2008 et 2012, des contributions totalisant 217,7 M\$ (**Tableau 38**). Ces contributions se sont accrues de façon continue, passant de 36,0 M\$ en 2008 à 50,8 M\$ en 2012, soit une augmentation de 41,1 %.

De 2008 à 2012, Montréal a contribué à hauteur de 95,9 M\$ au fonds métropolitain d'immobilisations de l'AMT. D'après une analyse de ses programmes triennaux d'immobilisations couvrant cette période, un montant d'environ 29,5 M\$ peut être attribué aux projets du *Plan de transport*.

Montréal a également versé 121,8 M\$ à l'AMT, entre 2008 et 2011, pour l'exploitation des trains de banlieue. Dans l'attente de la mise en service du train de l'Est, aucune de ces contributions aux coûts d'exploitation n'est liée au *Plan de transport*.

Tableau 38 | Contribution de Montréal à l'AMT, 2008-2012

(en M\$)	2008 Réal	2009 Réal	2010 Réal	2011 Réal	2012 Réal	Total 2008-2012
Fonds métropolitain d'immobilisations						
Hors <i>Plan de transport</i>	12,4	11,0	14,4	12,4	16,2	66,4
<i>Plan de transport</i>	4,5	6,4	4,3	7,6	6,6	29,5
	16,9	17,4	18,7	20,0	22,8	95,9
Exploitation des trains de banlieue						
Hors <i>Plan de transport</i>	19,1	23,2	23,9	27,7	28,0	121,8
<i>Plan de transport</i>	-	-	-	-	-	-
	19,1	23,2	23,9	27,7	28,0	121,8
Contribution totale à l'AMT	36,0	40,6	42,6	47,7	50,8	217,7

13.3 Contribution du gouvernement aux coûts d'exploitation de la STM

Dans le cadre de sa PQTC, le gouvernement du Québec finance, au moyen du Fonds vert, la moitié des dépenses d'exploitation du programme d'amélioration des services de la STM. Le Fonds vert est financé par une « taxe carbone » perçue auprès des entreprises énergétiques, en proportion de leurs émissions de gaz à effet de serre.

Le **Tableau 39** présente les montants versés par Québec, depuis l'adoption du *Plan de transport* jusqu'à 2012. Durant cette période, la contribution de Québec a atteint 194,9 M\$. Elle a augmenté constamment, pour passer de 16,6 M\$ en 2008 à 58,7 M\$ en 2012 et a essentiellement permis l'amélioration des services, pour un montant total de 160,9 M\$.

Tableau 39 | Contribution du gouvernement du Québec aux coûts d'exploitation de la STM, 2008-2012

(en M\$)	2008 Réal	2009 Réal	2010 Réal	2011 Réal	2012 Réal	Total 2008-2012
Contribution du gouvernement du Québec à l'amélioration des services de la STM au-delà du niveau de 2006						
Hors <i>Plan de transport</i>						
Prolongement du métro à Laval	6,8	6,8	6,8	6,8	6,8	34,0
<i>Plan de transport</i>						
Programme d'amélioration de service (chantier 5)	9,8	22,9	33,1	43,2	51,9	160,9
	16,6	29,7	39,9	50,0	58,7	194,9

13.4 Synthèse des dépenses en transport

Le **Tableau 40** résume, pour chaque partenaire, les dépenses totales nettes en transport, ce qui inclut les immobilisations et les contributions aux dépenses d'exploitation de la STM et de l'AMT. Ce tableau distingue les dépenses, selon l'appartenance au *Plan de transport*, pour la période de 2008 à 2012. Les interventions relatives au *Plan de transport* représentent 19,1 % des dépenses en transport, entre 2008 et 2012. Sur un montant total dépensé de 962,5 M\$ pour le déploiement du *Plan de transport*, en cinq ans, les immobilisations ont nécessité 649,2 M\$ (67,4 %) alors que les dépenses d'exploitation du transport en commun ont mobilisé 313,3 M\$ (32,6 %). Les dépenses financées par Montréal, spécifiquement pour le *Plan de transport*, ont totalisé 412,4 M\$, durant la période de 2008 à 2012, soit 42,8 % des investissements liés directement au déploiement du Plan. Le gouvernement du Québec a investi à peu près les mêmes sommes que la Ville de Montréal, soit 417,8 M\$ (43,4 %). Finalement, le gouvernement du Canada complète les investissements liés au *Plan de transport*, pour un montant total de 132,4 M\$, soit 13,8 %.

Tableau 40 | Synthèse des dépenses en transport par partenaire, 2008-2012

(en M\$)	Immobilisations			Exploitation du transport en commun			Total 2008-2012		
	Hors Plan	<i>Plan de transport</i>	Total	Hors Plan	<i>Plan de transport</i>	Total	Hors Plan	<i>Plan de transport</i>	Total
Montréal	1 391,4	259,9	1 651,3	1 845,1	152,4	1 997,5	3 236,5	412,4	3 648,8
Québec	584,0	256,9	841,0	34,0	160,9	194,9	618,0	417,8	1 035,9
Canada	224,1	132,4	356,5	-	-	-	224,1	132,4	356,5
	2 199,6	649,2	2 848,8	1 879,1	313,3	2 192,4	4 078,7	962,5	3 041,2

13.5 Comparaison des investissements consentis par Montréal avec les objectifs du Plan

Le *Plan de transport* a évalué, en 2008, l'effort financier total de la seule Ville de Montréal, pour réaliser en dix ans les 21 chantiers du Plan. Cet effort représente un déboursé annuel moyen de 240 M\$ (ou 1 200 M\$ en cinq ans), en sus des dépenses courantes de maintien des actifs (pour tous les réseaux) et d'exploitation des services de transport collectif de base. Cet objectif de 240 M\$ par année combine à la fois les immobilisations pour les nouvelles infrastructures du Plan (pour tous les réseaux) ainsi que les coûts d'exploitation récurrents des nouveaux services de transport collectif du Plan.

La réalisation des 21 chantiers du *Plan de transport* impliquerait également des investissements de 355 M\$ par année, d'ici 2018, de la part des partenaires de la Ville. Cela comprend à la fois le coût des projets sous la responsabilité des partenaires (ex. : train de l'Est et navette aéroportuaire) et les subventions à octroyer à la Ville pour les projets sous sa propre responsabilité (ex. : voitures de métro).

Le **Tableau 41** compare les montants de dépenses financiers par Montréal, entre 2008 et 2012, avec l'objectif annuel de 1 200 M\$ pour une période de cinq ans (en dollars constants de 2008) qui serait requis de sa part pour le *Plan de transport*.

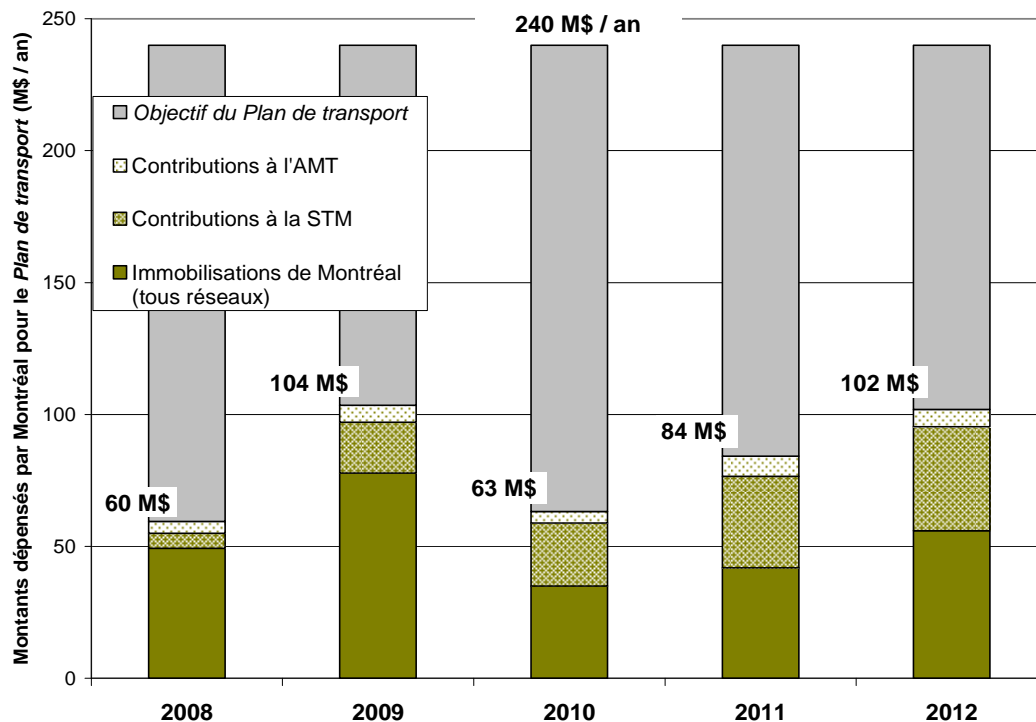
Montréal a déboursé 412,4 M\$ durant cette période, en sus des dépenses courantes, pour réaliser le Plan. Comme illustré à la **Figure 53**, les montants déboursés par Montréal, entre 2008 et 2012, ont varié d'année en année et reflètent autant le contexte budgétaire de la Ville que le rythme de réalisation des projets.

Bien que les montants déboursés ont permis des réalisations d'envergure, particulièrement en transport collectif, ils représentent seulement 34,4 % des 1 200 M\$ qui seraient requis, pour compléter, d'ici 2018, les 21 chantiers du Plan. Force est de constater que dans le cadre financier actuel, cet objectif de 240 M\$ par année continue à dépasser la capacité de payer de Montréal et nécessite une solution de financement à l'échelle régionale, soutenue par les gouvernements supérieurs. Quelle que soit la solution retenue, la mise en place de sources de financement dédiées, stables, récurrentes et indexées est essentielle pour poursuivre avec succès le virage vers la mobilité durable déjà induit par le *Plan de transport*, depuis 2008.

Tableau 41 | Comparaison des montants déboursés par Montréal avec l'effort requis de sa part pour le *Plan de transport*, 2008-2012

	Montants dépensés par Montréal en 2010 (M\$)				Objectif du <i>Plan de transport</i> (M\$ en cinq ans)
	Immobilisations de Montréal (tous les réseaux)	Contribution à la STM	Contribution à l'AMT	Total	
Hors Plan	1 391,4	1 656,8	188,2	3 236,4	-
Plan de transport	259,9	123,0	29,5	412,4	1 200
	1 651,3	1 779,8	217,7	3 648,8	-

Figure 53 | Comparaison des montants déboursés par Montréal avec l'effort requis de sa part pour le *Plan de transport*, 2008-2012



Partie IV

Regard critique sur le déploiement du Plan

14 Évaluation globale des efforts de mise en œuvre des moyens et des résultats

Le présent chapitre vise à évaluer le degré d'efforts déployés pour mettre en œuvre les interventions proposées par le *Plan de transport* dans différents domaines, lors de la période de 2008 à 2012, ainsi que le degré d'atteinte des résultats espérés.

Par ailleurs, une analyse permettra d'apprécier dans quelle mesure les cinq grands objectifs du Plan ont été atteints, en fonction des moyens et des résultats obtenus.

14.1 Évaluation par domaine d'intervention

Transport en commun

La volonté ferme de Montréal et de la Société de transport de Montréal (STM) d'améliorer et de développer le transport collectif s'est exprimée dans le *Plan de transport*, par l'objectif chiffré d'augmenter l'achalandage du réseau de 8 %, pendant la période de 2008 à 2012, et de 26 %, d'ici 2021. Cet objectif de 8 % est le même que celui de la *Politique québécoise du transport collectif* (PQTC), qui avait fixé un tel objectif pour l'ensemble des réseaux de transport collectif au Québec. La PQTC précisait qu'une augmentation de 16 % des services serait nécessaire pour atteindre la hausse de 8 % d'achalandage.

L'objectif de 8 % d'augmentation d'achalandage a été réalisé dès 2011, pour atteindre 12 %, en 2012. L'achalandage a ainsi atteint un sommet historique de 412,6 millions de passagers en 2012, dépassant le record de 398 millions, en 1947.

Par ailleurs, l'objectif de 16 % d'augmentation des services dans l'agglomération de Montréal a été atteint en 2010 et dépassé en 2012, avec 26 % pour la période de 2008 à 2012.

Tous les efforts nécessaires ont été déployés pour en venir à cet excellent bilan, ce qui a valu à la STM de nombreux prix prestigieux. Les moyens prévus par le *Plan de transport* et opérationnalisés dans le *Programme d'amélioration des services de transport en commun* ont touché au métro, aux autobus, au transport adapté, à l'accessibilité universelle et ont été amplement réalisés.

L'offre de service a été fortement accrue pour le réseau du métro, épine dorsale du transport collectif à Montréal et ce, par l'augmentation de la fréquence, à certaines périodes de la journée.

Quant au réseau d'autobus, l'offre a été bonifiée selon les quatre stratégies identifiées par la STM :

- amélioration de la desserte du centre-ville et de sa périphérie;
- amélioration de la compétitivité du transport en commun dans les axes à fort achalandage;
- amélioration de la structure du réseau dans les secteurs stratégiques;
- adaptation de l'offre aux besoins des clientèles spécifiques.

La mise en place de mesures préférentielles pour bus (MPB), dans près de 90 km, a permis d'offrir un service d'autobus plus rapide, ponctuel et régulier.

Des interventions ont aussi été réalisées afin d'accroître la capacité de transport du métro et des autobus. Un nouvel aménagement intérieur des voitures de métro et un programme de suivi d'entretien ont permis d'augmenter la capacité du métro. De plus, le parc d'autobus est passé de 1589 autobus en 2007 à 1773 en 2012, ce qui est une partie de l'objectif d'augmenter le parc d'autobus de 500 véhicules en dix ans. Ces données sont exprimées en autobus standards équivalents, pour tenir compte des autobus standards et articulés acquis pendant la période quinquennale.

Par ailleurs, l'accessibilité universelle a été bonifiée par l'installation d'ascenseurs dans le métro, des aménagements à un nombre important d'arrêts d'autobus et la disponibilité de rampes d'accès, avant ou arrière, dans les véhicules de transport adapté.

L'introduction du système de perception *OPUS*, la stratégie tarifaire diversifiée de la STM, les partenariats créés avec diverses organisations (Société de vélo en libre-service, Communauto, etc.), la diffusion de l'information aux usagers leur permettant de suivre l'état du réseau, le développement de l'intermodalité avec le vélo et les efforts déployés pour réduire l'impact sur l'environnement sont d'autres exemples de mesures qui ont été mises de l'avant. Celles-ci ont permis à la STM de fidéliser sa clientèle régulière et d'ajouter une nouvelle clientèle attirée par les caractéristiques améliorées de temps de transport et de confort.

Quant aux grands projets d'infrastructures de transport collectif prévus dans le *Plan de transport*, le bilan est mitigé. Certains projets, comme l'augmentation du parc d'autobus et l'implantation de MPB, ont atteint un niveau d'avancement élevé et contribuent fortement à l'amélioration du service de transport collectif. De plus, l'acquisition de nouvelles voitures de métro est en processus de marche qui aboutira à la mise en service des voitures, en 2014, et aura un impact important pour la capacité de transport de la STM. En revanche, d'autres projets comme le tramway, le système rapide par bus (SRB) du boulevard Pie-IX, la navette aéroportuaire, le prolongement du métro vers Anjou n'ont pas encore franchi le stade de la planification et nécessitent à la fois la collaboration et l'engagement des paliers supérieurs de gouvernement, pour leur priorisation et leur financement. Seul le train de l'Est est en voie de réalisation et sa mise en exploitation est prévue pour 2014.

