

**Mémoire**  
**Comité pour un Griffintown-Ouest à l'échelle humaine**  
**Le 17 août, 2023**

**PRÉSENTATION**

Nous sommes un groupe de citoyens et résidents du territoire à l'ouest de la rue Richmond (que nous appelons Griffintown-Ouest) qui s'est formé par suite du rejet du projet proposé au 1990 William au printemps 2023.

L'arrondissement proposait un projet de 25 mètres et 10 étages de haut (versus le zonage qui dicte entre 9 à 20m), 300 unités (zonage 36); taux d'occupation 5 fois (zonage de 3 à 4.5 fois). Le projet nécessitait un changement de zonage, ce qui a permis aux voisins de participer au processus référendaire.

En effet, pour demander la tenue d'un référendum, cela prenait 127 signatures et nous avons réussi à en avoir 193 en une journée ce qui représente un effort colossal. Il ne s'agit pas de NIMBYS que s'oppose au développement tout court, mais des citoyens engagés qui ont à cœur leur quartier et veulent le bonifier.

Il faut aussi se rappeler qu'un projet similaire au 1712-1810 rue des Bassins (20 étages cette fois-là!) a été retiré par l'arrondissement par suite d'un soulèvement populaire qui a eu beaucoup de couverture médiatique. Vu la réaction négative unanime, l'arrondissement a retiré le projet avant l'étape de collecte de signatures. Ce même projet a été rejeté à deux reprises par le comité Jacques-Viger qui est consulté en matière d'urbanisme, mais cela n'a pas empêché l'arrondissement du Sud-Ouest d'aller de l'avant quand même jusqu'au retrait du projet.

Pendant le processus, nous nous sommes fait dire par les élus de l'arrondissement que les besoins de la "collectivité" passait avant les

besoins des voisins immédiats (Craig Sauvé); et que nous ne devrions pas nous étonner de voir des immeubles de 10 étages – c’est écrit dans le plan d’urbanisme (Benoit Dorais).

Ce sont d’ailleurs deux de projets rejetés par les citoyens auxquels réfère l’arrondissement. Un autre projet rejeté par suite de la cueillette de signatures se situe sur la rue Ellen. Le fait que ces trois projets soient rejetés semble consterner l’arrondissement, ce qui a en partie donné suite à cette consultation.

Nous ne croyons pas qu’un conseil d’arrondissement de 5 personnes issues d’un même parti, élu par les 35% des gens qui ont voté aux dernières élections devraient avoir carte blanche pour les 4 années de leur mandat. Il est important de préserver la participation citoyenne dans le redéveloppement d’un quartier. C’est le gros bon sens.

## **ÉTAT DES LIEUX**

Nous trouvons que de faire une consultation en plein été est regrettable et nous nous demandons si ce n’est pas une stratégie de l’arrondissement afin de minimiser la participation et faire passer ses idées pré conçues en faveur du développement et pour minimiser l’opportunité des citoyens de se prononcer sur ce qui sera construit à côté de chez eux.

Nous rejetons la prémisse que Griffintown au complet doit être de haute densité. Un seul quartier ne peut pas tout résoudre les problèmes de logements de l’ile de Montréal. Qu’en est il des autres arrondissements ou d’autre municipalités qui ont une densité bien moindre que Griffintown, avec des infrastructures déjà en place? Tout le monde doit participer, pas seulement les citoyens de Griffintown. C’est plutôt un problème à l’échelle provinciale et ce n’est pas à un seul quartier de le régler.

Nous trouvons que le développement du quartier est souvent terne, avec des boîtes de céréales de 8 à 10 étages qui se ressemblent. Vous le constaterez dans la photo d'un nouveau projet sur des Bassins qui occupe son lot au complet. Il y a une monotonie des immeubles et on est bien loin de plan d'urbanisme qui recommande une variété de typologies d'immeubles. L'arrondissement ne semble pas respecter les principes architecturaux qui existent depuis le temps de Haussmann en ce qui concerne la symétrie, la luminosité et l'ensoleillement jusqu'au aux trottoirs – principes importantes pour un quartier ou une ville à l'échelle humaine.

Parfois on dirait une densité Manhattanesque, mais sans la variété et les couches d'histoire qui rend Manhattan intéressant. Nous craignons que le développement et la densification à outrance feront perdre le charme et les immeubles en brique rouge de 2 à 4 étages qui reflètent l'histoire de Griffintown.

L'offre de service de transport collectif inadéquat pour le nombre de résidents avec aucune nouvelle offre de transport – ce qui favorise la voiture solo – mais l'arrondissement a enlevé presque tout le stationnement sur rue. La station du REM planifié dans l'est de Griffintown est très loin et n'impactera pas les choix de transports des citoyens de Griffintown-Ouest.

Peu de services de proximité – bibliothèques, école, parcs.

Il y a un manque de verdure. Sur la rue des Bassins, il y a des arbres seulement d'un côté de la rue car nous soupçonnons qu'il n'y a pas assez de soleil de l'autre côté. Les immeubles occupent presque toute l'espace au sol et laisse peu de place pour les arbres. La hauteur des immeubles laissent les trottoirs souvent dans l'ombre.

Les atouts de Griffintown sont bien sûr la proximité du Canal Lachine, du Marché Atwater, et du Centre-Ville et les commerces sur Notre Dame.

## **NOS RECOMMANDATIONS :**

1. Aucun changement au plan d'urbanisme qui empêcherait les référendums citoyens. Au contraire, il faut préserver et encourager la participation citoyenne par divers moyens.
2. Réduction de la densité dans le plan d'urbanisme dans la zone de Griffintown-Ouest à 3 à 6 étages et de 10 à 20 mètres pour faire une transition harmonieuse de la frontière de Griffintown (la rue Georges-Vanier) vers les rues à l'ouest qui ont des immeubles qui ne dépassent pas les 4 étages.
3. Impliquez les citoyens plus tôt dans le processus comme est fait dans l'arrondissement Roxboro afin d'avoir l'acceptabilité sociale avec la possibilité d'arriver à de meilleurs projets. P9
4. Fixer un objectif d'espace vert dans Griffintown-Ouest d'au moins 20% ce qui nous semble un minimum pour une ville moderne et un quartier qui se refait. Pour le moment, aucun nouvel espace vert n'est planifié pour la section à l'ouest de la rue des Seigneurs. Selon les données de la Ville, Petite-Bourgogne qui englobe Griffintown n'a que 8.48% d'espace vert, donc, cela doit être corrigé. Le parc archéologique de la Pointe-des-Seigneurs; n'est pas nouveau mais pas encore mis en valeur et clôturé totalement. Il n'est pas accessible au public pour le moment bien qu'il serve à parc à chiens pour plusieurs amis à quatre pattes.
5. Que la Ville ou l'arrondissement vende ledit parc archéologique de la Pointe-des-Seigneurs (qu'ils n'ont jamais mis en valeur) à Parcs Canada pour \$1, à la condition que Parcs Canada achète le terrain au 1720-1810 rue des Bassins (les écuries Lucky Luc) afin de l'intégrer les deux endroits au Lieu historique national du Canal-de-Lachine. Ceci dans le but d'agrandir le lieu historique national du Canal-de-Lachine (un lieu très populaire et achalandé), et aussi pour préserver et valoriser le paysage naturel du canal de fuite qui est emblématique du développement industriel de Griffintown et du Canada.

6. Maintenir un dégagement équivalent à la largeur d'une rue de 20 mètres afin de permettre une luminosité adéquate pour tous les résidents, ceux déjà sur place et les nouveaux arrivants. Cela est approprié pour les résidences de qualité. Le dégagement dans le zonage de 3 mètres de la ligne de propriété est peut-être approprié pour un usage industriel, mais pas pour un usage résidentiel. Les citoyens, comme les plantes, ont besoin de lumière et de soleil pour survivre.
  
7. Il faudrait étudier la possibilité de réguler les hauteurs autorisées aux abords du canal de Lachine au moyen d'une gradation à partir des rives afin de préserver les vues vers le canal comme le recommande le comité Jacques-Viger.
  
8. Améliorer l'offre de transport notamment en offrant des autobus à plus grande fréquence et en réalisant le tramway sur la rue Notre Dame tel que prévu dans le plan de transport de la Ville de Montréal. La population s'est beaucoup accrue et la seule réponse de l'arrondissement a été d'enlever le stationnement sur rue. Nous préférons l'approche "carottes" que le "bâton". Il faut aussi avoir une offre de stationnement sur rue suffisante pour les résidents ou leurs visiteurs, les livraisons etc. en tenant compte que c'est un quartier déjà très prisé par les touristes.
  
9. Quand l'arrondissement change le zonage en faveur des promoteurs, il faut qu'il y ait des bénéfices concrètes et tangibles pour les résidents déjà sur place, exemple, un nouveau parc avec une fontaine ou les structures de jeu, un nouveau centre communautaire ou service de garde, un service commercial tel épicerie etc. Sinon, il est difficile pour ces mêmes résidents d'accepter que le zonage a été modifié sans aucune bénéfice pour eux.

## Liste des pièces jointes

- P1 Sommaire décisionnel 5 juin 2023.1990 William
- P2 20230222.PPCMOI.1990 William
- P3 Article The Gazette Sud-Ouest borough weighs zoning exemption for 20-storey condo tower on Lachine Canal
- P4 Avis public
- P5 Comité Jacques Viger 26 mai 2021
- P6 Comité Jacques Viger 15 novembre 2023
- P7 CTV. Montreal City Council will reject proposed 20 storey condo on Lachine Canal
- P8 Photo. Nouveau projet sur des Bassins
- P9 Article La Presse. Regard sur l'immobilier. Un autre cas de pas dans ma cour.
- P10 Les Parcs du Sud-Ouest en statistique
- P11 World Cities Culture Forum. Percentage of public green space.
- P12 Photo. Canal de fuite
- P13 Plan de transport de la Ville de Montréal

# Pièce 1



## Système de gestion des décisions des instances RECOMMANDATION

CA : 60.02

2023/06/05  
19:00



**Dossier # : 1237279004**

<b>Unité administrative responsable :</b>	Arrondissement Le Sud-Ouest , Direction des services administratifs , Division du greffe
<b>Niveau décisionnel proposé :</b>	Conseil d'arrondissement
<b>Projet :</b>	-
<b>Objet :</b>	Déposer le certificat du secrétaire d'arrondissement relatif au registre tenu le 16 mai 2023, pour la résolution distincte CA23 220135 visant à autoriser la construction d'un projet résidentiel situé au 1990, rue William - Zone 0368 et zones contiguës 0571, 0385, 0390 et 0563 (dossier en référence 1234334001)

Le secrétaire d'arrondissement dépose, conformément à l'article 557 de la Loi sur les élections et les référendums dans les municipalités (RLRQ, chapitre E-2.2), le certificat annonçant le résultat du registre tenu le 16 mai 2023, pour la résolution distincte CA23 220135 visant à autoriser la construction d'un projet résidentiel au 1990, rue William - Zone visée 0368 et zones contiguës 0571, 0385, 0390 et 0563.

**Signé par** Sylvain VILLENEUVE **Le** 2023-05-19 07:32

**Signataire :**

Sylvain VILLENEUVE

---

Directeur d'arrondissement  
Le Sud-Ouest , Bureau du directeur d'arrondissement

**IDENTIFICATION**

Dossier # :1237279004

<b>Unité administrative responsable :</b>	Arrondissement Le Sud-Ouest , Direction des services administratifs , Division du greffe
<b>Niveau décisionnel proposé :</b>	Conseil d'arrondissement
<b>Projet :</b>	-
<b>Objet :</b>	Déposer le certificat du secrétaire d'arrondissement relatif au registre tenu le 16 mai 2023, pour la résolution distincte CA23 220135 visant à autoriser la construction d'un projet résidentiel situé au 1990, rue William - Zone 0368 et zones contiguës 0571, 0385, 0390 et 0563 (dossier en référence 1234334001)

**CONTENU****CONTEXTE**

Conformément à la *Loi sur les élections et les référendums dans les municipalités* (RLRQ, c. E-2.2), un registre a été tenu le 16 mai 2023, de 9 h à 19 h, pour la résolution suivante:

- Résolution distincte CA23 220135 visant à autoriser la construction d'un projet résidentiel situé au 1990, rue William - Zone visée 0368 et zones contiguës 0571, 0385, 0390 et 0563.

L'avis public annonçant le registre a été publié le 2 mai 2023, dans *Le Devoir* et sur le site internet de l'arrondissement.

**DÉCISION(S) ANTÉRIEURE(S)**

CA23 220135 - 11 avril 2023 - Adopter, en vertu du Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation (RCA04 22003), une résolution distincte autorisant la construction d'un projet résidentiel situé au 1990, rue William (lots 1 573 209 et 2 296 177 du cadastre du Québec) - Zone visée 0368 et zones contiguës 0571, 0385, 0390, 0563 (dossier 1234334001)

**DESCRIPTION**

Les résultats du registre sont :

Le nombre de personnes habiles à voter pour ce règlement était de 1161.

Le nombre de demandes requis pour le registre pour qu'un scrutin référendaire soit tenu était de 127.

Le nombre de demandes faites à l'égard de ce registre a été de 193.

Par conséquent, un scrutin référendaire doit être tenu

**JUSTIFICATION**

Suite à la tenue du registre, le secrétaire d'arrondissement dresse un certificat établissant le



résultat et le dépose devant le conseil à sa séance suivante, conformément aux articles 555 et 557 de la Loi sur les élections et les référendums dans les municipalités.

**ASPECT(S) FINANCIER(S)**

s/o

**MONTRÉAL 2030**

Ce dossier ne s'applique pas à Montréal 2030, aux engagements en changements climatiques et aux engagements en inclusion, équité et accessibilité universelle.

**IMPACT(S) MAJEUR(S)**

s/o

**IMPACT(S) LIÉ(S) À LA COVID-19**

s/o

**OPÉRATION(S) DE COMMUNICATION**

s/o

**CALENDRIER ET ÉTAPE(S) SUBSÉQUENTE(S)**

s/o

**CONFORMITÉ AUX POLITIQUES, AUX RÈGLEMENTS ET AUX ENCADREMENTS ADMINISTRATIFS**

À la suite de vérifications effectuées, le signataire de la recommandation atteste de la conformité de ce dossier aux politiques, aux règlements et aux encadrements administratifs.

**VALIDATION**

Intervenant et sens de l'intervention

---

Autre intervenant et sens de l'intervention

---

Parties prenantes

Lecture :

---

**RESPONSABLE DU DOSSIER**

Daphné CLAUDE  
Secrétaire-recherchiste

**ENDOSSÉ PAR**

Le : 2023-05-17

Sylvie PARENT  
Secrétaire d'arrondissement

---

**APPROBATION DU DIRECTEUR DE DIRECTION**

Benoit GLORIEUX  
Directeur - serv. adm. en arrondissement



# Assemblée publique de consultation

Demande de projet particulier pour le  
1990, rue William

Présenté par : Marie-Hélène Binet-Vandal, conseillère en aménagement  
Division de l'urbanisme, Direction de l'aménagement urbain et du patrimoine  
22 février 2023



# Plan de la présentation

1. *Mise en contexte*
2. Présentation du projet
3. Procédure d'adoption

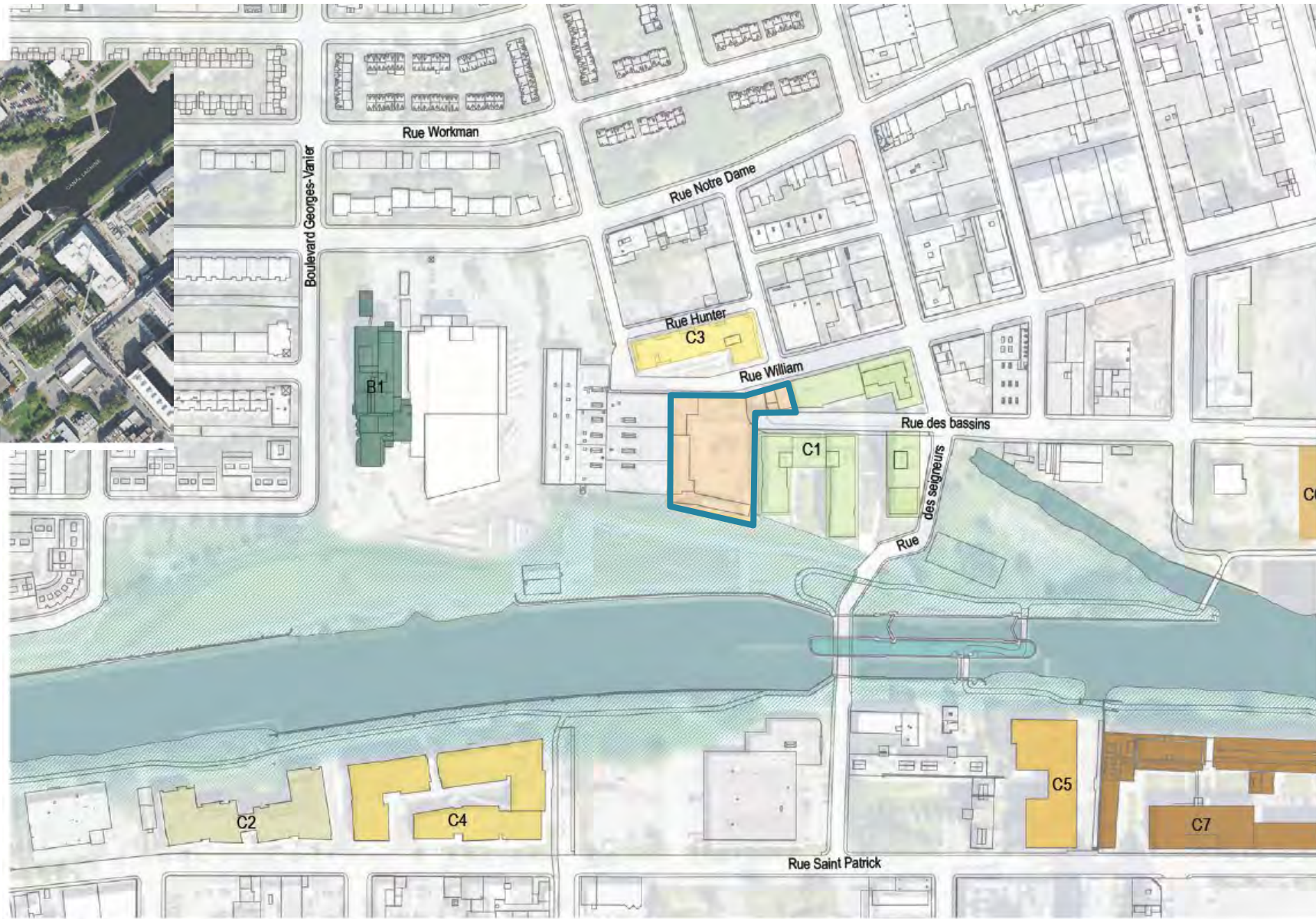
# 1. Mise en contexte

- Demande reçue en mars 2022 pour autoriser un projet résidentiel de 300 logements nécessitant une autorisation pour la hauteur, la densité et le nombre de logements;
- Situé dans le secteur ouest de Griffintown (démarche d'urbanisme collaboratif);
- Possibilité d'autoriser le projet en vertu du Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification et d'occupation d'un immeuble (RCA04 22003);
- Susceptible d'approbation référendaire.

# 1. Mise en contexte

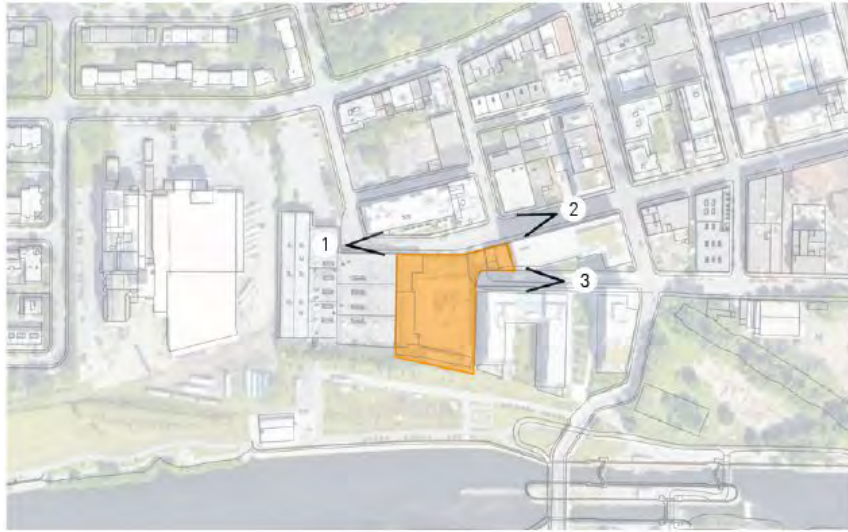


2. Vue aérienne du quartier. Proximité avec le canal Lachine, 1550 urbanisme de Giffney

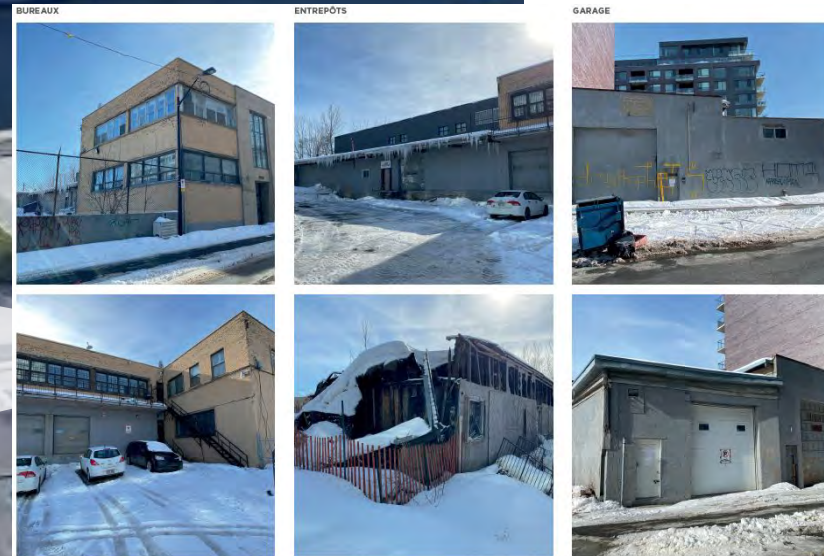


- Canal:
- A1 : Canal Lachine
  - A2 : Parc du canal Lachine
  - A3 : Ecluses Saint-Gabriel
- Bâtiments d'intérêts
- B1 : Robin Hood, 2110, Rue Notre Dame Ouest
  - B2 : 1555 Saint-Patrick\*\*\*
- Bâtiments contemporains
- C1 : Le canal 50 des seigneurs
  - C2 : Myst sur le canal, 2365 rue Saint-Patrick
  - C3 : 1999 rue William
  - C4 : Canal 2, 2175 rue Saint-Patrick
  - C5 : 1720, canal
  - C6 : Charlotte, 1616 rue des bassins
  - C7 : Loft redpath, 1669 rue Saint-Patrick
  - C8 : Nocca, 1550 rue des Bassins \*\*\*
- Le site
- D : 1990 rue William
- \*\*\* : Projet référence qui se trouve en dehors de la zone représentée