Transports actifs

Le transport actif, expression maintenant consacrée pour désigner la marche et le vélo, occupe une place centrale dans le *Plan de transport*. La primauté de la marche est en particulier reconnue dans la *Charte du piéton*, qui fait partie intégrante du Plan. Ce dernier vise à augmenter l'utilisation des modes actifs ainsi qu'à proposer plusieurs interventions et objectifs dans le but d'encourager les déplacements à vélo et à pied.

Le vélo

Des efforts très importants et structurés ont été déployés par Montréal pour mettre en place des interventions dans le domaine du vélo. Les résultats sont visibles et perceptibles. Les comptages disponibles de cyclistes montrent que l'utilisation du vélo est en hausse constante, en particulier dans les voies cyclables et dans le réseau BIXI.

Toutes les interventions proposées dans le *Plan de transport* ont fait l'objet d'efforts de mise en œuvre. Le réseau cyclable a été beaucoup étendu, afin d'atteindre la cible chiffrée certainement la plus « médiatisée » dans le Plan. L'objectif ultime est de doubler le réseau cyclable en sept ans, soit d'atteindre 800 km, d'ici 2015. Or, de 416 km au début de 2008, le réseau a été porté à 602 km, à la fin de 2012, soit 45 % de plus en cinq ans. Le réseau est en retard sur la progression prévue, malgré des efforts soutenus. L'acceptabilité locale de certains projets et la complexité grandissante de certains autres constituent des facteurs de ralentissement importants.

L'expansion géographique du réseau cyclable a permis d'accroître son accessibilité. En 2012, quelque 58 % de la population montréalaise et 60 % des logis se situent à moins de 300 mètres d'un lien cyclable. Le territoire desservi représente 267 km², soit plus de la moitié de la superficie de l'agglomération.

Par ailleurs, le projet de système de vélos en libre-service a été entièrement réalisé. Projet novateur, combinant qualité des vélos et technologie d'avant-garde des stations, BIXI a connu un succès immédiat en 2009 et a depuis accru son offre (70 % plus de vélos et 35 % plus de stations dans le territoire de l'agglomération), contribuant à encourager les habitudes de déplacements actifs. BIXI a constamment pris de l'ampleur, le nombre de membres annuels étant passé de 10 800, en 2009 à plus de 49 300, en 2012. Quant au nombre de déplacements annuels, il est passé de 1,1 à plus de 4,4 millions.

Plusieurs autres projets ont été réalisés :

- une mise aux normes du réseau cyclable, améliorant la sécurité de 10,7 km du réseau;
- la voie de ceinture de l'île, terminée à 95 %;
- l'ajout de liaisons interrives, notamment sur le pont de l'A-25;
- le réseau quatre saisons, qui permet l'utilisation des voies cyclables à l'année;
- l'installation de supports à vélo, notamment 5000 places aux tiges de panonceaux du système de stationnement payant sur rue de la Société en commandite Stationnement de Montréal (SCSM).

La marche

Montréal a réalisé des efforts dans le domaine de la marche. Elle n'a toutefois pu consacrer, de façon aussi structurée que pour le vélo, les ressources nécessaires pour réaliser un programme substantiel de mesures.

Les projets suivants ont néanmoins été réalisés :

- l'implantation de feux à décompte numérique;
- la sécurisation des passages piétonniers;
- la sécurisation des abords d'institutions d'enseignement et de santé;
- les piétonnisations de rue;
- les aménagements de rue pour mieux partager la chaussée;
- l'implantation de Quartiers verts, en préparation dans l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve et reconnue dans sept autres endroits;
- les nouvelles méthodes de déneigement des trottoirs dans certains arrondissements.

Le *Guide d'aménagement durable des rues de Montréal*, en cours de rédaction, touchera également à la marche et tâchera de rendre concrètes les façons d'intervenir dans la rue, en particulier en fonction des champs d'application proposés par la *Charte du piéton*. Le *fascicule 1—Quartiers verts* a été publié en avril 2013. Les *fascicules 2—Géométrie*, *3—Aménagements cyclables* et la section *marquage* du *fascicule 4—Signalisation routière* seront disponibles en 2013.

Usages collectifs de l'automobile

Les usages collectifs de l'automobile dans le *Plan de transport* sont le covoiturage, l'autopartage et le taxi. La gestion de la demande faite par le biais des centres de gestion des déplacements (CGD) utilise ces trois façons de partager l'automobile, en combinaison très souvent avec le transport collectif.

Le covoiturage

Étant donné que l'automobile n'est utilisée en moyenne que par 1,25 personne par véhicule, il reste une réserve de capacité de transport. Pendant la période 2003-2008, le taux de 1,25 n'a pas changé. Le problème qui freine l'utilisation de cette capacité est en partie comportemental, en partie organisationnel³⁹.

Montréal a proposé plusieurs idées pour promouvoir le covoiturage. Globalement, elles n'ont pas été mises à exécution, faute d'une collaboration suffisante des acteurs publics. Après une longue série de tentatives pour créer un véritable portail Internet de jumelage, la venue de Netlift, à l'automne 2012, a permis de déployer officiellement un site de jumelage associé aux CGD.

L'autopartage

Montréal dispose d'un des services d'autopartage parmi les plus développés au monde. Ce service est un succès remarquable. En effet, la compagnie privée Communauto, fondée en 1994, offrait à sa clientèle, en 2012, 924 véhicules, dont certains électriques. Le nombre d'abonnés a connu une croissance intéressante de 65 %, en cinq ans. Les 23 000 abonnés se partagent, en 2012, les 924 véhicules. Cela donne une moyenne de 24,9 abonnés par véhicule. La progression de l'autopartage dépend en partie de la collaboration des autorités publiques (arrondissements et villes), notamment pour ce qui est du stationnement.

Le taxi

L'industrie du taxi a fait l'objet d'une consultation publique en 2010, qui a mené à d'importants changements réglementaires et structuraux. En effet, au lieu d'être régi par le Bureau du taxi et du remorquage relevant du SPVM, le taxi sera, en juin 2013, géré par une société para-municipale. Celle-ci aura la tâche d'implanter de nouvelles technologies GPS et le paiement électronique.

Un nouveau règlement améliore la qualité du service en imposant une signature visuelle distinctive (lanternon) au-dessus des véhicules et en mobilisant l'industrie vers les taxis éco-énergétiques. Une formation pour une conduite sécuritaire et économe d'énergie est obligatoire, depuis octobre 2012. Une partie des propositions du *Plan de transport* a été ou est en voie d'être mise en place.

D'autres mesures n'ont pas encore été implantées, comme des postes d'attente mieux aménagés, des taxis « accessibles » aux personnes handicapées et la généralisation du support à vélos.

³⁹ La donnée, pour la période de 2008 à 2013, n'existe pas encore, la prochaine enquête *Origine-Destination* devant avoir lieu à l'automne 2013 et les résultats connus en 2014.

La gestion de la demande

Les CGD, qui couvrent maintenant toute l'île de Montréal, offrent des services de gestion de la demande aux entreprises et aux individus, afin de les aider à trouver des solutions de remplacement à l'auto solo. En raison de la fin de la PQTC, les ressources financières des trois CGD sont en fait menacées par l'arrêt des subventions gouvernementales.

Dans ses rapports avec les constructeurs de projets immobiliers, Montréal et ses arrondissements proposent les services des CGD, afin de réduire les besoins de stationnement. Les nouvelles exigences de Montréal, en matière d'études d'impact des grands projets immobiliers, demandent aux promoteurs de s'interroger au sujet du volet transport de leur projet. Ces nouvelles exigences ne sont cependant pas encore complètement intégrées dans le processus d'analyse des dossiers par les arrondissements.

Le *Plan de transport* proposait d'instaurer des mesures de gestion de la demande au sein des villes et des arrondissements de Montréal. Cette proposition n'a pas encore fait l'objet d'un suivi.

Réseau routier et stationnement

Réseau routier

Le niveau d'efforts dans le domaine routier a été inégal, de 2008 à 2012. Certains projets ont été réalisés, d'autres sont en cours et certains s'étaleront sur plusieurs années à venir, en raison de l'état actuel des ressources disponibles. Globalement, les investissements dans le réseau routier municipal ont été insuffisants.

Orientation 1 : afin de réduire la dépendance à l'automobile, le réseau routier doit offrir une place beaucoup plus grande à d'autres modes soit le transport collectif, le vélo, la marche et également le covoiturage

Des efforts importants de la part de Montréal et de ses partenaires ont permis de réaliser plusieurs projets qui ont donné de la place aux trois premiers modes :

- quelque 87 km supplémentaires de MPB;
- un réseau de voies cyclables de 187 km;
- de nombreux projets pour favoriser le piéton : boulevard Saint-Laurent, rues McGill, Chabanel et Saint-Sulpice, place d'Armes, Quartier des spectacles ainsi que piétonnisation de plusieurs axes.

Il est à noter qu'aucune place n'a pu être aménagée dans le réseau routier, pour le covoiturage.

Orientation 2 : le réseau routier doit être mieux géré, d'une part pour optimiser sa capacité, d'autre part pour protéger la qualité de vie des résidents

La gestion du réseau routier municipal a fait de grands pas grâce à des efforts notables. Il reste toutefois beaucoup à faire en fonction de ce qui a été prévu au Plan. Les ambitions étaient grandes, les moyens n'ont pas toujours été au rendez-vous.

Des efforts importants ont ainsi été faits pour protéger les quartiers, par exemples des mesures de modération de la circulation prises par les arrondissements (réduction des chaussées, dos d'âne, etc.), la réduction de la vitesse de 50 à 40 km/h dans les rues locales ou un réseau de camionnage bien appuyé par la réglementation.

Par ailleurs, l'optimisation du réseau a fait l'objet de plusieurs interventions :

- la mise aux normes des feux de circulation, jusqu'en 2017, pour toucher les 2000 feux existants;
- la gestion dynamique des feux d'axes majeurs (Henri-Bourassa et Pie-IX terminés, Crémazie jusqu'en 2014, Sherbrooke jusqu'en 2013);
- le comité *Mobilité Montréal* pour la gestion des entraves et une unité nouvellement formée, en 2012, pour coordonner les interventions sur le réseau;
- le nouveau Centre de gestion de la mobilité urbaine (CGMU), dont le déploiement depuis 2010 progresse rapidement.

L'année 2012 marque aussi le début des travaux d'élaboration du *Plan d'accessibilité au centre-ville et à l'île*, qui tâchera de réviser la hiérarchie du réseau routier.

Orientation 3 : le réseau doit être réparé et réaménagé

Le *Plan de transport* a reconnu l'importance de maintenir le réseau routier sur la base d'investissements historiques, à hauteur de quelque 160 M\$. Montréal n'a pu maintenir ce rythme minimum, de 2010 à 2012. La dégradation du réseau routier se poursuit lentement, comme c'est le cas depuis de nombreuses années.

Par ailleurs, des projets de réaménagement, qui font partie d'une série plus vastes à poursuivre, ont été réalisés que ce soit les travaux préparatoires pour transformer l'autoroute Bonaventure en boulevard, la démolition des échangeurs Henri-Bourassa/Sherbrooke (2011) et Henri-Bourassa/Pie-IX (2012).

Orientation 4 : le réseau routier doit participer à l'aménagement de l'espace urbain

En appui au futur train de l'Est, les prolongements des boulevards Maurice-Duplessis et Saint-Jean-Baptiste donneront accès à la gare Rivière-des-Prairies. Le prolongement de la 56^e Rue permettra l'accès à la gare Montréal-Nord.

Afin d'offrir un itinéraire de remplacement aux camions et soutenir le développement de l'Est de Montréal, le prolongement des boulevards Rodolphe-Forget et Joseph-Versailles constitueront un nouvel axe routier long de 5 km, entre le boulevard Henri-Bourassa et la rue Notre-Dame.

De façon à désenclaver le secteur résidentiel Bois-Franc, dans l'arrondissement de Saint-Laurent, les boulevards Cavendish et Henri-Bourassa ont été raccordés. La gestion du carrefour a réduit la circulation de transit dans le boulevard Toupin, à dominante résidentielle.

D'autres projets prévus au Plan sont en gestation soit le prolongement du boulevard Jacques-Bizard jusqu'à l'A-40 et l'aménagement d'un boulevard dans l'emprise de l'A-440. Les grands projets du ministère des Transports du Québec (échangeurs Turcot et Dorval) sont quant à eux en phase de réalisation, mais les travaux s'échelonneront sur de nombreuses années.

Certaines interventions prévues au Plan, pour la période quinquennale, n'ont toutefois pas été entreprises. C'est le cas du raccordement des boulevard Cavendish et Langelier ainsi que la construction d'un nouveau pont permettant d'accéder à l'île Bizard.

En ce qui concerne l'évolution du marché des déplacements, les indicateurs pour les cinq dernières années et pour l'agglomération de Montréal pointent tous vers une utilisation de plus en plus marquée du réseau routier.

En effet, les indicateurs permettent les constatations suivantes :

- une augmentation du nombre de véhicules immatriculés;
- une augmentation du taux de motorisation des ménages;
- une augmentation du nombre de véhicules en circulation par jour;
- une augmentation des heures consacrées aux déplacements en automobile, proportionnellement plus importante que celle des kilomètres parcourus;
- une stabilisation des débits journaliers sur les ponts, qui sont conséquemment à pleine capacité;
- une augmentation moyenne, de l'ordre de 3,1 %, des débits journaliers pour certaines sections typiques des autoroutes 13, 15, 25 et 40. Une hausse remarquablement forte de 19,4 %, pour l'A-25 au nord de l'A-40, a été constatée et ce, en raison de l'ouverture du pont, en mai 2011.

Les contraintes sur l'offre routière et les bonifications des services de transports collectif et actif n'ont pas suffi à freiner la croissance de l'usage de l'auto.

Stationnement

Depuis 2008, les efforts pour réaliser les mesures proposées pour le stationnement ont été limités. En effet, la majorité des interventions prévues dans le *Plan de transport* n'ont pas débuté ou n'ont pas encore connu leur plein déploiement, se limitant à quelques initiatives locales. Par exemple, Montréal ne s'est pas dotée d'une politique de stationnement, n'a pas suffisamment aidé l'autopartage par la mise en place de stationnement, n'a pas encouragé le stationnement pour covoiturage ou pour les usagers du transport collectif dans les centres commerciaux et les équipements institutionnels. Entretemps, l'arrondissement de Saint-Laurent a adopté un nouveau règlement qui encadre l'aménagement des places de stationnement, en s'appuyant sur les principes du développement durable.

Certains gestes de partenaires se sont inscrits dans la Vision du *Plan de transport* soit l'élimination de stationnements hors rue tarifés, par la SCSM ou par l'arrondissement de Ville-Marie, ou l'ajout de stationnements incitatifs par l'AMT.

Sécurité et qualité de vie

Pour faire de Montréal un endroit où il est possible de se déplacer en toute sécurité, celle-ci s'est engagée, en 2008, à intervenir davantage afin de réduire de 40 % les accidents, d'ici 2018. Les participants à la Table québécoise de la sécurité routière, dont Montréal fait partie, ont dès lors discuté de la nature d'un tel objectif et ont défini qu'il devait porter une attention particulière aux accidents avec décès et blessés. Pendant la période de 2008 à 2012, le nombre d'accidents (décès et blessés) a diminué de 19,5 %.

En cours d'élaboration du *Plan de transport*, Montréal a posé un geste important, en 2006, avec l'embauche de 133 policiers dédiés à la sécurité des déplacements. L'introduction de ces policiers a été un facteur important de la diminution des accidents, en 2007 et 2008. Les quatre années suivantes ont vu une certaine stabilisation des accidents, malgré des efforts importants déployés par les services techniques des villes et du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM), depuis 2008.