# 1. Mise en contexte



# 1. Mise en contexte

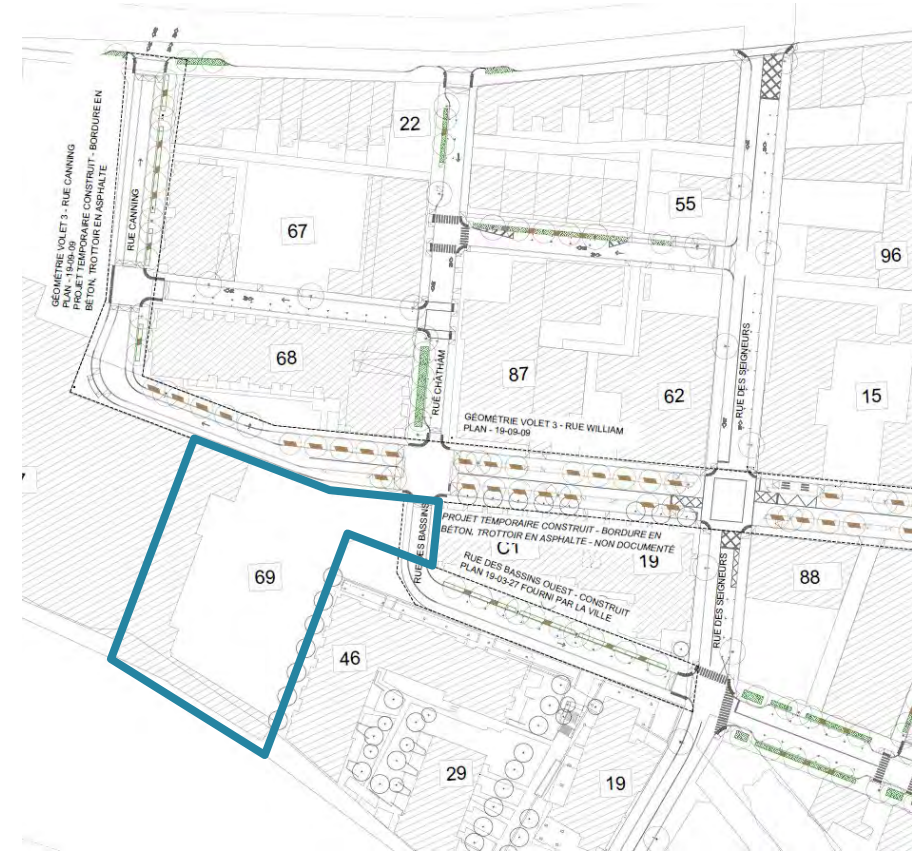
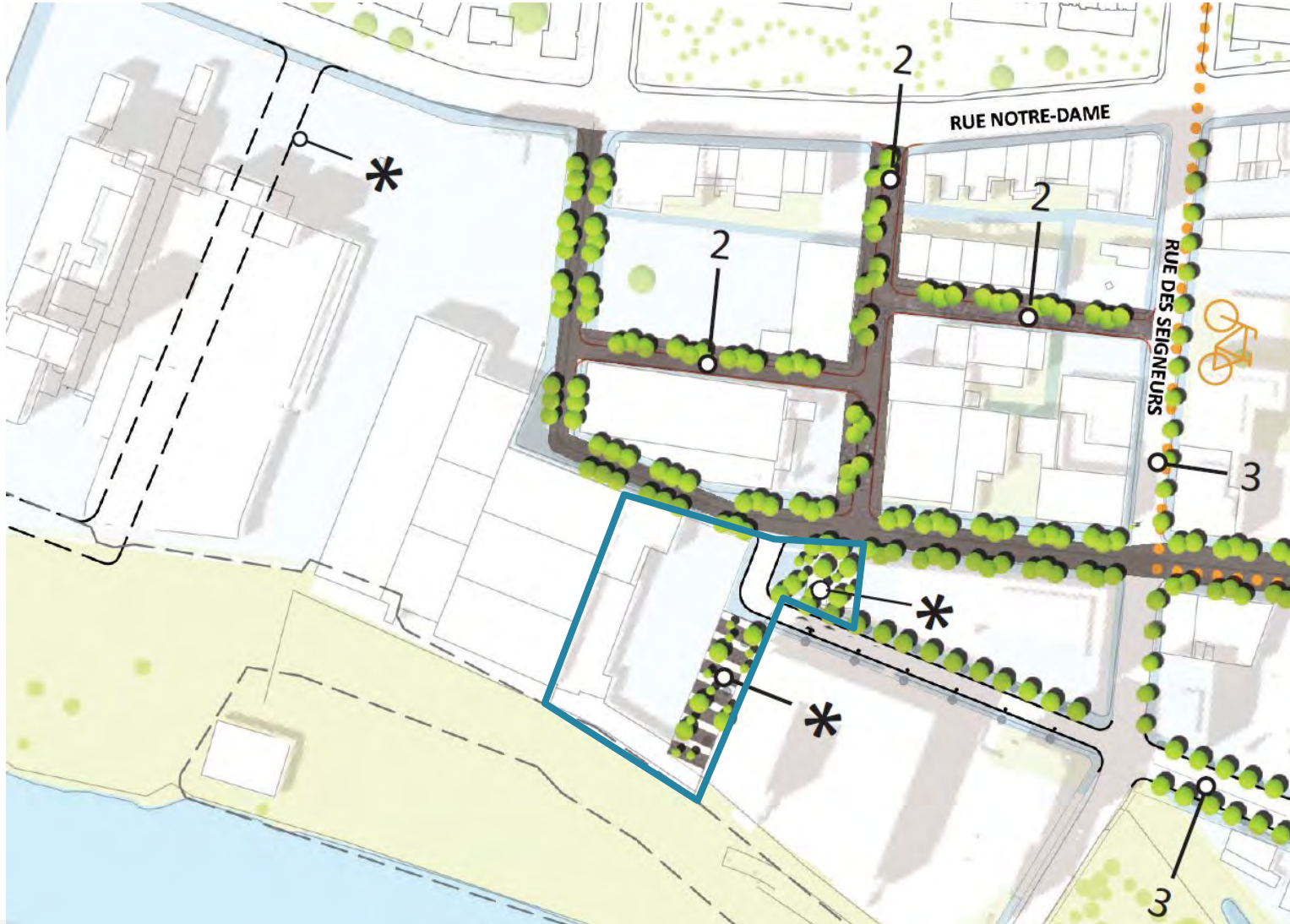


- A | Bâtiment principal (1990 William)
- B | Entrepôts
- C | Garage



# 1. Mise en contexte

Mise en oeuvre du PPU :



Plan des lignes directrices d'aménagement des rues de Griffintown

# 1. Mise en contexte

## Qu'est-ce qu'un PPCMOI ?

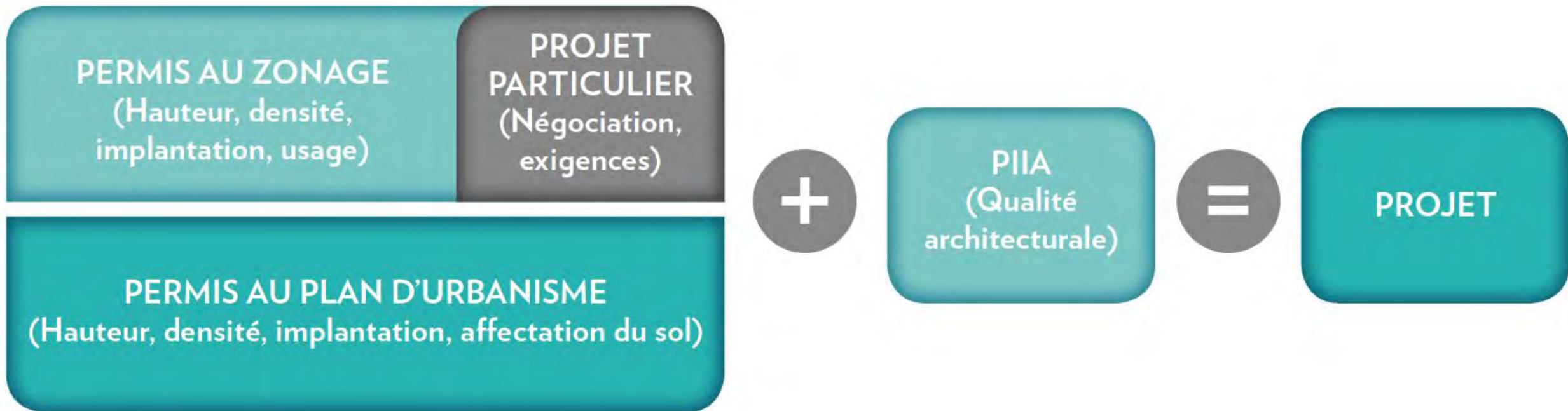
- PPCMOI pour **Projet Particulier de Construction, de Modification ou d'Occupation d'un Immeuble**
- C'est un **pouvoir discrétionnaire** du conseil d'arrondissement qui autorise les paramètres dérogatoires d'un projet à **certaines conditions**

## Avantages de cette approche :

- Permet **d'exiger toutes conditions**, eu égard aux compétences de la Ville, qui devront être remplies relativement à la réalisation du projet
- Permet **d'atteindre les objectifs du Plan d'urbanisme et du PPU** qui ne sont pas autrement imposés par des mesures réglementaires
- Permet un **encadrement qualitatif plus serré** des projets
- Permet une **validation publique plus large** de ce type de projets en les soumettant à un processus **d'approbation citoyenne**

# 1. Mise en contexte

*“Pour les projets nécessitant une dérogation aux paramètres de zonage dans les limites prévues par le Plan d’urbanisme, le PPU privilégie la procédure des projets particuliers de construction, de modification ou d’occupation d’un immeuble (PPCMOI)” (p.61).*



# 1. Mise en contexte

Conformité à la réglementation

	Plan d'urbanisme	Règlement 01-280	Projet
Usages	Secteur mixte	C.2C, I.3(1)	<b>H.7</b>
Hauteur max (m)	25	9-20	<b>25</b>
Implantation min-max (%)	Moyen	35 % à 70 %	60 %
Densité min-max	2-6	3-4.5	<b>5</b>
Nombre de logements		Max 36	<b>300</b>
Stationnement auto		-	186