Les efforts en sécurité des dernières années ont porté sur la sécurisation de 144 carrefours, en ayant à l'esprit le piéton et le cycliste d'abord. Sans avoir atteint l'objectif de 250 carrefours en cinq ans, Montréal a produit un effort important en réaménageant ces lieux. Par ailleurs, l'implantation de la limite de vitesse à 40 km/h, un projet envié par plusieurs villes, est une mesure majeure qui a permis de réduire à zéro le nombre d'accidents avec décès et blessés dans les rues locales. Ce projet devra toutefois être accompagnée d'autres mesures d'aménagement afin de réellement réduire la vitesse dans les rues locales.

Les cinémomètres et les campagnes de communication portant sur divers aspects de la sécurité ont également nécessité des efforts importants dignes de mention. Enfin, huit projets de Quartier vert ont été reconnus, dont un est en cours de réalisation.

Des discussions se sont également poursuivies concernant la création du Bureau de la sécurité des déplacements, qui servirait à canaliser les efforts de tous.

Déplacements à vocation économique et transport des marchandises

Montréal entend favoriser les déplacements à vocation économique et le transport des marchandises, par des interventions ciblées vers les pôles stratégiques que sont le port de Montréal et les aéroports.

Des trois projets majeurs qui visent l'amélioration de l'accès au port de Montréal, un seul a été réalisé soit celui de l'axe Joseph-Versailles, entre les rues Notre-Dame et Sherbrooke. Les deux autres projets, le réaménagement des bretelles de l'A-25 et le prolongement du boulevard de l'Assomption, sont en phase de planification. Par contre, les travaux de l'échangeur Dorval ont débuté en 2008 et permettront de fournir une meilleure accessibilité à l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau, en 2019.

Il faut noter que les résultats et l'atteinte des objectifs ont été influencés par le contexte de la crise économique de 2008-2009. Certains indicateurs économiques ont ainsi eu une tendance à la baisse, en début du cycle de cinq ans, pour retrouver, en 2012, leur niveau de 2008 (passagers de l'aéroport et du port, camions immatriculés dans l'île de Montréal). Par ailleurs, la crise semble avoir touché plus durement Montréal, puisque le nombre d'emplois a été à la baisse dans l'agglomération. Pour le reste de la région métropolitaine, le nombre d'emplois a été en croissance progressive, entre 2008 et 2012.

Innovation

Le *Plan de transport de Montréal* s'est engagé à réaliser cinq interventions dans le domaine de l'innovation :

- assurer une veille technologique;
- adopter un *Plan sur les systèmes de transport intelligents* (STI);
- implanter une grappe industrielle en transport terrestre avancé;
- créer un Observatoire de la mobilité durable;
- amorcer une réflexion sur les risques de pénurie de pétrole.

Seul le *Plan sur les STI*, adopté en 2011, s'est concrétisé. Des dix projets ciblés dans ce Plan, six sont en cours et visent à rendre le système de transport de Montréal plus performant. L'installation d'une centaine de caméras de surveillance de la circulation, le déploiement de la salle d'opération au CGMU et la mise en place d'un projet-pilote d'implantation de panneaux à messages variables, pour éviter les collisions des véhicules hors-gabarits avec les structures, ont été réalisés.

Environnement

Avec les actions entreprises dans le *Plan de transport*, la Ville de Montréal tente de réduire les concentrations de polluants atmosphériques afin d'améliorer la qualité de l'air et de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) issues des divers modes de transport.

Les émissions de GES, issues du transport routier, ont augmenté de 8 % dans l'agglomération de Montréal, passant de 4364 kt éq. CO₂ (kilotonne d'équivalent de dioxyde de carbone) en 1990 à 4723 kt éq. CO₂, en 2010. Ce sont les véhicules légers, parmi lesquels sont comptés bon nombre de véhicules utilitaires sport, qui ont causé la totalité de la hausse, les automobiles ayant moins produit de GES. Par ailleurs, le taux d'émission de GES, attribuable au transport routier par habitant à Montréal, est resté stable à un niveau d'environ 2,5 t éq. CO₂ (tonne d'équivalent de dioxyde de carbone), entre 1990 et 2010, alors que le taux québécois a augmenté de 18,4 % pendant la même période.

Plusieurs facteurs peuvent expliquer cette différence d'intensité d'émission. C'est le cas, par exemple, de la densité résidentielle plus élevée, de la présence plus forte des transports collectif et actifs et du taux plus faible de motorisation des Montréalais, par rapport à la moyenne québécoise.

La qualité de l'air s'améliore depuis une dizaine d'année à Montréal en raison de la diminution de concentration de particules dans l'atmosphère. Entre 2008 et 2012, le nombre de jours avec fort épisode de smog a diminué de moitié et celui avec une mauvaise qualité de l'air est passé de 68 à 49 jours par année.

Il devient difficile de corréliser ces résultats aux moyens mis en œuvre par le *Plan de transport* afin d'améliorer la qualité de l'air de l'agglomération. En effet, de nombreux facteurs autres que les activités de transport peuvent être mis en cause tels que les conditions météorologiques, les activités humaines et la pollution extrarégionale. Toutefois, l'augmentation de l'usage des transports collectif et actifs constitue une des explications plausibles.

Transport et aménagement du territoire

Avec le *Plan de transport*, Montréal mise sur un usage plus intensif et stratégique du sol, de manière à favoriser une utilisation accrue du transport collectif. Cette orientation pourrait se vérifier si une densification et une diversification des activités urbaines aux abords des principales infrastructures du transport collectif pouvaient être observées. Les données des recensements quinquennaux confirment une augmentation sensible des logements, dans un périmètre de 500 mètres autour des stations de métro et des gares de train de banlieue du territoire montréalais. La croissance de densité excède même celle mesurée ailleurs.

Les infrastructures de transport s'avèrent aussi de grands consommateurs du sol urbain. Le *Plan de transport* proposant une approche plus rationnelle de l'occupation de l'espace, il importe de mesurer l'empreinte au sol. Une estimation, réalisée à partir de relevés géomatiques, révèle que les seules chaussées municipales accaparent 41,2 km² de la superficie totale des 19 arrondissements, soit 11,3 %. Ce relevé est statique, mais le peu d'expansion du réseau routier municipal, durant les dernières années, permet de croire que le portrait aurait changé.

Par ailleurs, l'exercice appliqué aux stationnements extérieurs confirme que ceux-ci constituent une composante appréciable. Trois zones témoins fortement urbanisées (voir section 11.2.2 pour la définition des zones) montrent qu'entre 10 et 18 % de l'espace est couvert de bitume destiné aux autos stationnées. Le portrait est incomplet car ces inventaires ne comprennent pas les autoroutes, les terminaux de transport (aéroport, port, triage, port d'attache de camions) ainsi que les emprises ferroviaires.

Financement, gouvernance et planification locale

Financement

Globalement, les mesures ambitieuses proposées par le *Plan de transport* n'ont généralement pas été mises en place, à l'exception des nouveaux champs fiscaux obtenus du gouvernement du Québec.

Peut-être en raison de leur nature fortement axée sur la source de revenu, les demandes formulées auprès du gouvernement fédéral et énumérées ci-dessous n'ont pas été retenues :

- transfert de la taxe sur les produits et services de 1% aux municipalités. Au Québec, cette somme a été récupérée par le gouvernement du Québec pour ses besoins de financement généraux;
- stratégie nationale de transport en commun qui, selon une Commission de consultation de la Chambre des Communes, aurait empiété dans le domaine constitutionnel dévolu aux provinces. Toutefois, une aide financière provient du plan *Chantiers Canada*, soit le transfert de la taxe sur l'essence;
- indexation de la taxe d'accise sur l'essence qui n'est elle-même pas indexée;
- 13 ¢/litre d'essence de hausse pour financer tous les besoins du Plan.

Les demandes faites au gouvernement du Québec ont rencontré un succès mitigé :

- l'attribution de nouveaux champs fiscaux à Montréal lui a permis de mettre en place deux nouvelles taxes (stationnement et immatriculation) et d'ajouter 50 M\$ au budget du transport en commun;
- la révision demandée de la PQTC pour bonifier l'aide à l'acquisition d'autobus et au transport actif n'a pas eu l'ampleur espérée. Une seule modification du programme, en 2008, aura permis de subventionner à 50 % l'acquisition d'autobus;
- le nouveau cadre financier du transport collectif métropolitain a été accueilli dans le budget 2010 du gouvernement du Québec, mais celui-ci n'a pas encore donné suite à son application concrète dans une législation appropriée.

La proposition centrale du *Plan de transport*, soit l'instauration d'un péage régional, n'a pas été réalisée. Un projet, d'une telle envergure et qui dépasse les seules compétences de Montréal, nécessite l'accord des partenaires gouvernementaux et publics. À l'image d'autres villes, la maturation du projet pourrait s'étaler sur plusieurs années, sans compter que la technologie nécessaire pour implanter un péage à grande échelle dans la région montréalaise est très coûteuse.

Pendant la période quinquennale, une partie des projets prévus par le Plan ont été financés à l'aide des programmes existants des partenaires gouvernementaux et de la taxe foncière. L'aide procurée par la SOFIL (taxe fédérale sur l'essence) et par la PQTC a été significative. Montréal a pour sa part augmenté les dépenses associées aux transports collectif et actif dans ses budgets annuels. Elle a instauré deux nouvelles taxes (stationnement et immatriculation), en vertu des pouvoirs habilitants du gouvernement du Québec. Dans les circonstances, le financement du Plan n'aurait pu être réalisé autrement.

Gouvernance

La gouvernance est demeurée globalement inchangée dans la région, à la nuance près que la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a reçu du gouvernement le mandat et les pouvoirs de réaliser le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement*, nouvel instrument de planification de l'aménagement et du transport.

Les efforts de gouvernance ont eu comme théâtre la CMM. La décision des élus régionaux de ne pas demander la transformation de l'AMT en exploitant a mené à une proposition de modifications des règles d'approbation des outils décisionnels de l'Agence. Cette proposition de modifications n'a pas encore été opérationnalisée par voie législative, par le gouvernement du Québec.

Planification locale

Le bilan, en ce qui a trait à la planification locale, est mitigé. En effet, seuls trois arrondissements, sur les 19 et les 15 villes reconstituées, ont réalisé un plan local de déplacement. En revanche, d'autres plans ont eu un certain succès : les *Plans de transport intégré du Mont-Royal et du Vieux-Montréal* se sont, en grande partie, concrétisés dans des projets. Par ailleurs, depuis 2012, Montréal a commencé l'étude de l'accessibilité du centre-ville et de l'ensemble de son territoire dans le but de produire un *Plan d'accessibilité au centre-ville et à l'île*.

Synthèse des dépenses

Le *Plan de transport* évalue les dépenses en transport nécessaires, pour la période quinquennale (2008-2012), ainsi qu'à plus long terme, pour une période de dix ans (2008-2018). Le suivi financier de la période quinquennale permet de dresser un bilan des investissements en immobilisations et en exploitation de transport des divers paliers de gouvernement ainsi que de la Ville de Montréal et de ses partenaires.

Les immobilisations acquises et capitalisées, dont Montréal est le maître d'œuvre, ont totalisé 2,85 G\$ sur cinq ans, dont 60,8 % sont consacrés au transport collectif, 24,6 % au réseau routier et au transport à vocation économique et 8,3 % au transport actif. Les fluctuations des investissements, pour cette période, s'expliquent, entre autres, par la fin de la PQTC, l'amorce de la révision du processus contractuel et la situation budgétaire difficile de la Ville.

Immobilisations pour la mise en œuvre du Plan de transport

Au total, 23 % de la somme investie en immobilisations, soit 649,2 M\$, ont été consacrées à la mise en œuvre du *Plan de transport*. Cette somme se répartie ainsi :

- **transport collectif** : 71,7 % des dépenses d'immobilisations pour la mise en œuvre du Plan. La STM a investi 459,0 M\$ (70,7 %), notamment pour l'acquisition d'autobus articulés et conventionnels ainsi que pour l'installation d'ascenseurs dans cinq stations de métro. La Ville de Montréal a investi 6,2 M\$ pour l'aménagement des voies réservées dans le réseau municipal.
- **transport actif** : 9,3 % des dépenses d'immobilisations pour la mise en œuvre du Plan, soit 60,6 M\$ pour le réseau cyclable et l'amélioration de la circulation piétonne.
- **amélioration de la sécurité et de la qualité de vie** : 4,3 % des dépenses d'immobilisations pour la mise en œuvre du Plan, soit 27,9 M\$ pour la sécurisation des carrefours, la mise aux normes des feux de circulation, le déploiement de mesures d'apaisement de la circulation, etc.
- **réseau routier** : 13,4 % des dépenses d'immobilisations pour la mise en œuvre du Plan. Montréal a investi, pour le réseau routier, plus de 86,8 M\$, dont 74,1 M\$ pour le réaménagement et l'amélioration de celui-ci et 12,7 M\$ pour le développement de nouvelles infrastructures routières.
- **planification locale et autre actifs** : 1,3 % des dépenses d'immobilisations pour la mise en œuvre du Plan, soit 8,7 M\$ pour des travaux concernant, notamment, le déploiement des STI.

Contribution des partenaires aux immobilisations

Les deux paliers supérieurs de gouvernement ont contribué à 42,0 % des investissements en transport. Dans les dernières années, ceci s'est traduit par une bonification des programmes de subventions des immobilisations de la STM, notamment à travers les subventions de la SOFIL pour l'acquisition de nouveaux véhicules. La STM a bénéficié de 798,9 M\$ du gouvernement provincial pour le maintien et l'amélioration des actifs, l'acquisition d'autobus, le réaménagement et le remplacement des voitures de métro, l'amélioration de l'accessibilité au réseau de métro et le développement de nouvelles infrastructures pour le réseau d'autobus.

Contributions de Montréal aux organismes de transport collectif

Le financement accordé par Montréal à la STM et à l'AMT est passé de 359,7 M\$ en 2008 à 423,7 M\$ en 2012, une hausse de 17,8 %. Une partie de ce financement est dédié à la mise en œuvre du Plan.

- **contribution de Montréal à la STM** : les dépenses de la STM pour le quinquennat totalisent 5,35 G\$, dont 1,78 M\$ ont été versés par Montréal et 123 M\$ ont été investis dans le *Plan de transport* pour l'amélioration des services (**chantier 5**). La contribution annuelle de Montréal a augmenté de 15,2 % en cinq ans, atteignant 372,9 M\$, en 2012.
- **contribution de Montréal à l'AMT** : Montréal a versé, en cinq ans, 217,7 M\$ à l'AMT, dont 29,5 M\$ ont été investis dans les immobilisations du *Plan de transport*. La contribution annuelle de Montréal a augmenté de 41,1 %, en cinq ans, atteignant 50,8 M\$, en 2012.

Contributions du gouvernement aux coûts d'exploitation de la STM

La moitié des dépenses d'exploitation du **chantier 5** de la STM est financée par le Fonds vert du gouvernement du Québec. De plus, la contribution de Québec est passée de 16,6 M\$ en 2008 à 58,7 M\$ en 2012, totalisant 194,9 M\$ en cinq ans, dont 160,9 M\$ ont été consacrés au **chantier 5**.

Synthèse des dépenses en transport

Pour la période quinquennale, les interventions relatives au *Plan de transport* atteignent 925,5 M\$, représentant 19,1 % des dépenses en transport. De ce montant, les immobilisations représentent 649,2 M\$ (67,4 %) et les dépenses d'exploitation du transport en commun, 313,3 M\$ (32,6 %). Toujours pour cette même période, Montréal a financé au total 412,4 M\$ (42,8 %) pour le déploiement du *Plan de transport*, Québec a investi 417,8 M\$ (43,4 %) et le gouvernement Canada, 132,4 M\$ (13,8 %).