# Plan de la présentation

1. Mise en contexte
- 2. Présentation du projet**
3. Procédure d'adoption

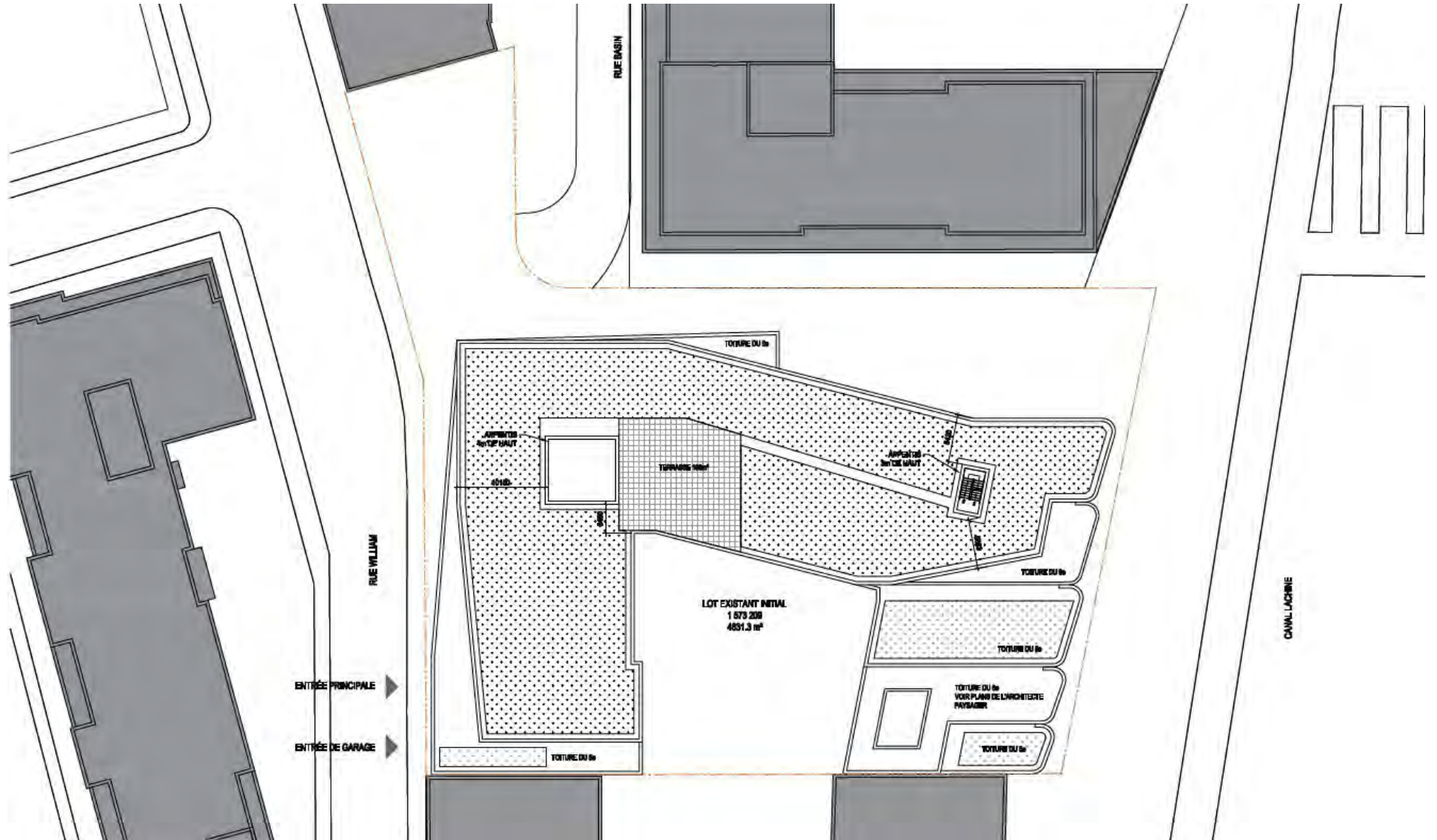
# 2. Présentation du projet

La demande de PPCMOI vise à autoriser :

- La démolition du bâtiment (principal et dépendance) donnant sur la rue William, identifié comme TAS
- La construction d'un immeuble de :
  - 300 logements
  - 186 stationnements pour voitures
  - Taux d'implantation de 57 %
  - Densité de 4.63
  - Hauteur de 25 mètres, 9 étages
- Cession de 10 % de terrain aux fins de parcs
- Cession d'environ 150 m<sup>2</sup> de terrain afin de boucler la rue des Bassins à la rue William