Comparaison des investissements consentis par Montréal avec les objectifs du Plan de transport

La part des investissements assurés par Montréal et ses partenaires, pour la période quinquennale, peut être comparée aux estimations initiales de l'effort financier requis pour réaliser les 21 chantiers du *Plan de transport*, en dix ans. L'effort financier de la Ville de Montréal devait atteindre 240 M\$ par an, soit 1,2 G\$ en cinq ans, pour les immobilisations de nouvelles infrastructures et les coûts d'exploitation récurrents de nouveaux services de transport collectif. Les partenaires de la Ville devaient quant à eux investir 355 M\$ par an, d'ici 2018.

Le montant déboursé par Montréal pour la période quinquennale est proche du tiers de ce qui a été évalué en 2008 (34,4 %) pour remplir les objectifs du Plan. Ceci reflète un contexte budgétaire restreint de la Ville et illustre le défi de trouver une solution de financement dédiée, stable, récurrente et indexée, à l'échelle régionale et soutenue par les paliers supérieurs de gouvernement.

14.2 Évaluation en fonction des grands objectifs du Plan

Le *Plan de transport* repose sur une Vision qui, d'une part, affirme les besoins en transport pour la réalisation de la société, et, d'autre part, oriente le transport dans le sens d'une moindre dépendance à l'automobile :

« Assurer les besoins de mobilité de tous les Montréalais, en faisant de notre agglomération un endroit agréable à vivre ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement. Pour ce faire, Montréal veut réduire de manière significative la dépendance à l'automobile par des investissements massifs dans les modes de transport collectif et actif tels le tramway, le métro, l'autobus performant, le train, le vélo et la marche ainsi que sur des usages mieux adaptés de l'automobile tels le covoiturage, l'autopartage et le taxi. »

Les cinq grands objectifs du Plan précisent les exigences de cette Vision et rejoignent la notion de développement durable. Par définition, le transport est un bien qui fait l'objet d'une demande dérivée. Il est en fait consommé par les citoyens pour leur permettre de participer aux activités sociale et économique de fabrication des biens nécessaires au maintien de la vie.

Ces cinq objectifs déclinent les différents aspects que le transport doit avoir, du point de vue de la qualité et de la quantité du service de transport offert aux personnes, de sa contribution au bien-être de celles-ci, de ses caractéristiques environnementales, de sa performance à déplacer des marchandises et de son intégration au milieu urbain.

L'analyse suivante ne peut fournir une réponse complète quant au niveau d'atteinte des objectifs. Cela s'explique notamment par le fait que ces grands objectifs ne sont pas chiffrés et que les relations de cause à effet entre les interventions en transport et les résultats dans la société ne sont pas linéaires et totalement démontrables.

En reprenant un à un ces objectifs, il est possible de constater que la dernière période quinquennale a vu la réalisation d'interventions qui participent à l'atteinte de ces objectifs et qui permettent de percevoir l'impact du *Plan de transport*.

Objectif 1 : offrir des conditions optimales de déplacement en termes de temps, de confort, d'accessibilité, de sécurité et de coût

Le transport collectif s'est amélioré :

- en quantité de services offerts, avec 26 % plus de service kilométrique;
- en vitesse, notamment grâce aux MPB;
- en temps d'attente, par exemple avec le *Réseau 10 minutes max*;
- en confort, avec l'abaissement de la norme de charge dans les autobus et l'acquisition d'autobus articulés plus spacieux;
- en accessibilité aux personnes ayant des limitations fonctionnelles, avec la construction d'ascenseurs dans cinq stations de métro;
- en sécurité, avec la présence du SPVM dans le métro et de caméras dans les autobus;
- en coût, le transport collectif demeurant un mode économique par rapport aux coûts totaux beaucoup plus importants de l'automobile.

Par ailleurs, la mise en place de voies cyclables supplémentaires, de stationnements pour vélo, de BIXI ainsi que de nombreuses mesures de rue pour favoriser le cyclisme ont sensiblement amélioré les conditions de pratique du cyclisme. Il reste toutefois un important travail à faire au sujet des comportements des cyclistes et autres usagers de la route, du point de vue de la sécurité.

Le développement notable de l'autopartage ajoute à la panoplie de moyens de transport disponibles aux citoyens pour faciliter leurs déplacements en ville et réduire leur facture mensuelle de transport.

Le réseau routier, pas assez entretenu, mais mieux géré et plus sûr, permet maintenant d'offrir aux modes de transports alternatifs à l'auto solo un avantage concurrentiel en termes de temps de parcours. Cependant, pour les automobilistes qui constituent encore une grande part de la demande de transport, le réseau routier est devenu de plus en plus congestionné, en partie en raison des travaux de réparation, en grande partie dû à une demande encore en croissance forte.

Globalement, les interventions du Plan ont amélioré certaines caractéristiques de la mobilité, en diversifiant les modes de transport, dans les derniers cinq ans.

La qualité des déplacements en automobile n'a cependant pas été améliorée. Tous les usagers du système routier ont perdu du temps et subi des impacts en raison des travaux, de la congestion croissante et de la dégradation du réseau routier. Par ailleurs, la qualité des déplacements effectués en transport collectif a parfois été affectée par la saturation de plusieurs tronçons du métro aux heures de pointe et par les pannes de service.

Objectif 2 : améliorer la qualité de vie des citoyens, notamment dans les domaines de la santé et de la sécurité

L'utilisation des modes de déplacements autres que l'auto est en soi un facteur de santé. Les données d'enquêtes montrent une propension plus grande de la population à marcher. Il est également visible que les citoyens pédalent plus qu'avant. Utiliser le bus, le métro ou le train nécessite de marcher ou de pédaler pour accéder à ces services, ce qui est bénéfique pour la santé.

Quant à la sécurité, Montréal a marqué des points avec le déploiement, en 2006, d'une brigade de 133 policiers dédiés à la circulation et à la sécurité, ce qui a contribué à la baisse des accidents. Une multitude de petits gestes, comme les feux piétons, le maintien de l'interdiction de virage à droite au feu rouge, la réduction de la vitesse de 50 à 40 km/h dans les rues locales, la sécurisation de 144 carrefours s'additionnent pour rendre la ville plus sécuritaire. Pour atteindre de nouveaux sommets, en termes de réduction des accidents, il faudra toutefois employer plus de moyens radicaux et injecter les ressources nécessaires.

Objectif 3 : améliorer la qualité de l'environnement

Dans ce Bilan, le principal impact environnemental du transport analysé est les émissions de gaz à effet de serre (GES). Montréal a vu ses GES augmenter de 8 %, entre 1990 et 2010, alors que le Québec les a vu augmenter de 33 %. Bien plus, l'intensité d'émission par habitant à Montréal s'est maintenue, en vingt ans, à 2,5 t éq. CO₂/habitant (tonne d'équivalent de dioxyde de carbone), alors qu'elle a augmenté de 18,3 % à l'échelle québécoise pour atteindre 3,5 t éq. CO₂/habitant en 2010.

De surcroît, la qualité de l'air s'est fortement améliorée dans les cinq dernières années. Le nombre de jours de mauvaise qualité de l'air a diminué du tiers et les épisodes avec fort épisode de smog de moitié. Il est difficile de mettre le doigt sur les facteurs déterminants précis, mais il est probable qu'une utilisation grandissante des transports collectif et actif ait pu y contribuer.

Objectif 4 : soutenir le dynamisme de l'économie montréalaise

Les statistiques de tonnages de marchandises transportées qui transitent par le port et l'aéroport sont en légère hausse, même si la crise de 2009 a ralenti momentanément le rythme. Ces résultats ont été obtenus en même temps que la mise en place du réseau de camionnage afin de mieux canaliser les camions dans les artères et limiter les déplacements dans les zones habitées pour protéger la quiétude des milieux de vie.

Par ailleurs, l'emploi dans l'agglomération de Montréal est demeuré en faible croissance, par rapport à l'ensemble de la région, durant la période de 2008 à 2012.

Objectif 5 : planifier conjointement le transport et l'aménagement du territoire

Le Plan a proposé plusieurs interventions le long des corridors de transport majeurs, que ce soit dans le domaine du stationnement ou pour améliorer le service de transport collectif. Une analyse récente démontre que la densité résidentielle a augmenté plus rapidement aux abords des stations de métro qu'ailleurs dans l'île, soit d'un facteur de deux. Cette densité est d'ailleurs trois fois supérieure qu'ailleurs. L'avantage comparatif du métro, par rapport à d'autres modes, est un facteur d'attraction de projets résidentiels.

Pour conclure, la mise en œuvre, même inégale, des projets du *Plan de transport*, pour la période de 2008 à 2012, a permis le déploiement d'une offre substantielle de services modaux, d'une sécurité accrue, d'un bilan des émissions de GES encourageant, d'une légère croissance économique dans un contexte défavorable et, enfin, la constatation que le principe de densifier les corridors de transport majeurs semble trouver enfin une concrétisation sur le terrain.

15 Évaluation globale des avancements par chantier

Il a souvent été dit que le *Plan de transport* était ambitieux, notamment dans sa Vision à long terme, ses nouvelles orientations de transport durable ainsi que dans le défi que représente sa pleine réalisation, en raison de l'encadrement et des moyens insuffisants mis à la disposition de Montréal.

Les interventions du *Plan de transport* ont été regroupées dans 21 chantiers, les priorités de Montréal, à réaliser en dix ans. Dans le contexte des ressources disponibles et du niveau de collaboration avec ses partenaires, Montréal a adopté une stratégie de déploiement pour ce premier cycle de cinq ans. Cette stratégie a consisté à privilégier la réalisation des interventions sous sa compétence et en fonction de ses disponibilités financières. L'action de Montréal a donc porté sur le transport collectif en collaboration avec la Société de transport de Montréal (STM), le transport actif (vélo et marche) et la sécurité, ce que reflète l'avancement important de certains chantiers (3, 5, 9, 13, 17).

L'action de Montréal et de la STM a également porté sur le développement d'autres chantiers nécessitant la collaboration et le financement de partenaires gouvernementaux. Le degré d'avancement a été moindre en raison de la difficulté de faire converger les acteurs du système de transport montréalais, qui aurait permis de dépasser le stade de la planification.

Compte tenu des contraintes, les réalisations du *Plan de transport* pour la période de 2008 à 2012 constituent globalement un succès. En effet, il faut constater que les transports collectif et actif ont progressé fortement. La sécurité des déplacements s'est améliorée. Certains types de projets d'implantation difficile (Quartiers verts, mesures de modération de la circulation, piétonisation, etc.), émergent à force d'efforts. Beaucoup de chantiers, dont plusieurs grands projets d'infrastructures, ne sont cependant pas encore réalisés. Par ailleurs, il reste à la communauté montréalaise à augmenter l'effort nécessaire pour compléter la planification du transport à l'échelle locale.

Les paragraphes qui suivent présentent sommairement une appréciation globale des interventions réalisées, pour chacun des chantiers.

Chantier 1 : implanter un réseau de tramways au centre de l'agglomération

L'étude de faisabilité du projet de tramway desservant le Centre des affaires et le centre-ville a été terminée en 2011. Un groupe de réflexion sur le financement, formé de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain (CCMM) et de la Ville de Montréal, a déposé ses recommandations, en octobre 2012, en vue d'aider au démarrage de l'étude d'avant-projet au coût de 20 M\$. Le projet est en attente d'une solution de financement.

Chantier 2 : réaliser la navette ferroviaire entre le centre-ville et l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau

Le concept d'une navette ferroviaire dans les emprises ferroviaires a été abandonné en raison de la difficulté d'obtenir les droits de leur utilisation, à un prix raisonnable. Un nouveau concept alternatif de métro de surface a été proposé, en mars 2012, par Aéroports de Montréal (ADM). Le *Plan de mobilité de l'Ouest*, en cours d'élaboration, permettra d'établir le système optimal à implanter pour favoriser les déplacements dans l'Ouest de l'île ainsi que les échanges avec l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau.

Chantier 3 : moderniser le réseau de métro de Montréal

Le réaménagement des voitures actuelles a permis d'augmenter la capacité du métro de 8 à 10 %. La signature du contrat d'acquisition de 468 voitures, en octobre 2010, et leur mise en service, prévue en 2014, permettront d'augmenter la capacité du métro, dans le respect de l'échéancier prévu au *Plan de transport*.

Chantier 4 : prolonger le métro vers l'est

Le *Plan de transport* proposait le prolongement de la ligne 5-bleue vers l'est, entre la station de métro Saint-Michel et le boulevard Pie-IX (une station), pendant la période de 2008 à 2012. En 2009, à la demande de Montréal, Laval et Longueuil, des études de trois prolongements, chacun d'environ 7 km de longueur dans chaque ville, ont été réalisées pour les lignes 5-bleue, 2-orange et 4-jaune. Une des études en cours vise à établir la priorisation des futurs prolongements du réseau du métro.

Chantier 5 : améliorer les services de la STM pour accroître l'achalandage de 8 %, en cinq ans

La STM a dépassé tous les objectifs, en termes d'offre de service et d'achalandage. L'amélioration de ces services s'est effectuée par le biais d'une multitude d'efforts axés notamment sur :

- l'augmentation de l'offre kilométrique de service;
- l'accessibilité au réseau;
- les services aux usagers;
- les quatre axes stratégiques (dessertes du centre-ville et de sa périphérie, des axes les plus achalandés, des secteurs en développement et ajustée aux clientèles spécifiques);
- l'augmentation de la capacité de transport par le réaménagement des voitures de métro et du nombre d'autobus;
- la qualité du service;
- la minimisation des impacts environnementaux.

Plusieurs autres projets ont été réalisés, comme la création du *Réseau 10 minutes max*, l'augmentation du parc d'autobus et l'acquisition d'autobus articulés, l'installation d'ascenseurs dans cinq stations, la diffusion simultanée de l'information, l'implantation de supports à vélos à trois lignes d'autobus et l'utilisation de biodiesel pour l'ensemble du parc d'autobus.

Chantier 6 : favoriser le covoiturage, l'autopartage et le taxi

Proposée par Montréal, l'implantation de voies réservées au covoiturage, dans les autoroutes de l'île et aux approches de l'agglomération, ne s'est pas réalisée. Les Centres de gestion des déplacements et le site Internet de formation d'équipages Netlift se sont associés, en 2012, pour tenter de développer le marché du covoiturage.

L'autopartage est bien représenté à Montréal par la compagnie Communauto, dont la diffusion sur le terrain et la croissance de la clientèle sont importantes. Le développement de l'autopartage est cependant freiné par le manque de stationnement pour les véhicules sur et hors rue.

Plusieurs partenaires de Montréal ont rendu disponibles des places de stationnement pour le covoiturage, l'autopartage, les véhicules écoénergétiques et les microvoitures.

Enfin, l'industrie du taxi relèvera d'une nouvelle société paramunicipale appelée Bureau de taxi de Montréal. Une nouvelle réglementation impose désormais une signature visuelle distinctive et une formation obligatoire. Certaines mesures, comme l'utilisation de véhicules propres et l'aménagement des postes d'attente, restent à venir.

Chantier 7 : installer une plus grande capacité en transport en commun dans le corridor du pont Champlain et de l'autoroute Bonaventure

Les travaux, en vue de transformer l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain dans le tronçon des rues Wellington et Notre-Dame, seront terminés en 2015 et ce, si une entente avec le gouvernement du Québec portant sur le raccordement avec l'A-720 en tunnel est obtenue. Le projet de voies réservées dans le corridor Bonaventure fait l'objet d'études préliminaires par l'Agence métropolitaine de transport (AMT).

Le gouvernement du Québec a récemment annoncé son intention d'implanter un système léger sur rail (SLR) dans l'axe de l'A-10 et du centre-ville de Montréal. Ce futur système emprunterait le nouveau pont Champlain, dont la réalisation est prévue d'ici la fin 2021, par le gouvernement fédéral.