# 2. Présentation du projet

## Implantation



# 2. Présentation du projet

## Vues en perspective





# 2. Présentation du projet

## Vues en perspective



# 2. Présentation du projet

## Vues en perspective



# 2. Présentation du projet

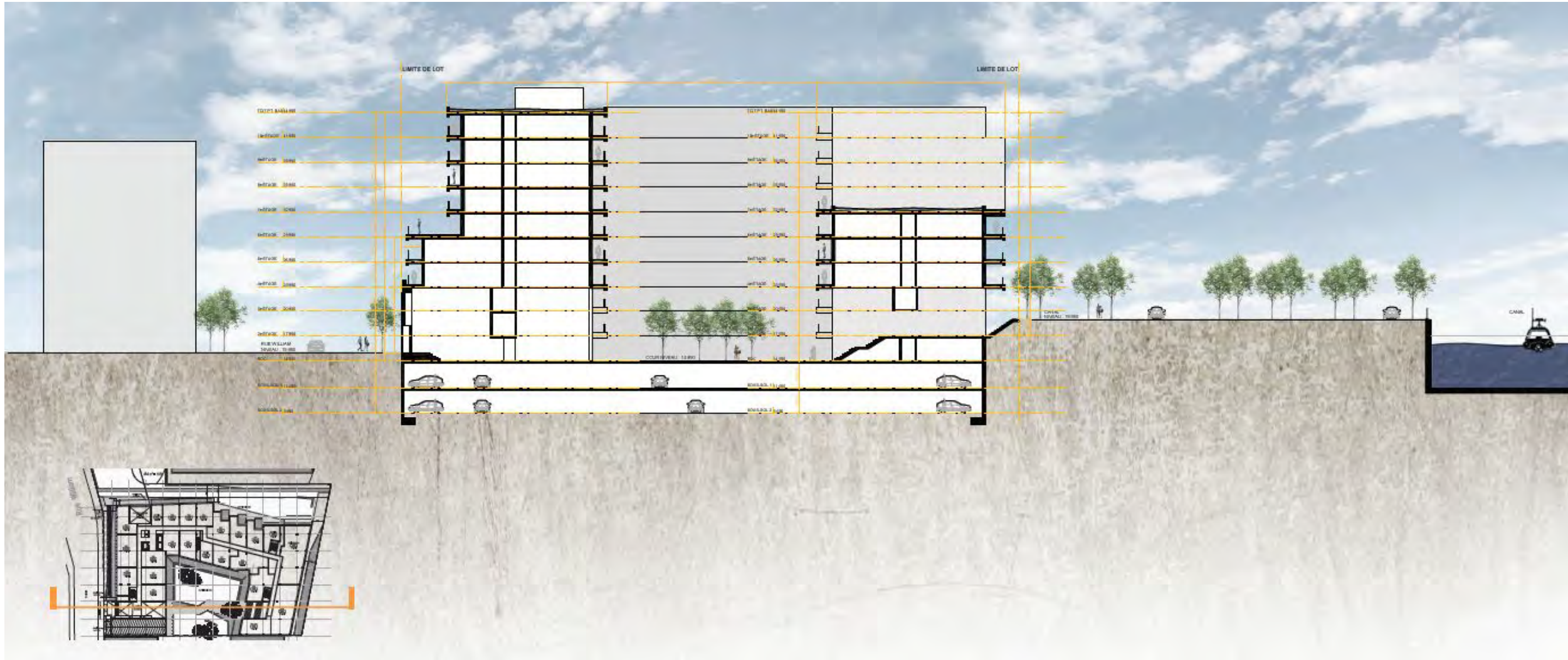
## Vues en perspective

*Aménagements présentés à titre indicatif*



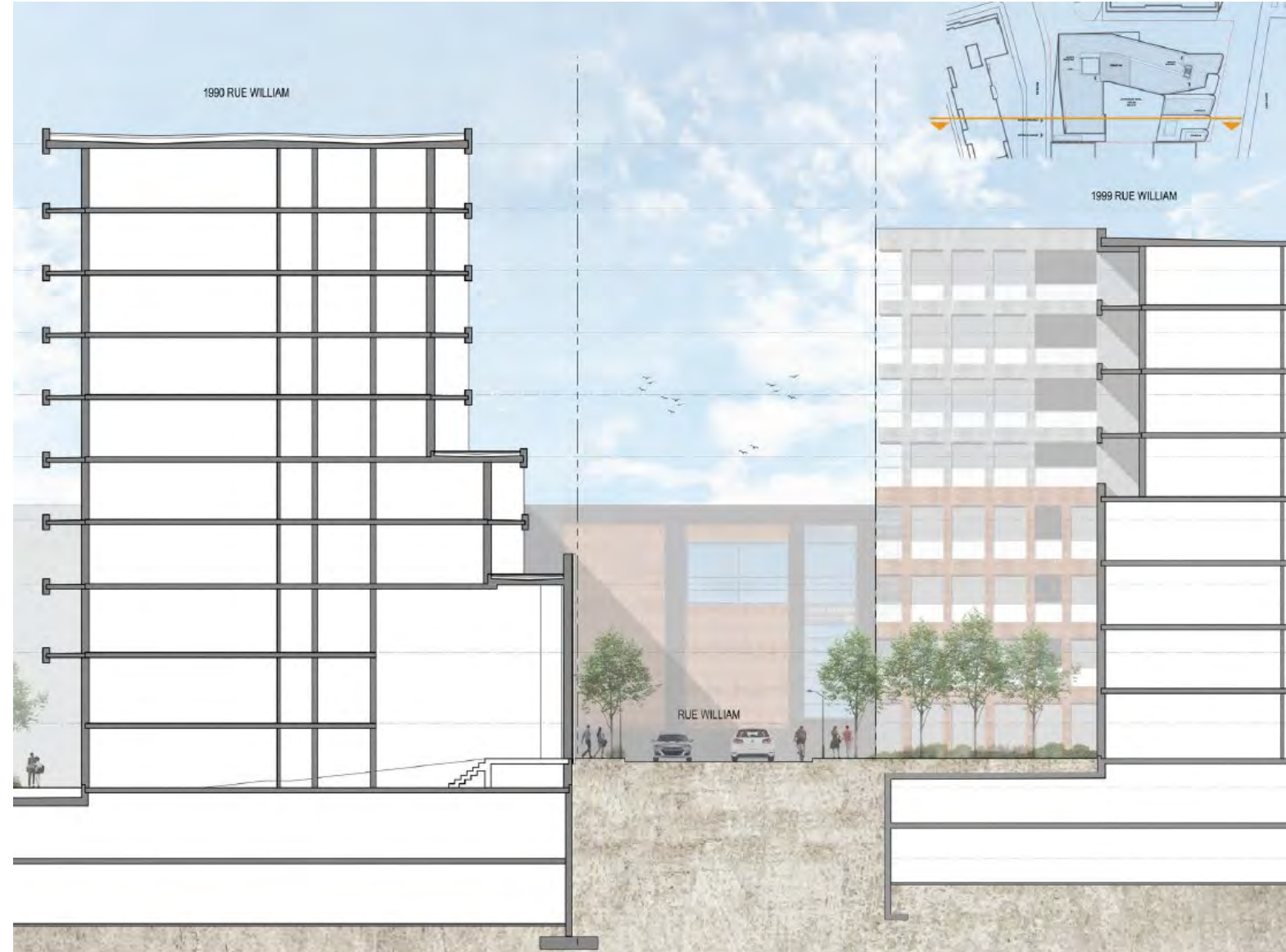
# 2. Présentation du projet

## Coupe transversale



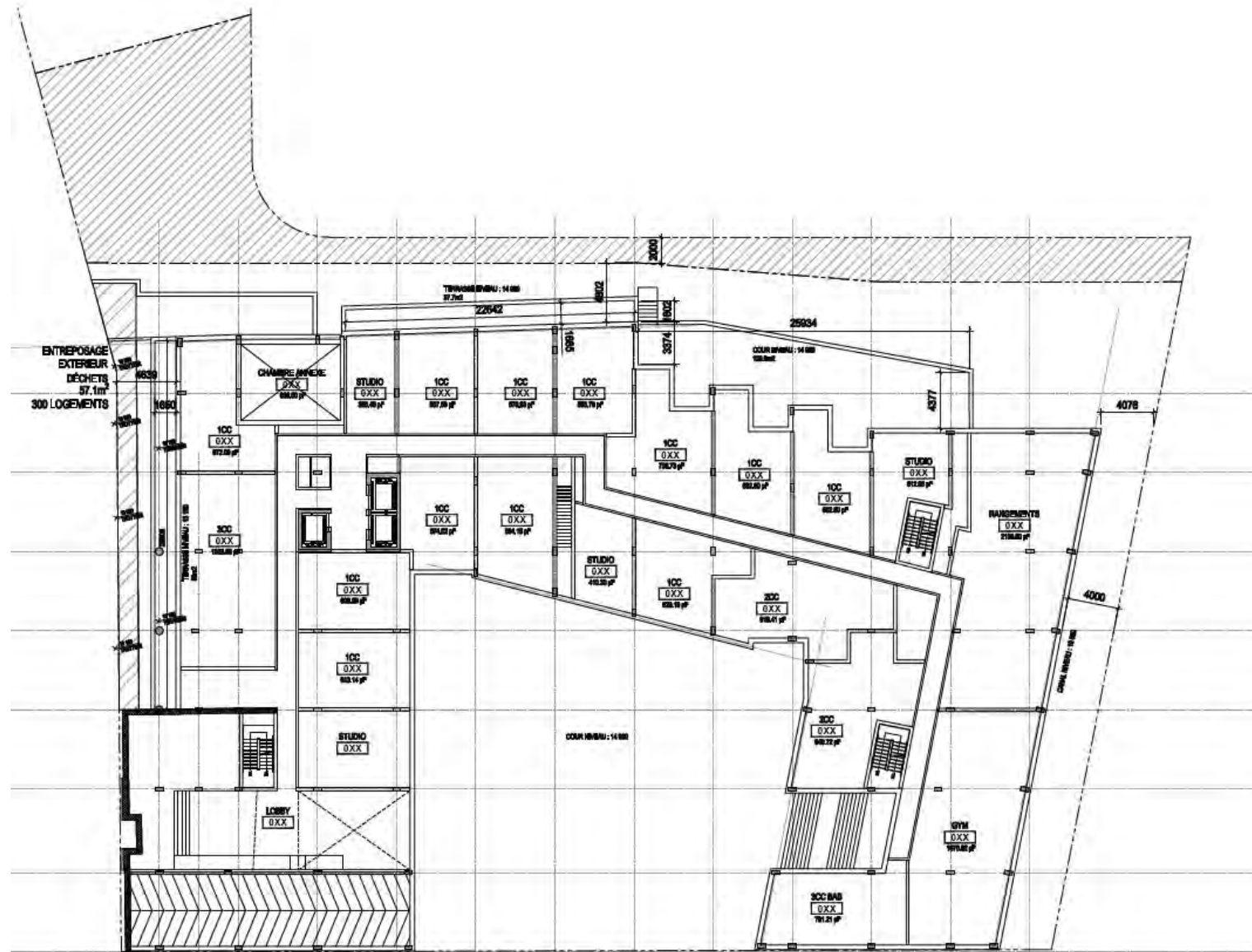
# 2. Présentation du projet

## Coupe rue William



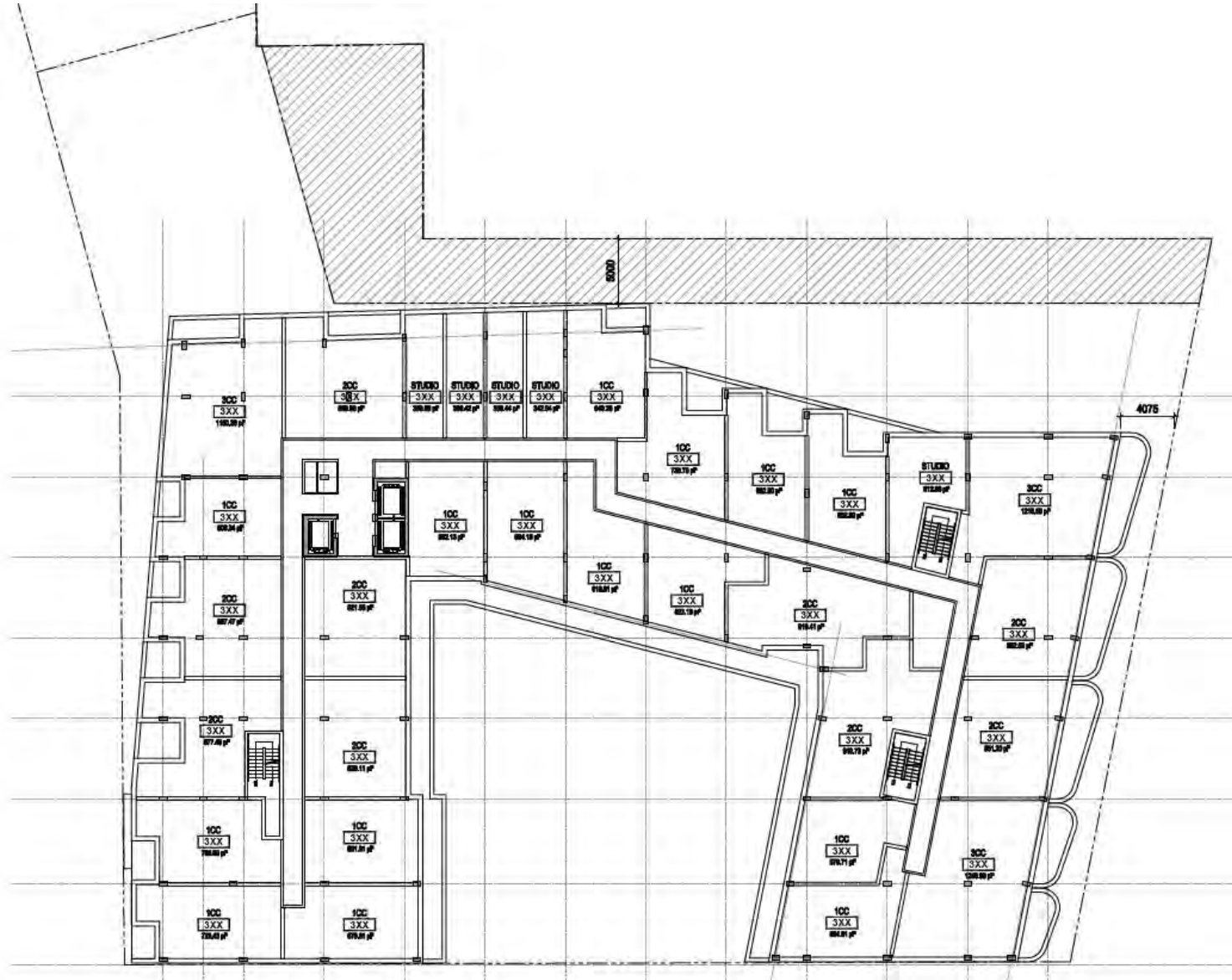
# 2. Présentation du projet

Rez-de-chaussée



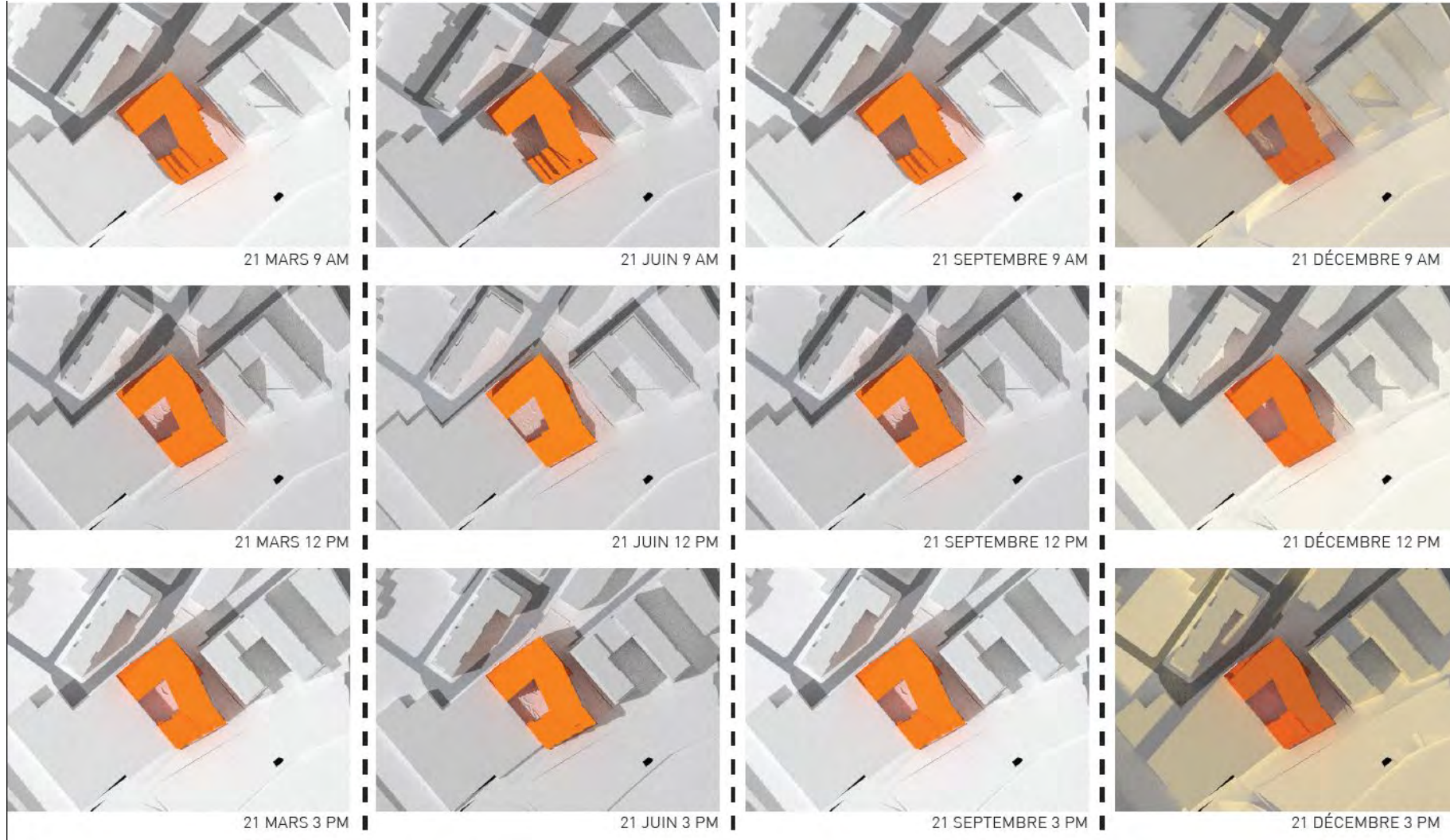
# 2. Présentation du projet

Étage type



# 2. Présentation du projet

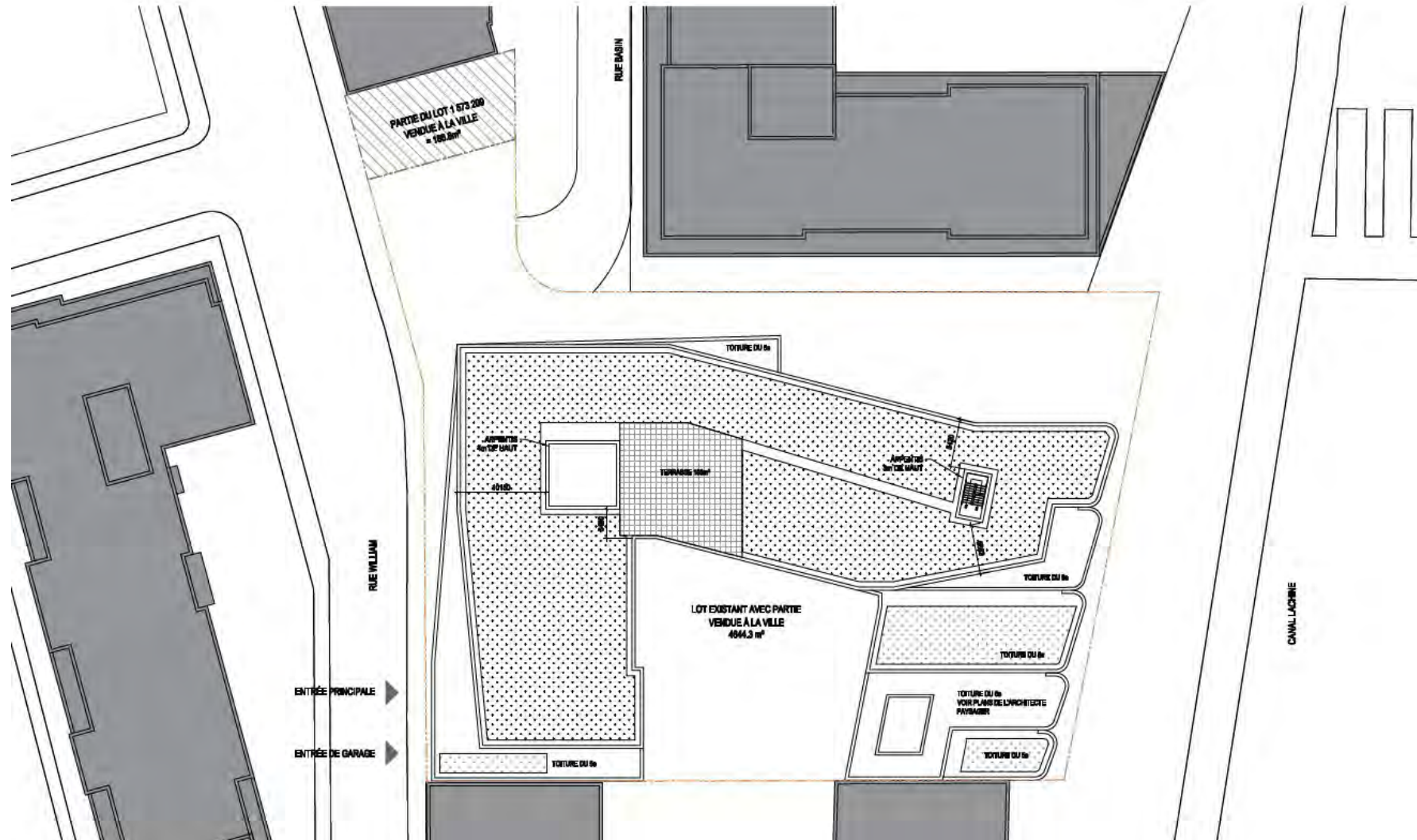
## Ensoleillement





# 2. Présentation du projet

## Bouclage de la rue des Bassins



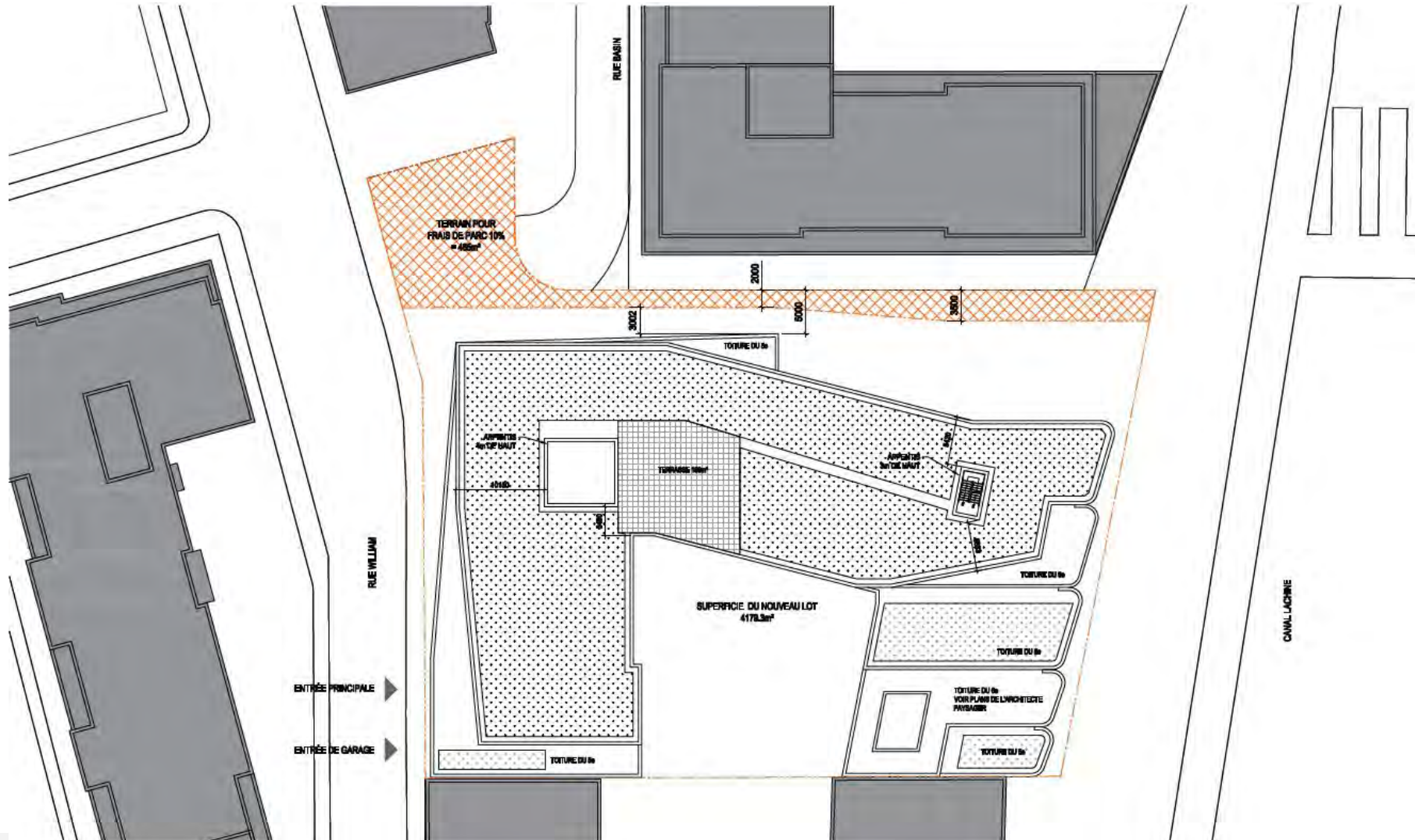
# 2. Présentation du projet

## Bouclage de la rue des Bassins



# 2. Présentation du projet

## Cession aux fins de parcs



# 2. Présentation du projet

## Démolition

Analyse patrimoniale (BC2, mars 2021) :

- Seule la portion « bureaux » possède un intérêt patrimonial, lequel est toutefois relativement faible et repose principalement sur sa valeur architecturale. Cette dernière s'exprime principalement par le traitement des façades avant et latérale, représentatif de l'architecture moderne du milieu du XXe siècle.

	VALEUR HISTORIQUE			VALEUR ARCHITECTURALE			VALEUR CONTEXTUELLE		
	Faible	Moyen	Fort	Faible	Moyen	Fort	Faible	Moyen	Fort
Portion bureaux	●				●		●		
Entrepôt									
Garage									

# 2. Présentation du projet

## Démolition

Étude de structure (Elema, mars 2022) :