Chantier 8 : implanter un réseau de transport rapide par autobus en site propre

La réalisation, d'ici 2018, d'un système rapide par bus (SRB) dans l'axe du boulevard Pie-IX et du centre-ville a été proposée par le *Plan de transport*. La planification du projet se poursuit. L'approbation du concept de voies centrales bidirectionnelles dans le boulevard Pie-IX a eu lieu en avril 2010 et la reconstruction du carrefour Henri-Bourassa/Pie-IX se terminera en 2014. Le début des travaux d'aménagement du SRB est prévu pour l'été 2014. L'ajout d'une autre ligne de SRB, dans le boulevard Henri-Bourassa, est prévue par le *Plan de transport*, d'ici 2018.

Chantier 9 : implanter des mesures préférentielles pour autobus (MPB) dans 240 km d'artères

L'implantation de MPB a touché 87 km du réseau. L'objectif du *Plan de transport* est de 240 km en 10 ans ou 120 km en cinq ans. Les efforts ont donc permis de réaliser près de 73 % de l'objectif.

Chantier 10 : élaborer la planification locale des déplacements

Ce chantier accordait trois ans aux arrondissements et aux villes reconstituées pour planifier leurs besoins en matière de déplacements dans leur territoire et par le biais d'un plan local de déplacements (PLD). À cette fin, Montréal a publié, en 2009, le *Guide des plans locaux de déplacements* pour soutenir les arrondissements et les villes reconstituées dans l'élaboration, l'adoption et la mise en œuvre d'un PLD, ainsi que pour assurer une cohérence entre ces plans.

Après cinq ans, seuls les arrondissements du Plateau-Mont-Royal et de Saint-Laurent ont adopté un PLD. Deux sont en cours d'élaboration dans les arrondissements de Rosemont–La Petite-Patrie et de Montréal-Nord. Le bilan des PLD est ainsi faible.

Certains plans particuliers ont cependant été réalisés ou sont en cours d'élaboration :

- *Plan de transport intégré du Mont-Royal;*
- *Plan sectoriel de gestion des déplacements du Vieux-Montréal 2010-2017;*
- *Plan directeur de gestion des déplacements du centre-ville, inclus dans un nouveau Plan d'accessibilité au centre-ville et à l'île.*

Chantier 11 : moderniser la rue Notre-Dame

Malgré l'arrêt des activités de planification imposées par le ministère des Transports du Québec, Montréal a poursuivi ses actions, selon ses compétences, pour améliorer la circulation dans le secteur (planification du prolongement du boulevard de l'Assomption, implantation de mesures d'apaisement dans l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, élaboration d'un concept de voie réservée pour les boulevards Pie-IX et René-Lévesque) et pour sécuriser l'axe de certains tronçons problématiques.

Chantier 12 : réaliser le train de l'Est

Les travaux d'aménagement du tronçon de la nouvelle ligne de train de banlieue, reliant l'est de l'île au centre-ville de Montréal, ont été amorcés à l'été 2009. La replanification de certains travaux a entraîné des délais dans la réalisation du projet. La mise en service est prévue en 2014, après une période d'essais et de rodage des équipements. La livraison des voitures et des locomotives est déjà commencée.

Chantier 13 : doubler le réseau cyclable de Montréal, en sept ans

Le réseau cyclable a été bonifié de 187 km de voies cyclables, entre 2008 et 2012. Cela correspond à une augmentation de près de 45 % en cinq ans, en retard sur la progression prévue. L'acceptabilité sociale de certains projets est un important facteur de ralentissement. Le système de vélos en libre-service BIXI a couvert la partie centrale de l'île de Montréal. L'utilisation du vélo, en particulier l'achalandage des voies cyclables et de BIXI, est en hausse constante. D'autres efforts seront requis pour permettre l'ajout d'environ 200 km additionnels, d'ici 2015.

Chantier 14 : mettre en œuvre la *Charte du piéton*

Plusieurs champs d'application de la *Charte du piéton* (intégrée au *Plan de transport*) faisaient déjà l'objet d'interventions avant l'adoption du Plan. Depuis, plusieurs projets ont été réalisés, sans que les efforts fassent partie d'un programme bien articulé. C'est notamment le cas de l'installation de feux à décompte numérique, la sécurisation des passages piétonniers, les piétonnisations de rue et l'amorce des Quartiers verts.

Chantier 15 : consolider le caractère piétonnier du centre-ville et des quartiers centraux

Montréal a réalisé quelques projets de piétonnisation de rue dans le centre-ville : les rues Saint-Paul, Sainte-Catherine et McTavish en sont des exemples. Plusieurs intersections ont été sécurisées. Certains projets, comme le Quartier des Spectacles et l'aménagement de la place d'Armes face à la basilique Notre-Dame, constituent des espaces d'ambiance piétonne. En revanche, le *RÉSO* n'a pas fait l'objet de développement.

Chantier 16 : redonner aux résidents des quartiers montréalais la qualité de vie qui leur revient

Ce chantier concerne principalement le concept des Quartiers verts et n'avait pas été précisé, en termes d'échéancier. L'implantation, à grande échelle dans le milieu montréalais, de ce type de concept à caractère innovant est une entreprise difficile. Après cinq ans d'efforts, Montréal a amorcé la réalisation d'un premier Quartier vert dans l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve et a statué pour sept autres projets dans d'autres arrondissements. Les Quartiers verts font référence à des périmètres désignés à l'intérieur desquels s'appliqueront des mesures d'aménagement visant à apaiser la circulation et à encourager l'utilisation des modes de déplacement actifs et alternatifs.

Enfin, le *fascicule 1-Quartiers verts* du *Guide d'aménagement durable des rues de Montréal* a été publié en avril 2013, afin d'harmoniser la démarche des arrondissements.

Chantier 17 : accroître la sécurité des déplacements

Avec l'introduction de 133 nouveaux policiers dédiés à la circulation, en 2006, les années 2007 et 2008 ont vu les accidents avec décès et blessés chuter de façon importante. De 2009 à 2012, le bilan des accidents s'est stabilisé à ce plus bas niveau, malgré des efforts importants sur plusieurs fronts.

Montréal a sécurisé 144 carrefours, entre 2008 et 2012 (29 par année), en deçà de l'objectif théorique de 50 carrefours par année pendant dix ans. Plusieurs autres interventions réalisées ou en bonne voie de l'être ont contribué à la sécurité des déplacements :

- la mise aux normes des feux de circulation;
- la mise en place de photoradars;
- l'installation de caméras aux feux rouges;
- le déploiement de la limite de vitesse à 40 km/h dans les rues locales.

Les discussions se poursuivent en vue de créer un Bureau de la sécurité des déplacements qui canaliserait, de façon efficace, les efforts de la police et des services techniques.

Chantier 18 : entretenir et compléter le réseau routier de l'île

En plus d'assurer l'entretien et la gestion du réseau, ce chantier a pour but de faire en sorte que chaque projet routier en soit un urbain et intégré. Le niveau de réalisation a été inégal selon les orientations du Plan. Les investissements pour l'entretien et le réaménagement ont été en-dessous du minimum historique prévu par le *Plan de transport*.

Le principe du partage de la chaussée a été appliqué pour permettre de donner de la place aux modes de transports collectif et actif. Des efforts ont été faits pour protéger la vie de quartier, par le biais d'une gestion axée sur la réduction de la vitesse et la canalisation de la circulation dans les artères, en particulier les camions. Enfin, quelques projets sont en cours pour soutenir l'accès au port de Montréal, à certaines gares du futur train de l'Est et au secteur Bois-Franc de l'arrondissement de Saint-Laurent. Plusieurs autres projets sont encore à l'étape de la planification. Globalement, même si l'action dans le domaine routier s'est imprégnée des principes du *Plan de transport*, le chantier reste en-deçà des propositions de ce dernier.

Chantier 19 : faciliter le transport des marchandises et les déplacements à vocation économique

Le chantier vise le maintien et l'amélioration des infrastructures stratégiques telles que le port de Montréal, l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau, de même que les réseaux ferroviaires et routiers. Quelques projets sont en voie de réalisation pour améliorer l'accès au port. Le principal projet, la modernisation de la rue Notre-Dame (**chantier 11**), est toutefois inactif à ce jour. Les travaux de l'échangeur Dorval, maintenant amorcés, et le *Plan de mobilité de l'Ouest*, en cours de réalisation, contribueront à l'amélioration de l'accès à l'aéroport. Par ailleurs, Montréal soutient les actions stratégiques qui touchent au corridor ferroviaire Québec-Windsor, de même que le projet de la *Porte continentale Ontario-Québec*.

Chantier 20 : revoir la gouvernance

Montréal a proposé de réviser la gouvernance métropolitaine pour donner la responsabilité du transport collectif métropolitain aux élus régionaux de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et un rôle d'exploitant des trains de banlieue et des équipements métropolitains à l'AMT. De façon globale, la gouvernance est demeurée la même dans la région métropolitaine.

Donné par le gouvernement du Québec, le mandat de réaliser le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD)*, un instrument de planification qui arrime aménagement et transport, a renforcé le rôle de la CMM soit celui de planificateur de l'espace régional en conjonction avec le transport.

Chantier 21 : se donner les moyens de nos ambitions

En général, les propositions du *Plan de transport* n'ont pas été mises en place, sauf l'utilisation par Montréal des nouveaux champs fiscaux obtenus du gouvernement du Québec. Les demandes adressées au gouvernement fédéral n'ont pas été retenues. Celles faites au gouvernement du Québec ont été en partie satisfaites :

- les nouveaux champs fiscaux ont permis d'instaurer des taxes sur le stationnement et l'immatriculation des véhicules à Montréal;
- le *Programme d'aide gouvernementale au transport collectif de personnes* a été légèrement bonifié pour permettre de subventionner à 50 % la location d'autobus;
- le nouveau cadre financier du transport collectif métropolitain a été accueilli dans le budget 2010 du gouvernement du Québec, mais non appliqué par après.

La proposition centrale du Plan d'un péage routier régional n'a pas été réalisée. Les discussions et les études n'ont pas été engagées suffisamment. Le projet nécessite une longue période de maturation, à l'image des péages dans d'autres villes.

Le financement du Plan a été réalisé essentiellement en utilisant les programmes et les budgets de Montréal et de ses partenaires. Montréal a fait un effort croissant important pour aider les transports collectif et actif.

16 Conclusion

Montréal vient de terminer une première période quinquennale de mise en œuvre du *Plan de transport*. Le présent rapport en constitue le Bilan.

Issu du *Sommet de Montréal* de 2002, le *Plan de transport* a nécessité plus de cinq ans d'élaboration jusqu'à son adoption à l'unanimité, en juin 2008. Il a d'abord puisé dans une pensée en transport que Montréal a développée depuis les années 90. Il s'est ensuite inspiré des plans avant-gardistes d'autres villes importantes, du tournant de l'an 2000. Il a également bénéficié d'une large adhésion dans la société, notamment manifestée lors des consultations publiques.

Le Plan a poussé à l'action et aux réalisations. La tâche n'a pas été facile. Montréal s'est concentrée sur ses domaines d'intervention propres : les transports collectif et actif ainsi que la sécurité. Mission accomplie pour ces cinq premières années, tout en poursuivant les efforts.

Soutenue par les programmes d'aide des gouvernements du Canada et du Québec et par un effort financier important de Montréal, la Société de transport de Montréal a pris un essor remarquable en offre de services. Elle a augmenté son achalandage à un niveau record de 412,6 millions de passagers, en 2012. Le vélo a bénéficié d'un réseau cyclable augmenté de 45 % (187 km de plus) et d'un système de vélos en libre-service (BIXI) de classe mondiale. Ces éléments ont contribué à créer un engouement bien perceptible pour ce mode de transport actif. Enfin, la sécurité des déplacements a été renforcée puisque les données montrent une diminution des accidents.

Plusieurs projets concernant la marche ont été réalisés. C'est notamment le cas de l'installation de nombreux feux à décompte numérique, les piétonnalisations de rue, la sécurisation des passages piétonniers, et, récemment, les Quartiers verts, dont on a commencé la planification. Durant la dernière période quinquennale, Montréal n'a cependant pas encadré ses efforts dans un programme structuré et prioritaire, apte à réaliser des projets qui couvriraient tous les champs d'application de la *Charte du piéton*.

Par ailleurs, le réseau routier municipal n'a pas été suffisamment entretenu et réhabilité pendant les cinq dernières années et il s'est dégradé. Il a cependant fait l'objet de projets pour faciliter l'accès au futur train de l'Est, au port de Montréal, à l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau et à certains secteurs de Montréal en développement. Il est mieux géré en étant partagé entre les autos, les camions, les autobus, les vélos et les piétons. Il a également bénéficié d'interventions comme la modernisation des feux de circulation, un meilleur contrôle de la vitesse et une sécurité accrue.

Les grands projets de transport collectif de nature métropolitaine, sauf le train de l'Est en voie d'achèvement, n'ont pas beaucoup progressé, en termes de réalisations concrètes à ce jour. Ils ont fait face aux enjeux de la priorisation et des insuffisances financières.

À ce jour, Montréal n'a pu obtenir les changements demandés dans le *Plan de transport* à la structure de financement et de gouvernance. Elle a cependant participé à toutes les activités d'échanges à l'échelle métropolitaine, en particulier à l'élaboration du *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* et à la consultation de la Communauté métropolitaine de Montréal portant sur le financement. De plus, elle a récemment participé à la consultation gouvernementale portant sur une future *Politique de mobilité durable*. Elle espère que cette Politique marquera un tournant, en termes d'encadrement du transport à Montréal, en vue de poursuivre les efforts pour transformer les transports et changer Montréal.

En conclusion, les cinq dernières années de mise en œuvre ont permis de réaliser des projets qui se sont inscrits dans les grands objectifs du *Plan de transport* en matière de conditions de transport, de qualité de vie, d'environnement, de soutien à l'économie et d'intégration à l'aménagement du territoire.

Le présent Bilan donne amplement matière à réflexion pour la révision du *Plan de transport*, prochaine étape prévue pour apporter les ajustements aux orientations et à la priorisation des interventions de Montréal et de ses partenaires.

Annexe A

Indicateurs

Indicateur	Unité	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Note
A.1 Transport en commun - Moyens								
Offre kilométrique - métro	M véh-km	64,3	75,4	76,2	76,5	77,1	78,2	1
Offre kilométrique - bus	M véh-km	69,7	72,1	77,3	81,1	84,9	90,1	1
Offre kilométrique - total métro et bus	M véh-km	134,0	147,5	153,5	157,6	162,0	168,3	1
Lignes - service Bus	Nombre	190	196	202	209	213	219	2
Lignes - taxis collectifs	Nombre	8	11	10	10	11	13	2
Lignes - navettes Or	Nombre	0	3	7	10	10	10	2
Station de métro avec ascenseurs	Nombre	0	3	7	8	8	8	2
Lignes accessibles aux personnes en fauteuil roulant	Nombre	154	154	154	158	162	167	2
Évolution du titre mensuel de la STM - tarif ordinaire	\$	65,00	66,25	68,50	70,00	72,75	75,50	1
Évolution du titre mensuel de la STM - tarif réduit	\$	35,00	36,00	37,00	38,75	41,00	43,75	1
A.1 Transport en commun - Résultats								
Achalandage total STM (selon revenus voyageurs)	M usagers	367,5	382,5	382,8	388,6	404,8	412,6	2
Achalandage annuel - métro (selon entrants tourniquets)	M usagers	222,0	233,4	235,2	239,3	250,0	249,8	2
Achalandage annuel - transport adapté	M usagers	2,1	2,3	2,4	2,7	2,9	3,1	2
Achalandage annuel - taxis collectifs	K usagers	29,5	32,5	37,7	34,3	38,8	41,3	2
Achalandage total annuel du TC - région	M usagers	453,0	472,2	471,8	478,9	500,1	512,0	3
Occupation annuelle - stationnements incitatifs	%	76	79	76	78	82	80	3
Achalandage annuel - trains de banlieue de l'AMT	M déplacements	15,2	15,7	15,2	15,5	16,6	17,4	3
Part modale du TC - île de Montréal (déplacements produits et attirés en 24 h)	%	24,8 ²⁰⁰³	27,5	-	-	-	-	4

¹ Société de transport de Montréal, *Bilan 2007-2011 PASTE.C.*

² Société de transport de Montréal

³ Agence métropolitaine de transport, *Bilan annuel 2008 à 2012.*

⁴ Agence métropolitaine de transport, *Enquête Origine-Destination 2003 et 2008.*

Indicateur	Unité	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Note
A.2 Transport actif - Moyens								
Longueur du réseau cyclable	Km	416	464	510	534	560	602	1
Stations BIXI - Île de Montréal	Nombre	0	0	400	400	405	405	2
Vélos BIXI	Nombre	0	0	5000	5000	5050	5120	2
Rues piétonnes	Nombre	3	4	6	9	9	14	2
A.2 Transport actif - Résultats								
Résidants à 300 mètres du réseau cyclable	Nombre	647 200 ²⁰⁰⁶	-	-	-	-	1 095 000	3
Résidants à 300 mètres du réseau BIXI	Nombre	0	0	453 500	453 500	512 800	512 800	3
Abonnés annuels au service BIXI	Nombre	0	0	10 800	32 400	40 000	49 300	2
Déplacements annuels (BIXI)	M déplacements	0	0	1,1	3,3	4,2	4,4	2
Part modale de la marche - Île de Montréal	%	1,5 ²⁰⁰³	2,1	-	-	-	-	4
Part modale du vélo - Île de Montréal	%	14,5 ²⁰⁰³	16,3	-	-	-	-	4

¹ Ville de Montréal

² Société de vélo en libre-service

³ Ville de Montréal

⁴ Agence métropolitaine de transport, *Enquête Origine-Destination 2003 et 2008*.

Indicateur	Unité	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Note
A.3 Usages collectifs de l'automobile - Moyens								
Stations de véhicules d'autopartage - région	Nombre	169	200	238	270	288	303	1
Véhicules d'autopartage - région	Nombre	-	652	776	881	921	924	1
A.3 Usages collectifs de l'automobile - Résultats								
Abonnés à l'autopartage - région	Nombre	-	13 731	16 512	18 538	20 358	22 692	1
Distance annuelle totale parcourue en autopartage - région	Millions de km	-	17,3	19,8	21,2	21,0	23,0	1
Distance annuelle moyenne parcourue par abonné à l'autopartage - région	Km	-	1260	1199	1141	1032	1015	1
Taux d'occupation moyen des véhicules de promenade - région	Personne par véhicule	1,26 ²⁰⁰³	1,25	-	-	-	-	2
Taux d'occupation moyen des véhicules de promenade - Île de Montréal	Personne par véhicule	1,30 ²⁰⁰³	1,29	-	-	-	-	2
Organisations inscrites aux centre de gestion des déplacements	Nombre	-	59	-	-	-	166	3

¹ Communauto

² Agence métropolitaine de transport

³ Centre de gestion des déplacements

Indicateur	Unité	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Note
A.4 Sécurité et qualité de vie - Moyens								
Intersections réaménagées (cumulatif)	Nombre	16	67	105	114	136	160	1
Constats d'infraction émis par année	Nombre	458 990	464 866	462 739	463 180	426 084	395 500	2
A.3 Sécurité et qualité de vie - Résultats								
Distance moyenne par déplacement - marche	Km	0,66 ²⁰⁰³	0,76	-	-	-	-	3
Distance moyenne par déplacement - vélo	Km	2,7 ²⁰⁰³	3,0	-	-	-	-	3
Collisions mortelles par année	Nombre	47 (moy. 2003-2007)	33	33	38	37	33	4
Collisions corporelles par année	Nombre	7071 (moy. 2003-2007)	5500	5872	6023	5708	5354	4
Collisions avec dommages matériels seulement par année	Nombre	29 470 (moy. 2003-2007)	31 949	29 626	27 814	28 536	26 244	4

¹ Ville de Montréal, Service des infrastructures, transport et environnement

² Service de police de la Ville de Montréal

³ Agence métropolitaine de transport, *Enquête Origine-Destination 2003 et 2008*.

⁴ Service de police de la Ville de Montréal

Indicateur	Unité	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Note
A.5 Réseau routier et stationnement - Moyens								
Place de stationnement tarifées sur et hors rue gérées par la SCSM	Nombre	-	20 602	20 583	20 730	21 060	-	1
Terrains de stationnement gérés par la SCSM	Nombre	-	43	43	41	37	-	1
A.5 Réseau routier et stationnement - Résultats								
Taux de motorisation des ménages - Île de Montréal	Véh/ménage	0,83 ²⁰⁰⁶	-	-	-	0,87	-	2
Somme des DJMA des 15 ponts entourant l'île de Montréal	Véh/jour	1 301 000	1 289 600	1 288 000	1 307 314	1 285 314	1 274 314	3
Somme des DJMA de six sections courantes d'autoroute (13,15,25 et 40) - Île de Montréal	Véh/jour	-	670 000	679 000	681 000	691 000	-	4
Véhicules immatriculés - Île de Montréal	Nombre	-	708 148	720 027	732 481	734 795	740 570	5
Déplacements quotidiens en véhicules de promenade - région	Nombre	-	4 875 684	-	-	5 062 924	-	6
Utilisation du réseau routier par les véhicules de promenade (heures)	Véh.-h/jour	-	1 666 018	-	-	1 775 085	-	6
Utilisation du réseau routier par les véhicules de promenade (km)	Veh.-km/jour	-	72 643 748	-	-	75 952 961	-	6

¹ Société en commandite Stationnement de Montréal

² Société de l'assurance automobile du Québec et Statistique Canada, *Recensement des populations 2006 et 2011*.

³ Ministère des Transports du Québec et Société des ponts fédéraux Limitée

⁴ Ministère des Transports du Québec, comptages

⁵ Société de l'assurance automobile du Québec

⁶ Ministère des Transports du Québec, simulations dans le territoire complet de l'enquête *Origine-Destination 2008*.

Indicateur	Unité	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Note
A.6 Environnement - Résultats								
Gaz à effet de serre produits par les transports routiers - Île de Montréal	Tonnes éq. de CO ₂ /résident	2,46 ¹⁹⁹⁰ 2,71 ²⁰⁰⁶	-	2,52	2,51	-	-	1
Gaz à effet de serre produits par la STM	G éq. CO ₂ passager-km	51,1	49,4	49,1	49,3	48,6	47,4	2
Qualité d'essence vendue dans le territoire de l'AMT	Millions de litres	3400	3409	3310	3192	3310	-	3
A.7 Aménagement du territoire - Résultats								
Logis à 500 mètres des stations de métro - Île de Montréal	Nombre	182 330 ²⁰⁰⁶	-	-	-	192 083	-	4
Logis à 500 mètres des gares de train de banlieue - Île de Montréal	Nombre	31 137 ²⁰⁰⁶	-	-	-	36 143	-	4

¹ Ville de Montréal

² Société de transport de Montréal

³ Agence métropolitaine de transport

⁴ Statistique Canada, *Recensement du Canada 2006 et 2011*, compilation de la Ville de Montréal

Indicateur	Unité	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Note
A.8 Déplacements à vocation économique et transport de marchandises - Résultats								
Marchandises manutentionnées au port de Montréal, par année	M de tonnes	26,02	27,87	24,52	25,92	28,53	28,42	1
Conteneurs manutentionnés au port de Montréal, par année	M de conteneurs (EVP)	1,36	1,47	1,25	1,33	1,36	1,38	1
Croisiéristes au port de Montréal, par année	Nombre	34 809	39 636	38 770	40 142	38 031	54 752	1
Camions/tracteurs routiers immatriculés - île de Montréal	Nombre	24 906	24 092	23 283	22 964	23 385	23 896	2
Fret aérien manutentionné à l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau	K de tonnes	157	99	87	107	105	92	3
Fret aérien manutentionné à l'Aéroport de Mirabel	K de tonnes	114	95	87	88	96	93	3
Passagers domestiques à l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau	M de passagers	5,39	5,28	4,79	4,96	5,23	5,33	3
Passagers transfrontaliers à l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau	M de passagers	3,19	3,07	2,86	3,15	3,20	3,23	3
Passagers internationaux à l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau	M de passagers	4,25	4,47	4,57	4,86	5,24	5,24	3
Passagers à l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau (total)	M de passagers	12,83	12,82	12,22	12,97	13,67	13,80	3
Emplois - île de Montréal	K emplois	932	950	920	950	939	942	4
Taux d'emploi annuel - île de Montréal	% personnes occupées/ personnes de 15 ans et plus	59,5	60,1	57,6	58,9	57,9	57,7	4

¹ Administration portuaire de Montréal

² Société de l'assurance automobile du Québec

³ Aéroports de Montréal

⁴ Statistique Canada, *Enquête sur la population active 2012*

Indicateur	Unité	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Note
A.9 Synthèse des dépenses - Résultats								
Dépenses totales en immobilisations (Ville de Montréal, 19 arrondissements et STM)	M\$	-	607,4	672,8	568,4	498,6	501,6	1
Dépenses en immobilisations dédiées au <i>Plan de transport</i>	M\$	-	103,5	156,1	140,5	133,7	115,4	1
Dépenses en immobilisations hors <i>Plan de transport</i>	M\$	-	503,9	516,7	427,9	364,9	386,1	1
Pourcentage des immobilisations dédiées au <i>Plan de transport</i>	%	-	17	23	25	27	23	1
Contribution financière de Montréal aux immobilisations	M\$	-	413,3	429,0	218,6	264,9	335,0	1
Contribution financière du Québec aux immobilisations	M\$	-	138,6	193,0	167,9	177,4	154,9	1
Contribution financière du Canada aux immobilisations	M\$	-	55,5	50,8	181,9	56,3	11,6	1
Contribution financière de Montréal à l'AMT	M\$	-	36,0	40,6	42,6	47,7	50,8	1
Déboursé total de Montréal dédié au <i>Plan de transport</i>	M\$	-	60,0	104,0	63,0	84,0	102,0	1
Subvention totale du Québec dédiée au <i>Plan de transport</i>	M\$	-		417,8 (2007-2012)				1
Subvention totale du Canada dédiée au <i>Plan de transport</i>	M\$	-		132,4 (2007-2012)				1

¹ Ville de Montréal, Service des finances et Société de transport de Montréal

Annexe B

Sigles

Liste des sigles

ADM	Aéroports de Montréal
AMT	Agence métropolitaine de transport
AOT	Autorité organisatrice de transport
APM	Administration portuaire de Montréal
AQTr	Association québécoise des transports
ATC	Association des transports du Canada
BIXI	Système de vélos en libre-service
BIXI-Bus	Programme de rabais à l'abonnement annuel BIXI et à la carte OPUS à l'année de la STM
BSD	Bureau de la sécurité des déplacements
CAM	Carte autobus-métro
Carte CAMPUS	Programme de transport collectif universel CAMPUS (tarif exclusif pour les étudiants inscrits à temps plein à l'Université de Montréal, membres de la FAÉCUM et qui résident sur l'île de Montréal)
CCMM	Chambre de commerce du Montréal métropolitain
CGD	Centre de gestion des déplacements
CGMU	Centre de gestion de la mobilité urbaine
CMM	Communauté métropolitaine de Montréal
CMTC	Conseil métropolitain de transport en commun
CN	Canadien National
CP	Chemins de fer Canadian Pacifique
DJMA	Débit journalier moyen annuel
DSP	Direction de santé publique de Montréal
EVP	Équivalent vingt pieds
FAECUM	Fédération des associations étudiantes du campus de l'Université de Montréal
FCM	Fédération canadienne des municipalités
FORT	Fonds des réseaux de transport terrestre
GES	Gaz à effet de serre
GPS	<i>Global Positioning System</i>
iBUS	Système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs en temps réel
IPC	Indice des prix à la consommation
IPT	Indice des prix au transport
ISQ	Institut de la statistique du Québec
kt éq. CO ₂	Kilotonne d'équivalent dioxyde de carbone
MPB	Mesures préférentielles pour bus
MRC	Municipalité régionale de comté
MTQ	Ministère des Transports du Québec
OMIT	Organisation municipale et intermunicipale de transport
OPUS	Carte d'abonnement au transport en commun
PACC	Plan d'action sur les changements climatiques
PAGASTC	Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services de transport en commun
PASTEC	Programme d'amélioration des services de transport en commun
PDDCM	Plan de développement durable de la collectivité montréalaise

PDM	Plan de développement de Montréal
PAGTCP	Programme d'aide gouvernementale au transport collectif de personnes
PGMR	Plan de gestion des matières résiduelles
PICQ	Programme d'infrastructures Canada – Québec
PLD	Plan local de déplacements
PMAD	Plan métropolitain d'aménagement et de développement
PQTC	Politique québécoise du transport collectif
PTI	Programme triennal d'immobilisations
RAA	Réseau artériel d'agglomération
RAM	Réseau artériel métropolitain
RÉSO	Réseau piétonnier intérieur
RMR	Région métropolitaine de recensement
RUTA	Regroupement des usagers du transport adapté et accessible
SAAQ	Société de l'assurance automobile du Québec
SCHL	Société canadienne d'hypothèques et de logement
SCSM	Société en commandite Stationnement de Montréal
SITE	Service des infrastructures, du transport et de l'environnement
SLR	Système léger sur rail
SOFIL	Société de financement des infrastructures locales du Québec
SPVM	Service de police de la Ville de Montréal
SRB	Système rapide par bus
SRD	Sans retour au domicile
STI	Systèmes de transport intelligents
STL	Société de transport de Laval
STM	Société de transport de Montréal
t éq. CO ₂	Tonne d'équivalent dioxyde de carbone
TOD	<i>Transit Oriented Development</i>
TPS	Taxe sur les produits et services
TQSR	Table québécoise de la sécurité routière
TVQ	Taxe de vente du Québec
Forfait Tandem	
VÉLO-STM	Offre préférentielle de titres STM pour les membres de Vélo Québec Association
Wi-Fi	<i>Wireless Fidelity</i>

Annexe C

**Prix décernés à la Ville de Montréal et à la
Société de transport de Montréal (STM)**

Prix décernés à la Ville de Montréal et à la STM

Prix décernés à la Ville de Montréal

- *Grand prix d'excellence en transport* de l'Association québécoise des transports (AQTr) (2012), dans la catégorie *Sécurité routière*, pour les sas vélo et l'aménagement de la rue Saint-Urbain;
- *Grand prix d'excellence en transport* de l'AQTr (2012), dans la catégorie *Systèmes de transport intelligents*, pour l'implantation d'un gabarit virtuel sous le viaduc de la rue Guy;
- *Prix d'ingénierie en sécurité routière* de l'Association des transports du Canada (ATC [2011]), pour le déploiement de la limite de vitesse à 40 km/heure dans les rues locales;
- *Prix de réalisation en transports urbains durables* de l'ATC (2009-2010) et *Grand prix d'excellence en transport* de l'AQTr (2010), dans la catégorie *Environnement*, pour le réseau cyclable de Montréal et BIXI;
- Troisième rang mondial des meilleurs parcours à vélo urbains du Time Magazine (2009), pour la piste cyclable du canal de Lachine;
- *Prix Distinction* de l'AQTr (2008) et *Prix leadership climatique* de la Conférence de Copenhague sur le climat (2009) pour le volet gouvernance du *Plan de transport*;
- *Grand prix d'excellence en transport* de l'AQTr (2008), dans la catégorie *Réalisation technique*, pour la piste cyclable du boulevard De Maisonneuve.