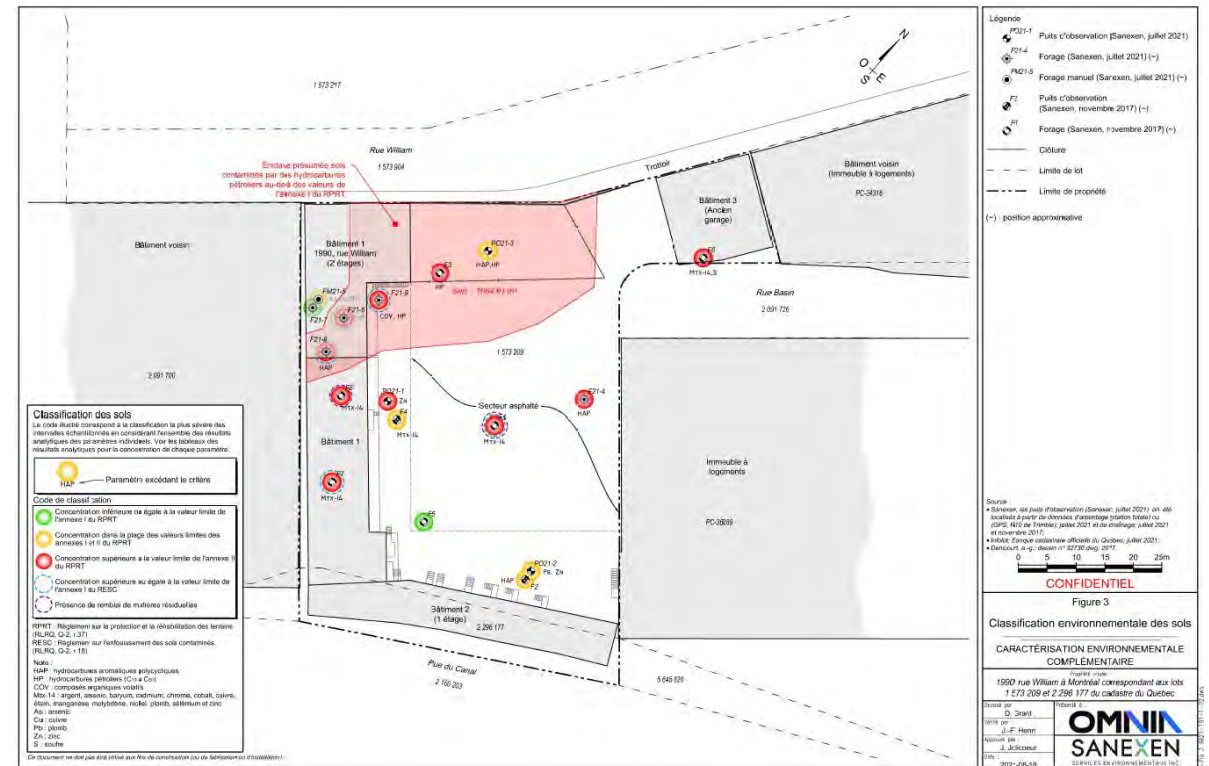
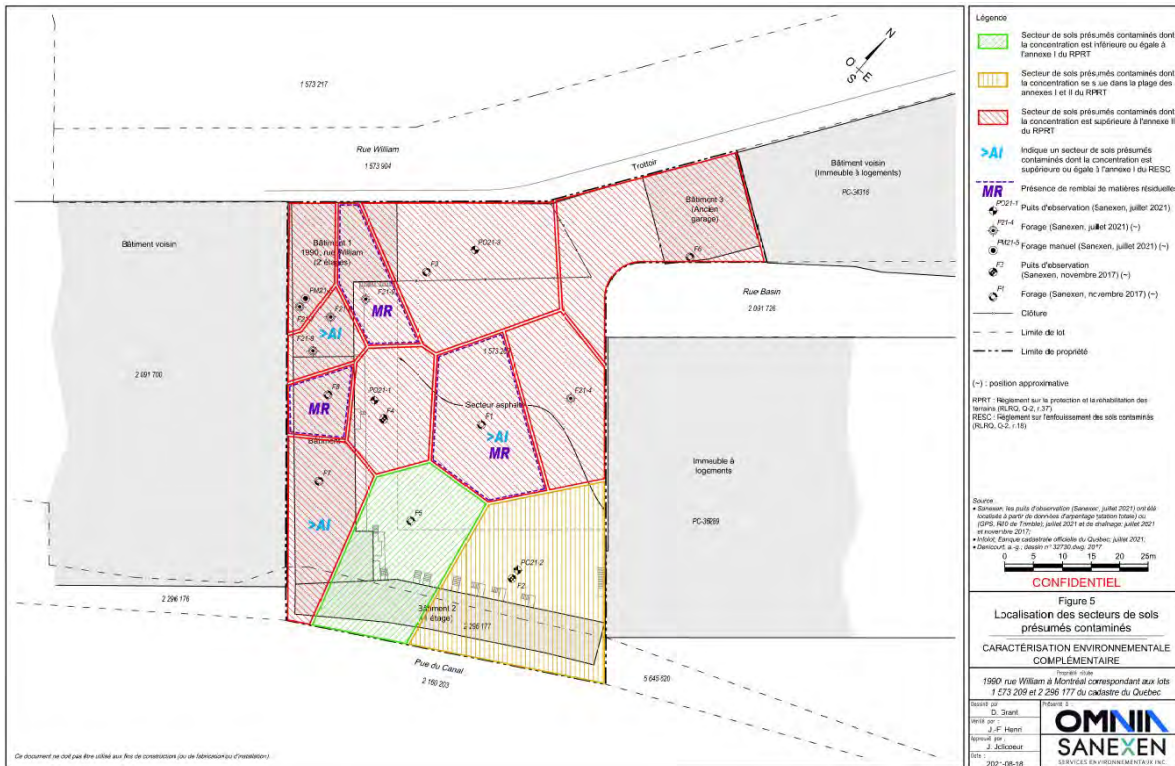
- Compte tenu des observations effectuées dans le cadre de cette étude, **le bâtiment principal ne présente pas de risque pouvant affecter son intégrité structurale à court terme**. Des interventions sont toutefois requises afin de corriger les non-conformités constatées, affectant majoritairement l'enveloppe du bâtiment, et pour une mise aux normes énergétiques et sismiques contemporaines.
- L'entrepôt est quant à lui dans un état de délabrement plus avancé et requiert des interventions structurales de plus grande envergure, allant jusqu'à la reconstruction complète, si une réhabilitation du bâtiment était envisagée. Ne présentant aucun intérêt architectural, **le remplacement de l'entrepôt et de la partie arrière du volume de 2 étages par une construction contemporaine, répondant aux normes en vigueur est fortement recommandé**.

# 2. Présentation du projet

## Démolition

Étude de caractérisation environnementale (Sanexen, septembre 2021) :

- Les sols [...] ne rencontrent pas les exigences du MELCC pour la vocation projetée du site, soit résidentielle.



# 2. Présentation du projet

## Rappel des balises de la démarche d'urbanisme collaboratif

1. Protéger « les activités non résidentielles » qui subsistent dans le quartier et accroître leur nombre.
2. Exiger l'aménagement de rez-de-chaussée commerciaux (incluant l'usage « bureaux ») sur les rues William et des Seigneurs, dans le but de confirmer leur rôle de desserte commerciale secondaire, complémentaire à la rue Notre-Dame Ouest.
5. S'assurer que les projets privés contribuent au verdissement du quartier grâce à l'aménagement d'espaces verts visibles ou accessibles à partir de la rue, notamment sous forme de « jardins de rue », tel que présenté dans le PPU.
6. Confirmer le lien piétonnier en continuité de la rue Payette, entre les rues des Seigneurs et Saint-Martin (bonifier la servitude existante).
11. Maintenir la marge zéro dans le Règlement de zonage, dans le respect du caractère industriel du quartier.
12. Assurer une transition graduelle des hauteurs des bâtiments vers la rue Notre-Dame.
13. À moins de bénéfices tangibles pour le grand public, ne pas permettre de dérogations au zonage (hauteur, densité, taux d'implantation, usage, etc.) dans le cadre de PPCMOI.
15. Privilégier des façades animées contribuant au caractère convivial de la rue et à son échelle humaine, notamment en continuant d'exiger des entrées privatives pour les logements situés en rez-de-chaussée.



# Plan de la présentation

1. Mise en contexte
2. Présentation du projet
- 3. Procédure d'adoption**



# 3. Procédure d'adoption

## Calendrier d'adoption du PPCMOI

Adoption du 1 <sup>er</sup> projet de résolution (CA)	13 février 2023
<b>Consultation publique</b>	<b>22 février 2023</b>
Adoption du 2 <sup>e</sup> projet de résolution (CA)	13 mars 2023
Avis public et période pour demande d'approbation référendaire	mars/avril 2023
Adoption de la résolution (CA)	11 avril 2023

# 3. Procédure d'adoption

Les dispositions relatives à :

- la hauteur
- la densité
- l'usage
- aux cours anglaises
- aux saillies dans une marge

sont susceptibles d'approbation référendaire.

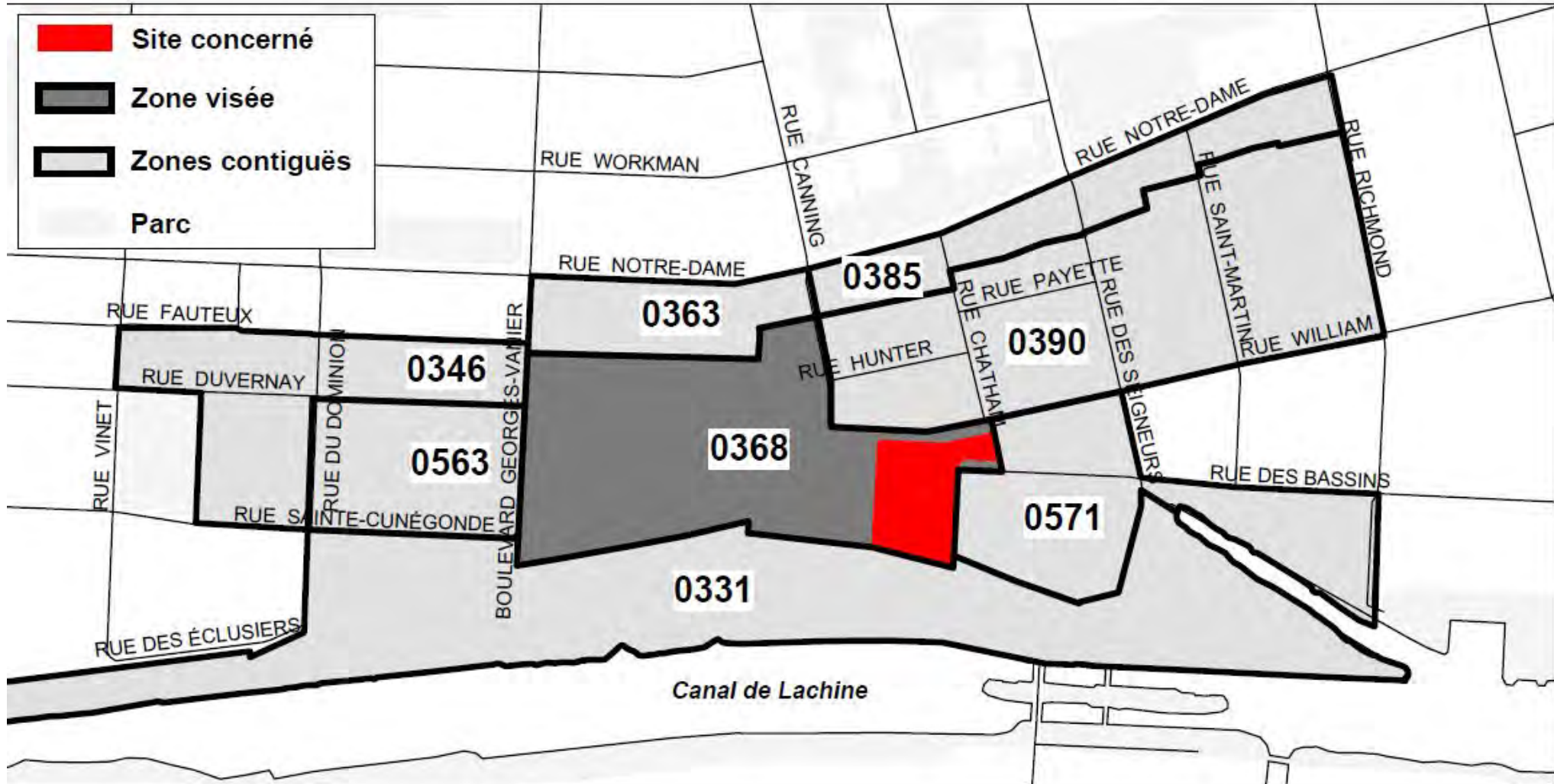
# 3. Procédure d'adoption

Pour être valide, une demande d'approbation référendaire doit :

- Provenir d'une zone visée ou d'une zone contiguë à celle-ci
- Indiquer la disposition qui en fait l'objet et la zone d'où elle provient
- Être signée par au moins 12 personnes ou la majorité si la zone compte 21 personnes ou moins
- Être reçue par l'Arrondissement au plus tard le 8e jour suivant la publication de l'avis annonçant la possibilité d'approbation référendaire

# 3. Procédure d'adoption

## Zones visées et zones contiguës



# 3. Procédure d'adoption

Autorisations :

- Démolition des bâtiments
- Usage H.7 (36 logements et plus), maximum de 310 logements
- Hauteur maximale prescrite de 25 mètres
- Indice de superficie de plancher maximal de 5.0
- Point de référence pour le calcul de la hauteur
- Logements en sous-sol
- Normes pour l'aménagement des cours anglaises
- Facteur de résilience climatique de 0,33 (verdissement)
- La cession d'un terrain aux fins de parcs

# 3. Procédure d'adoption

Conditions :

- Reconstruction de la façade et du mur latérale est
- Retrait des façades (rue William et face au canal)
- Cession de 10 % du terrain aux fins de parcs
- Typologie de logements pour familles
- Superficie des cours anglaises
- Espace extérieur privé attenant aux logements
- Niveau sonore à l'intérieur des logements
- Minimum de 150 unités de stationnement
- Stationnement vélo (branchement électrique et vélo cargo)

# 3. Procédure d'adoption

Conditions :

- Critères et documents supplémentaires pour l'approbation architecturale
- Documents supplémentaires lors de la demande de permis de démolition et garantie financière
- Documents supplémentaires lors de la demande de permis de construction et garantie financière

# Questions ?

## Merci



## Sud-Ouest borough weighs zoning exemption for 20-storey condo tower on Lachine Canal

*"I'm just surprised by this proposal and the fact that it's so unclear in terms of the justification," said Dinu Bumbaru, Heritage Montreal's policy director.*

Author of the article:

[Linda Gyulai](#) • Montreal Gazette

Published Mar 30, 2022 • Last updated Mar 30, 2022 • 5 minute read



The project calls for a 295-unit condo tower of staggered heights up to 20 storeys, or 60 metres, to be built on the site of the former Lucky Luc horse stables on des Bassins St., between Richmond Ave. and des Seigneurs St. PHOTO BY DAVE SIDAWAY /Montreal Gazette

Montreal's Sud-Ouest borough is preparing to grant a zoning exemption to a developer to build a 20-storey condo tower next to Lachine Canal in Griffintown in a consultation process that even Heritage Montreal says it didn't know was underway.