Prix pour le BIXI

- *Prix Good Design Awards* du Chicago Athenaeum (2010), dans la catégorie *Environnement*;
- *Prix du projet de l'année* du Project Management Institute de Montréal (2010);
- Médaille d'or de l'Éco Design FERBIE (2009);
- Médaille d'or de l'Edison Best Product Award (2009), dans la catégorie *Énergie et développement durable*;
- Médaille d'or aux *Prix du leadership*, dans le secteur public de l'Institut d'administration publique du Canada et Deloitte (2009);
- Médaille de bronze à l'International Design Excellence Awards de l'Industrial Designers Society of America (2009), dans la catégorie *Transport*;
- Mention dans la liste des meilleures inventions du Time Magazine (2008).

Prix décernés à la STM

- *Prix Mercuriades* de la Fédération des chambres de commerce du Québec (2012), dans les catégories *Accroissement de la productivité* et *Développement durable*;
- *Prix Best Green Initiative* du Congrès annuel international de MetroRail (2010-2011-2012);
- *Prix de leadership* de l'Association canadienne du transport urbain (ACTU), dans la catégorie *Environnement* (2012), pour le projet du renouvellement du parc de véhicules destinés aux fonctions de supervision des services de bus et de transport adapté;
- *Grand prix d'excellence en transport* de l'AQTr, dans la catégorie *Système de transport intelligent* (2011), pour le projet *OPUS*;
- *Prix des entreprises* de l'ACTU (2011), dans la catégorie *Innovation*, pour le *Plan d'accessibilité universelle*;
- *Prix des entreprises* de l'ACTU (2011), dans la catégorie *Rendement supérieur/Réalisation exceptionnelle*, pour l'Express Bus 747;
- *Défi Climat* (2011), pour la meilleure participation des employés, dans la catégorie *Entreprises de 5000 employés et plus*;
- *Prix de reconnaissance* de l'Association du transport urbain du Québec (ATUQ [2010]), pour le projet *Sécuribus*;
- Prix de l'ACTU (2010), dans la catégorie *Rendement supérieur*, pour la performance du métro;
- *Grand Prix Grafika Infopresse* (2010), toutes catégories confondues, pour le positionnement;
- *Prix d'excellence en transport* de l'AQTR (2010), dans la catégorie *Grand public* pour le positionnement;
- *Prix Meilleure société de transport en Amérique du Nord* de l'American Public Transportation Association (2010);
- *Prix des collectivités durables* de la Fédération canadienne des municipalités (2010), pour le *Programme de démonstration en transport urbain*;
- *Prix Coup de cœur pour un Québec famille* (2009), pour le programme *Sorties en famille*
- *Prix du génie-conseil québécois* (2009), pour la modernisation des télécommunications du réseau du métro;
- *Prix d'excellence* de l'ACTU (2009), dans la catégorie *Conduite écologique*;
- *Prix Distinction* de l'AQTr (2009) et *Prix d'excellence* de l'ACTU (2009) pour le *Programme d'amélioration des services de transport en commun* (PASTEC);
- Prix de l'ATUQ (2009) pour le *Programme de mise en marché*;
- *Grand Prix Boomerang* (2009), volet marketing, pour le planificateur de sorties culturelles.

Annexe D

Bilan des réalisations des arrondissements

Initiatives marquantes des arrondissements, pour la période de 2008 à 2012

La réalisation du *Plan de transport* requiert la participation active des arrondissements et des villes reconstituées. Cette annexe contient la synthèse des initiatives réalisées, telles qu'elles apparaissent dans les bilans annuels. Ceci fait exception au Bilan 2009-2010 où les initiatives étaient notées dans le corps du texte, selon le chapitre. Ces données sont présentées dans un format similaire à l'ensemble.

Il est important de souligner que les initiatives qui y sont consignées ont été fournies par les arrondissements et les villes reconstituées. Il ne s'agit donc pas d'une liste exhaustive. Ces initiatives touchent à la promotion des transports collectif et actif, à l'amélioration de la sécurité, à la qualité de vie et à la résolution de certaines problématiques de circulation.

De plus, un tableau synthèse des mesures d'apaisement de la circulation est présenté et permet de saisir, en un coup d'œil, les différentes mesures déployées durant les années 2010-2011 et 2012.

Bilan 2008-2009

Transport collectif

- Onze abribus ajoutés (Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles);
- Nouveau stationnement incitatif à la gare Sunnybrooke et nouveau feu de circulation (Dollard-des-Ormeaux);
- Nouvelles places sur rue pour Communauto : 20 à Outremont et huit à Rosemont–La Petite-Patrie;
- Véhicules partagés destinés aux employés municipaux (Dorval).

Transport actif - marche

- Piétonnisation estivale de la rue Sainte-Catherine Est, entre la rue Berri et l'avenue Papineau (Ville-Marie)
- Lien vert entre le parc Dézéry-Lafontaine et le boulevard Pie-IX via la place Simon-Valois (Mercier–Hochelaga-Maisonneuve);
- Quatre sentiers de marche créés dans le cadre du programme *Cœur en mouvement* de la Fondation des maladies du cœur du Québec (Côte-Saint-Luc);
- Aménagement paysager et installation de mobilier urbain pour rendre la marche plus agréable (Dorval et Mont-Royal);
- Réfection des trottoirs en fonction des besoins des piétons (Le Plateau-Mont-Royal et Mercier–Hochelaga-Maisonneuve);
- Activités dans les rues par le biais du programme *Rues principales* (Dorval).

Transport actif - vélo

- Voies cyclables du boulevard de Salaberry (Kirkland) et des pointes nord et sud de L'Île-des-Sœurs (Verdun)
- Six stationnements saisonniers sur chaussée pour vélo, offrant 50 places, et un stationnement permanent devant la Maison de la culture (Le Plateau-Mont-Royal);
- Installation de 1000 supports à vélo aux parcomètres, offrant 1500 places, par Société en commandite Stationnement de Montréal (SCSM) (Le Plateau-Mont-Royal);
- Implantation de 45 stations BIXI par SCSM (Rosemont–La Petite-Patrie);
- Appui et encadrement pour la mise en place, par une entreprise privée, d'une navette fluviale pour piétons et cyclistes, entre la marina de Verdun et L'Île-des-Sœurs (Verdun).

Sécurité et qualité de vie

- Plan d'action pour améliorer la sécurité autour de 11 écoles, incluant saillies de chaussée, dos d'âne, marquage et signalisation (Le Sud-Ouest);
- Plusieurs mesures d'apaisement de la circulation (Ahuntsic-Cartierville, Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, Le Plateau-Mont-Royal, Mercier–Hochelaga-Maisonneuve, Verdun, Rosemont–La Petite-Patrie, Côte-Saint-Luc et Dorval);
- Installation de 15 balises d'apaisement de la circulation, permettant de ralentir les véhicules, sans utiliser de dos d'âne (L'Île-Bizard–Sainte-Geneviève);
- Reconfiguration du boulevard Brunswick, à l'ouest du boulevard Saint-Charles (Kirkland) et réaménagement de la rue Molière (Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension), pour apaiser la circulation et rendre les mouvements plus sécuritaires;
- Installation de bornes de protection dans les terre-pleins centraux, pour protéger les piétons traversant les artères (Montréal-Nord);
- Signalisation des corridors scolaires (Ahuntsic-Cartierville);
- Quartiers verts en cours de planification (Mercier-Hochelaga-Maisonneuve et Le Plateau-Mont-Royal)
- Projet pilote d'installation de traverses piétonnes avec enrobé coloré (Dorval);
- Utilisation de quatre analyseurs radars, pour mesurer les vitesses et les débits, afin de cibler les problèmes de sécurité routière (Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension);
- Séances de sensibilisation à la sécurité dans les rues, par les conseillers et les citoyens (Dorval).

Réseau routier, circulation et stationnement

- Élimination de 275 places de stationnement sur rue pour BIXI, les voies cyclables et les zones de livraison (Le Plateau-Mont-Royal);
- Ajout de zones de stationnement sur rue réservé aux résidents (Outremont et Verdun);
- Nouvelle politique sur les stationnement sur rue réservé aux résidents (Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension);
- Gestion de la circulation pour limiter les débits dans les rues résidentielles locales (Ahuntsic-Cartierville et Le Plateau-Mont-Royal);
- Réaménagement des accès routiers à la pointe nord de L'Île-des-Sœurs (Verdun);
- Modification au réseau de camionnage (Mercier–Hochelaga-Maisonneuve)

Planification locale des déplacements

- *Plans locaux de déplacements* adoptés en 2009 (Le Plateau-Mont-Royal et Saint-Laurent);
- *Plan local de déplacements*, pour le secteur Côte-des-Neiges, en cours d'élaboration (Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce);
- *Politique de circulation et stationnement* adoptée en 2009 (Verdun)
- *Plan local de circulation* complété, mais non adopté (Ahuntsic-Cartierville)

Bilan 2009-2010

Transport collectif

- Ajout de places de stationnement pour l'autopartage (LaSalle, Outremont, Rosemont–La Petite-Patrie, Saint-Laurent et Verdun);
- Mise en place du programme *Allégo* pour les employés municipaux, qui comprend un rabais pour l'achat de titres de transport collectif, un programme de covoiturage et des vélos en libre-service à quatre sites d'emploi (Saint-Laurent).

Transport actif - marche

- Réfection de la rue Chabanel : élargissement de trottoirs et avancées de trottoirs aux intersections (Ahuntsic-Cartierville);
- Création d'un espace piétonnier en collaboration avec l'Université McGill (Ville-Marie).

Transport actif - vélo

- Prolongement de 900 mètres d'une piste cyclable (Verdun).

Sécurité et qualité de vie

- Mise en œuvre de diverses interventions destinées à sécuriser les abords des écoles, des hôpitaux et des stations de métro ou de train, par l'amélioration de la signalisation, du marquage et, dans certains cas, de la visibilité aux endroits névralgiques;
- Mise sur pied de programmes spécifiques d'amélioration de la sécurité aux abords des écoles (Rosemont–La Petite Patrie, Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles et Verdun), dont l'installation de signalisation dynamique aux passages pour piétons et écoliers ainsi que du marquage permanent (Rosemont–La Petite Patrie);
- Apaisement de la circulation dans les rues selon de multiples formes :
 - * installation de radars affichant la vitesse (Saint-Laurent et Lachine) et de radars de vitesse dynamiques (Plateau-Mont-Royal);
 - * construction de dos d'âne permanents et amovibles (Ville-Marie, Plateau-Mont-Royal et Saint-Laurent);
 - * réaménagement géométrique de certaines rues (Anjou et Côte-Saint-Luc);
 - * rétrécissement des rues par diverses techniques, telles que la construction de saillies, l'installation de bornes de ralentissement et de bollards, le marquage de la chaussée et l'ajout de bacs à fleurs (Plateau-Mont-Royal, Côte-de-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, LaSalle, L'Île-Bizard-Sainte-Geneviève, Outremont, Saint-Laurent, Saint-Léonard, Lachine, Verdun, Côte-Saint-Luc et Dollard-des-Ormeaux);
 - * réduction de la limite de vitesse (Le Plateau-Mont-Royal).
- Implantation d'une nouvelle signalisation, soit panneaux et marquage, pour inciter les automobilistes à ralentir (Côte-Saint-Luc);
- Aménagement de passages surélevés aux voies ferrées (Rivière-des-Prairies–Pointes-aux-Trembles).

Bilan 2010

Transport collectif

- **Anjou et Côte-Saint-Luc :**
 - * mise en service d'une *Navette Or*, par la Société de transport de Montréal (STM).
- **Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce :**
 - * aménagement de stationnements pour Communauto, dans un terrain appartenant à l'arrondissement.

Transport actif –marche

- **Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce :**
 - * aménagement d'une nouvelle traverse piétonne;
 - * approche pour favoriser le piéton dans tous les développements résidentiels.
- **Rosemont–La Petite-Patrie :**
 - * rétrécissement d'une voie de circulation, à l'aide de marquage et de bacs à fleurs.
- **Saint-Laurent :**
 - * marquage permanent de passages piétons fréquentés par plusieurs citoyens et écoliers;
 - * construction de 140 mètres de trottoir, dans un secteur industriel, afin de sécuriser le passage des piétons.

Transport actif - vélo

- **Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce :**
 - * ajout d'un lien cyclable et travaux de sécurisation d'une section de la piste cyclable du boulevard De Maisonneuve;
 - * implantation de stations BIXI.
- **Le Plateau-Mont-Royal :**
 - * augmentation du nombre de supports à vélos (409 places).
- **Rosemont–La Petite-Patrie :**
 - * installation de supports à vélos, dans une saillie près d'une école, pour encourager les élèves à se déplacer à vélo.
- **Verdun :**
 - * acquisition et installation de nouveaux supports à vélos (total : 131 places);
 - * implantation de cinq stations BIXI.

Sécurité et qualité de vie

- **Ahuntsic-Cartierville :**
 - * installations de balises de rétrécissement dans quatre rues;
 - * aménagement de dos d'âne saisonniers dans trois rues (près de parcs);
 - * plusieurs mesures de sécurisation aux abords des écoles : six passages écoliers, dos d'âne et aménagement d'un passage piéton.

- **Anjou :**
 - * installation de 25 balises, avec message de sécurité, dans les rues résidentielles;
 - * aménagement d'un dos d'âne face à une garderie.
- **Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce**
 - * installation de bornes de ralentissement dans les rues résidentielles et de dos d'âne;
 - * réduction de la limite de vitesse à 40 km/h dans les rues collectrices.
- **Mercier–Hochelaga-Maisonneuve :**
 - * implantation systématique de plusieurs dos d'âne allongés autour de deux parcs;
 - * aménagement de saillies dans le cadre de travaux programmés par les services centraux de la Ville de Montréal.
- **Le Plateau-Mont-Royal :**
 - * dégagement de cinq mètres à 50 intersections;
 - * construction de saillies de trottoirs à neuf intersections;
 - * aménagement de dos d'âne et de plateaux surélevés, près des écoles;
 - * fermeture de deux tronçons de rue à la circulation;
 - * saillies de trottoirs avec verdissement.
- **Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles :**
 - * implantation de quatre zones de stationnement interdit en tout temps, pour améliorer les triangles de visibilité aux abords de courbes raides;
 - * ajout de trois zones de stationnement interdit en tout temps pour faciliter les manœuvres de camions et de véhicules lourds;
 - * implantation de trois zones de stationnement réservées pour personnes handicapées;
 - * installation de dos d'âne allongés pour réduire la vitesse de circulation;
 - * ajout d'une zone de débarcadère aux abords d'une école;
 - * achat de deux appareils de type « analyseur de trafic », permettant faire des relevés de vitesse et des comptages, afin d'identifier les endroits problématiques dû à la vitesse excessive et à la circulation de transit.
- **Rosemont–La Petite-Patrie :**
 - * mesures d'apaisement de la circulation, autour d'une école, dans une zone scolaire de 30 km/h;
 - * lignage en bordure du trottoir et bacs à fleurs pour rétrécir les voies de circulation;
 - * synchronisation des feux de circulation à 40 km/h et installation de panneaux « Feux synchronisés à 40 km/h » aux fûts situés aux carrefours.
- **Saint-Laurent :**
 - * installation de onze afficheurs de vitesse;
 - * acquisition et installation de 70 balises flexibles installées dans la chaussée où divers messages sont indiqués, dont « Maximum 40 km/h », « Maximum 30 km/h » et « Cédez le passage aux piétons ».
- **Verdun :**
 - * construction de saillies de trottoirs à trois intersections.

- **Ville de Dollard-des-Ormeaux :**
 - * collaboration avec le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM), relativement aux sondages routiers, afin d'intervenir auprès des conducteurs qui dépassent grandement les limites de vitesse;
 - * marquage latéral afin de réduire la largeur de la chaussée.
- **Ville de Mont-Royal :**
 - * amélioration de la sécurité des utilisateurs et résidents riverains de la passerelle piétonne (marquage, panneaux et barrières).

Réseau routier, circulation et stationnement

- **Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles :**
 - * Mise à sens unique d'une rue pour accroître la sécurité (avec tracé sinueux);
 - * Aménagement d'un tournebride et d'un trottoir pour accroître la sécurité (rue en impasse).
 - * implantation d'espaces de stationnement à angle;
 - * modification de la réglementation de stationnement dans une avenue, pour accroître le nombre de places de stationnement sur rue;
 - * ajout d'une zone de stationnement limité à 15 minutes, afin de faciliter les activités commerciales.
- **Saint-Laurent :**
 - * politique de stationnement sur rue réservé aux résidents, dans le secteur du Vieux Saint-Laurent.
- **Verdun :**
 - * optimisation de la disponibilité du stationnement sur rue en milieu résidentiel, par la réduction des restrictions d'entretien en période estivale (8000 places de stationnement sur rue).
- **Ville de Mont-Royal :**
 - * amélioration de l'offre de stationnement pour aider les places d'affaires, en permettant le stationnement sous le viaduc Rockland.

Bilan 2011

Transport collectif

- Ajout de cases de stationnement dédiées à Communauto (Outremont et Le Plateau–Mont-Royal);
- Planification (Pierrefonds-Roxboro), implantation de voies réservées (Le Sud-Ouest) et modification du stationnement requis (Rivières-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles);
- Aménagement d'un stationnement incitatif pour le covoiturage (Pierrefonds-Roxboro);
- Planification du développement résidentiel de l'Ouest, afin de favoriser les transports collectif et actif (Pierrefonds-Roxboro).

Transport actif - marche

- Sensibilisation au transport actif, auprès de certaines écoles, incluant l'assistance policière au besoin (Côte-des-Neige–Notre-Dame-de-Grâces);

Transport actif - marche (suite)

- Mise sur pied d'un *Trottibus* : autobus pédestre qui permet aux jeunes du primaire, n'ayant pas accès au transport scolaire, de marcher vers l'école de manière sécuritaire et encadrée (L'Île-Bizard–Sainte-Geneviève);
- Piétonnisation du marché Jean-Talon et aménagement de ruelles vertes pour contrer les îlots de chaleur et sécuriser la marche (Rosemont–La Petite-Patrie);
- Ajout de 2,5 km de trottoirs (Beaconsfield);
- Installation de feux à décompte numérique (Outremont) et mise aux normes des feux de circulation, incluant les feux de piétons (Beaconsfield);
- Construction d'un passage pour piétons protégé (Pointe-Claire);
- Mise en œuvre de diverses mesures dans le cadre du *Plan d'action du mobilier urbain 2011* : achat et disposition de mobiliers urbains (162 supports à vélos et des bancs) selon des critères de propreté, de fonctionnalité, de desserte équitable en supports à vélo et distance optimale entre les bancs visant à favoriser la marche chez les gens ayant plus de difficulté à se déplacer (Mercier–Hochelaga-Maisonneuve).

Transport actif - vélo

- Implantation de sept nouvelles places de stationnement à vélo sur chaussée, totalisant 50 nouvelles places pour Le Plateau-Mont-Royal et 49 pour Le Sud-Ouest;
- Mise à l'essai de trois prototypes de support pouvant contenir 20 vélos (Le Plateau-Mont-Royal);
- Implantation d'une piste cyclable au bord de l'eau, dans le cadre de *Le Grand Montréal bleu* (Pointe-Claire);
- Implantation de voies cyclables et restriction de stationnement à cet effet (Côte-Saint-Luc);
- Ajout de deux stations BIXI (Verdun) et implantation de nouvelles stations (Westmount).

Réseau routier, circulation et stationnement

- Modification du *Règlement sur la circulation des camions et des véhicules-outils* permettant une amélioration de la qualité de vie des résidents de la rue Notre-Dame (Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles);
- Réduction de la limite de vitesse de circulation de 50 à 40 km/h dans les rues collectrices de L'Île-des-Sœurs (Verdun);
- Adoption d'un règlement portant sur la circulation des camions (Beaconsfield);
- Installation d'un système de caméra pour la gestion du trafic. Ces caméras différencient notamment les piétons, les cyclistes, les automobiles, les camions lourds et permettent une meilleure gestion des intersections (Pointe-Claire);
- Achèvement du projet de remplacement de tous les feux de circulation par des feux DEL, plus visibles et d'une durée de vie plus longue (Pointe-Claire);
- Adoption d'une nouvelle politique de stationnement basée sur la tarification de toutes les places qui implique divers modes de gestion, dont la mise sur pied du projet pilote *parcojour* (Le Plateau-Mont-Royal).

Planification locale des déplacements

- Élaboration du *Plan directeur de la circulation* (Westmount).

Prix

- Lauréat CRE-Montréal, pour le projet *Meilleur aménagement visant la relocalisation de l'espace public* (Le Plateau-Mont-Royal);
- Lauréat CRE-Montréal pour le projet *Meilleur aménagement visant la réduction de la vitesse des véhicules* (Le Sud-Ouest);
- Lauréat CRE-Montréal pour le projet *Meilleur aménagement pour la sécurité des personnes les plus vulnérables* (Verdun).

		<ul style="list-style-type: none"> ● Afficheur de vitesse sur remorque et analyseur de vitesse seul; ● Avancée en béton et à l'aide de tige de signalisation (panneaux et chevrons); ● Dos-d'âne saisonniers et en asphalte. Processus de Quartier vert et en santé (NDG).	<ul style="list-style-type: none"> ● Projet Laurier (plusieurs mesures); ● Révision d'arrêts obligatoires aux intersections. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Projet global visant la réduction de la vitesse; ● Ajout d'îlots séparateurs, panonceau respect du piéton (voir Prix). 	Trottoirs - autobus piédestres : voir marche.	<ul style="list-style-type: none"> ● Quartier vert De Maisonneuve; ● Limite à 30 km/h près des écoles et des parcs. Dos-d'âne allongés.	Affichage.	<ul style="list-style-type: none"> ● Construction d'une entrée charretière et bannière coulissante pour débarquement des élèves; ● Marquages permanents près des écoles; ● Verdissement de ruelles. 	Campagne de sécurité aux abords des écoles;	Marquage et dégagement visuel aux intersections;	<ul style="list-style-type: none"> ● Diminution de 80 % du nombre d'accidents/carrefour autoroute; ● Étude de justification des arrêts multiples et remplacement de panneaux d'arrêt par des cédez; ● Dos-d'âne allongés. Avancées avec plantation.	40 km/h.
	Campagnes de sécurité								X			
	Zones de débarcadère							X				
	Sécurisation des corridors scolaires				X		X					
	Traverses piétonnes	X	X	X		X				X		
	Limites de vitesse		X			X						X
	Arrêts interdits et dégagements visuels		X							X	X	
	Fermeture d'intersections	X										
	Changement sens circulation	X										
	Intersections surélevées										X	
	Marquage au sol			X				X		X		
	Bacs à fleurs								X			
	Saillies	X	X	X		X		X	X	X		X
	Bollards	X		X					X		X	
	Balises centrales	X		X								
	Dos d'âne	X	X	X		X	X		X		X	
	Déflecteurs incrustés										X	
	Feux stroboscopiques										X	
	Panneaux dynamiques							X				
	Analyseurs de vitesse	X										
	Afficheurs de vitesse	X	X	X				X	X	X		
Ahuntsic-Cartierville												
CDN-NDG												
Le Plateau-Mont-Royal												
Le Sud-Ouest												
L'île-B.-Ste-Geneviève												
Mercier-HOMA												
Outremont												
RDP-PAT												
Rosemont-La Petite-Patrie												
Saint-Laurent												
Verdun												
Beaconsfield												
Mont-Royal												
Pointe-Claire												

Bilan 2012

Transport collectif

- Participation à l'implantation de mesures prioritaires pour autobus, dans diverses rues (Saint-Laurent);
- Implantation d'une voie réservée et aménagement d'un stationnement réservé pour les utilisateurs d'une ligne express de la STM (Dollards-des-Ormeaux);
- Mise en service d'une *Navette Or* par la STM (Dorval);
- Implantation d'une première station Communauto (Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles).

Transport actif - marche

- Achèvement du programme de sécurisation des intersections, par l'implantation d'une signalisation d'arrêt interdit pour un meilleur dégagement visuel. Pus de 250 intersections traitées (Le Plateau-Mont-Royal);
- Poursuite de la campagne de sécurité routière aux abords des écoles et du *Plan de transport* local visant à améliorer la sécurité des déplacements à pied, révision des débarcadères situés près de cinq écoles et modification de la signalisation par l'ajout de panneaux additionnels (Saint-Laurent);
- Participation à des études dans le cadre du projet *Mon école à pied, à vélo!*, de Vélo Québec (Saint-Laurent);
- Construction de trois refuges pour sécuriser les piétons lors de la traversée de la rue (Saint-Laurent);
- Installation de marquage permanent de traverses piétonnes (Ville-Marie);
- Élargissement de trottoirs et plantation afin d'améliorer et sécuriser la marche dans de très larges rues (Mercier–Hochelaga-Maisonneuve)
- Réfection de sections de trottoirs pour les rendre plus sécuritaires pour les piétons (Saint-Léonard);
- Organisation d'activités dans le cadre d'*Une journée sans ma voiture* (Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension).

Transport actif - vélo

- Relocalisation d'une piste cyclable située dans un parc, dans la rue (Le Plateau-Mont-Royal);
- Prolongement et aménagement de voies cyclables, en collaboration avec la Direction des transports de la Ville de Montréal (Le Sud-Ouest, L'Île-Bizard–Sainte-Geneviève et Saint-Laurent);
- En complément des travaux de mise aux normes d'une piste cyclable, par la Direction des transports, verdissement du mail central et saillies de trottoirs plantées (Le Plateau Mont-Royal);
- Collaboration à l'aménagement de trois nouveaux sas vélo (Le Plateau Mont-Royal);
- Événement dans le cadre d'*En ville sans ma voiture*, pour souligner la fin des travaux de la nouvelle piste cyclable (Saint-Laurent);
- Installation de supports à vélo (Ville-Marie).

Réseau routier, circulation et stationnement

- Achèvement d'un *Plan de camionnage*, en collaboration avec la Direction des transports, les arrondissements et les villes limitrophes (Saint-Laurent);
- Poursuite de l'optimisation et de l'implantation des parcours de balais mécaniques (Saint-Laurent);
- Ajout de *parcojours*, dans le cadre de la *Politique de stationnement*, adoptée en 2011 (Le Plateau-Mont-Royal);
- Analyse de la problématique de stationnement dans les secteurs desservis par les gares Bois-de-Boulogne et du Ruisseau (Saint-Laurent);
- Réaménagement du stationnement de la mairie, afin d'apaiser la circulation (Saint-Léonard).

Planification locale des déplacements

- Sondage auprès des travailleurs, concernant leur mode de déplacement vers le travail, dans le cadre de la réalisation du *Plan local de déplacements* (Rosemont–La Petite-Patrie);
- Début du processus de réalisation d'un *Plan local de déplacements* (Montréal-Nord).

Sécurité et qualité de vie

- Réaménagement de la rue de Charleroi : nouvel éclairage, ajout de mobilier urbain, traverse de piéton en béton coloré, marquage particulier, élargissement de trottoirs et saillies de béton (projet sur une période de trois ans) (Montréal-Nord);
- Implantation et révision des corridors scolaires, en collaboration avec les écoles concernées et le SPVM, et modification de la signalisation (Montréal-Nord);
- Projet *Espace Laurier* : nouvelle distribution de l'espace public par l'élargissement des trottoirs, l'aménagement de fosses d'arbre, d'une piste cyclable et d'un compteur de vélo fourni par la Direction des transports (Le Plateau-Mont-Royal);
- Troisième phase du *Plan d'apaisement de la circulation aux abords des écoles primaires* : élargissement de trottoirs, installation de ralentisseurs de vitesse et marquage de traverses piétonnes dans la chaussée (Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension);
- Réalisation d'un *Plan d'urbanisme durable* et d'une série de mesures visant à faciliter l'accès actif et sécuritaire des piétons, le long des avenues commerçantes et ailleurs dans le territoire (Dorval);
- Installation de 1150 panonceaux, sous des arrêts obligatoires, pour indiquer aux automobilistes la configuration de l'intersection (par exemple, arrêt aux quatre coins) (Saint-Laurent);
- Fermeture d'une rue permettant l'aménagement contigu d'un parc situé de part et d'autre de la rue (Le Plateau-Mont-Royal).

Prix

- Lauréat CRE-Montréal pour les projets *Meilleur aménagement visant la réduction de la vitesse des véhicules* et *Mesures d'apaisement de la circulation en arrondissement* (Ahuntsic-Cartierville);
- Lauréat CRE-Montréal pour les projets *Meilleur aménagement visant la réallocation de l'espace public vers les modes de transport actif* et *Sécurisation de la piste cyclable Rachel et verdissement de la rue* (Le Plateau-Mont-Royal et la Direction des transports);
- Lauréat CRE-Montréal pour les projets *Meilleur aménagement pour la sécurité des personnes les plus vulnérables* et *Agrandissement du parc Baldwin, par l'élimination de la rue Marie-Anne, entre les rues Fullum et Chapleau* (Le Plateau-Mont-Royal);
- Lauréat CRE-Montréal pour le projet *Meilleur aménagement visant l'intégration urbaine « Woonerf Saint-Pierre* (Le Sud-Ouest).

Sécurité et qualité de vie (suite)

	Ahuntsic-Cartierville	Côte-des-Neiges- Notre-Dame-de-Grâce	Le Plateau-Mont-Royal	Mercier-HOMA	Montréal-Nord	RDP-PAT	Rosemont- La Petite-Patrie	Saint-Laurent	Verdun	Villeray-St-Michel-Parc-Ex.	Ville-Marie	Mont-Royal
Campagnes de sécurité												
Mise aux normes												
Sécurisation des corridors scolaires	X						X				X	
Traverses piétonnes	X		X	X	X			X			X	
Limites de vitesse				X								
Arrêts interdits et dégagements visuels			X	X				X				
Changement sens circulation				X								X
Marquage au sol	X	X			X		X	X				
Élargissement de trottoirs			X	X	X							
Saillies	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Bollards	X	X							X			
Balises centrales	X		X					X				
Dos d'âne	X	X		X				X		X		
Feux stroboscopiques	X											
Panneaux dynamiques		X										
Analyseurs de vitesse						X						
Afficheurs de vitesse	X	X				X					X	
	<ul style="list-style-type: none"> ● Marquage de stationnement avec hachures; ● Mail central par marquage au sol; ● Balises à messages variables : écoles, parcs et piétons; ● Panneaux lumineux de passage pour piétons; ● Dos d'âne saisonniers et d'asphalte. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Balises à messages variables : écoles, parcs et piétons; ● Dos d'âne permanents, temporaires et de courte durée; ● Marquage : dégagement de cinq mètres. 	250 intersections (sécurisation par arrêt et dégagement visuel).	<ul style="list-style-type: none"> ● Mise aux normes des zones de 30 km/h aux abords des écoles et des parcs; ● Implantation de zones d'arrêt interdit près des traverses piétonnes. 	Révision des corridors scolaires.		<ul style="list-style-type: none"> ● Aménagement de saillies vertes près d'écoles et parcs; 	<ul style="list-style-type: none"> ● Sécurisation des traverses piétonnes et voies cyclables; ● Installation de panneauaux, sous des arrêts obligatoires, pour indiquer la configuration de l'intersection; ● Poursuite de la campagne de sécurité routière aux abords des écoles. 	Mise aux normes des feux et ajout de feux piétons à dé-compte numérique.			Rétrécissement de la chaussée et plantation de verdure.