“I’m just surprised by this proposal and the fact that it’s so unclear in terms of the justification,” Dinu Bumbaru, Heritage Montreal’s policy director, said on Tuesday. He added that a few citizens alerted the non-profit organization, created in 1975 to promote and protect the heritage of Greater Montreal, to the existence of the development proposal. But he said he was unaware that the borough launched a “written public consultation” on March 16.

The deadline for citizens to submit written comments on the project is Thursday.

A report prepared by the borough’s urban planning department about the zoning change says the consultation was to be advertised on a sign on the site and on the borough’s website. As of Tuesday, there was no sign. There was no mention of the consultation on the borough’s main web page. The documentation can be found by clicking on a link to “written consultations” and then clicking on the address of the project under “current cases.”

The project calls for a 295-unit condo tower of staggered heights up to 20 storeys, or 60 metres, to be built on the site of the former Lucky Luc horse stables on des Bassins St. (formerly Basin St.), between Richmond Ave. and des Seigneurs St.

The current zoning allows a height of 25 metres and eight storeys.

The project calls for 100 to 125 indoor parking spaces. It also includes a public park, a public passageway and social housing units, all built by the developer.

“That’s a very strategic site,” Bumbaru said, noting that the location of the proposed tower is adjacent to the Pointe-des-Seigneurs archeological park and the St. Gabriel Lock. “The birthplace of industrialization in Canada is there.”

The civil service report claims the taller condo tower will bring the “enhancement of Mount Royal and the preservation of its character and its predominance in the urban landscape.”

The project’s builder is Omnia Technologies Inc., which said it has financial backing from Claridge IC, a partnership of Stephen Bronfman’s Claridge Investment and Ivanhoé Cambridge, a real estate subsidiary of the Caisse de dépôt et placement du Québec.

Omnia president Jean-François Beaulieu said the company presented several versions of the project to the city on an informal basis over at least three years.

“We’re following what the city wants for this land because it’s an important piece of land for Griffintown,” he said. The company has offered to construct a building with 50 social housing units on nearby William St., he said.

Beaulieu said his project would preserve views onto Mount Royal because the tower would be relatively narrow — 60 to 70 feet wide — for the acre of surface area. Under the current regulations, a building can only be eight storeys, but it can occupy 70 per cent of the site.

“The best way to preserve it is not to block it,” Bumbaru said of the view of Mount Royal. The views of the mountain that are enhanced in a number of condo projects are only available to those who buy expensive units on upper floors, while “blocking it for everyone else.”

“They turn the view on the mountain into cash,” Bumbaru said of the city. The project should have been subject to a citywide process and not just a borough council’s approval, he added.

The borough’s planning advisory committee, or CCU, rejected an earlier version of the project last year. That version called for a building height of 44 metres and 14 storeys, occupying 50 per cent of the site. The civil service report says it was the CCU that suggested the developer build taller and narrower. The CCU then approved the present project calling for a 60-metre, 20-storey tower on 45 per cent of the site.

Nevertheless, the civil service report says the zoning change will allow the 60-metre, 20-storey tower to occupy up to 50 per cent of the site.

Borough mayor Benoit Dorais, a member of Mayor Valérie Plante’s Projet Montréal, referred the Montreal Gazette’s questions to Plante’s communications team.

Plante spokesperson Marikym Gaudreault said the 50 per cent isn’t an error.

“It is customary to round up,” she said, adding that it leaves “a little leeway for architectural or other adjustments.”

Beaulieu said the design is “very preliminary,” but said it calls for occupying just 40 per cent of the site.

The project will also provide public access to the park from des Seigneurs and link to the canal bike path, he said.

The borough is in fact conducting consultations on two simultaneous decisions that are required for the project.

The first is the adoption of a “specific construction, alteration or occupancy proposal for an immovable”(SCAOPI). A SCAOPI is a regulatory tool that enables a municipal council to authorize a project that is at variance with urban planning bylaws without changing the rules for the entire area. Nevertheless, the project must respect the objectives of the urban plan.

The second decision is a change to the city’s urban plan for Griffintown to accommodate the project.

The civil service report explaining the SCAOPI mentions that both versions of the project were submitted to the city’s independent architecture advisory body, the Jacques-Viger Committee, for an opinion. However, the report omits to mention that the committee rejected both versions. That information is mentioned only in the report concerning the change to the urban plan.

Tan Shan Li, the Projet Montréal borough councillor for the district where the project is proposed, said the public clearly expressed a wish for green space on the site and for views of the canal during public consultations on the sector four years ago.

The developer wouldn't have to provide a public passageway under the current zoning regulations, she said. "He could fence off his land."

Under the current zoning, she added, a project of eight storeys occupying 70 per cent of the site "would create a wall in front of Mount Royal."

The project is expected to go to the April 11 borough council meeting for second reading, after which it could be subject to a local referendum.

[lgyulai@postmedia.com](mailto:lgyulai@postmedia.com)

AVIS PUBLIC

**AUX PERSONNES INTÉRESSÉES AYANT LE DROIT DE SIGNER  
 UNE DEMANDE D'APPROBATION RÉFÉRENDAIRE**

**Second projet de résolution numéro CA23 220087 adopté en vertu du Règlement sur les projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation (RCA04 22003) visant à autoriser la construction d'un projet résidentiel situé au 1990, rue William (lots 1 573 209 et 2 296 177 du cadastre du Québec) (dossier 1234334001)**

**1. Objet du projet et demande d'approbation référendaire**

À la suite de l'assemblée publique de consultation tenue le 22 février 2023, le conseil d'arrondissement du Sud-Ouest a adopté à sa séance ordinaire du 13 mars 2023, le second projet de résolution ci-dessus mentionné.

L'objectif de cette résolution est d'autoriser la construction d'un projet résidentiel situé au 1990, rue William, selon les autorisations et exigences énoncées, et ce, malgré les articles 10 (hauteur), 16 (point référence hauteur), 43 (densité), 137 (usage), 151.1 (logement en sous-sol), 345 (saillie), 395.1 (facteur de résilience climatique) et 403.2 et 407 (cour anglaise) du Règlement d'urbanisme de l'arrondissement du Sud-Ouest (01-280).

Ce second projet de résolution contient des dispositions qui peuvent faire l'objet d'une demande de la part des personnes intéressées afin qu'une résolution qui les contient soit soumise à leur approbation conformément à la *Loi sur les élections et les référendums dans les municipalités*.

Ainsi, une demande relative à la disposition ayant pour objet de déroger :

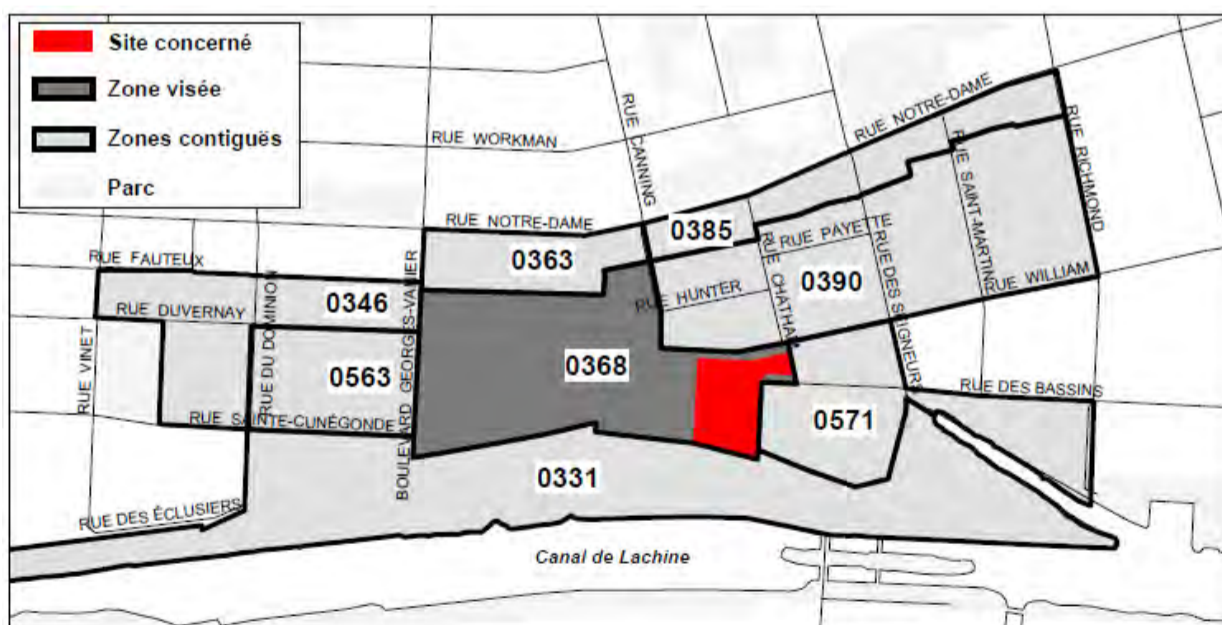
- à la hauteur;
- à la densité;
- à l'usage;
- aux cours anglaises;
- aux saillies dans une marge;

peut provenir de la zone visée 0368 ainsi que des zones contiguës 0331, 0346, 0363, 0385, 0390, 0563 et 0571 faisant partie du territoire de l'arrondissement du Sud-Ouest.

Une telle demande vise à ce que la résolution contenant cette disposition soit soumise à l'approbation des personnes habiles à voter de la zone à laquelle elle s'applique et de celles de toute zone contiguë d'où provient une demande valide à l'égard de la disposition.

**2. Description des zones**

La zone ainsi touchée par ce second projet de résolution est la zone 0368 et ses zones contiguës. Le territoire visé par le présent avis est montré ci-dessous.



Pour connaître le numéro de la zone associée à une adresse précise, vous pouvez consulter la [carte interactive](#) de l'arrondissement comme suit :

remplir le champ « se localiser » avec l'adresse qui vous concerne, sélectionner la thématique « Zonage et PIIA » puis consulter la carte avec le curseur.

### 3. Conditions de validité d'une demande

Pour être valide, toute demande doit :

- indiquer clairement la disposition qui en fait l'objet et la zone d'où elle provient;
- être reçue au bureau du secrétaire d'arrondissement au plus tard le 4 avril 2023, soit :

Par courriel à l'adresse : [greffesud-ouest@montreal.ca](mailto:greffesud-ouest@montreal.ca)

OU

Par la poste ou en personne au 815, rue Bel-Air, 1<sup>er</sup> étage, Montréal, Québec, H4C 2K4, à l'attention du secrétaire d'arrondissement. Si la demande est transmise par courrier, elle doit obligatoirement être reçue à l'adresse mentionnée au plus tard le date pour être considérée, et ce, indépendamment des délais postaux.

- être signée par au moins 12 personnes intéressées de la zone d'où elle provient ou par au moins la majorité d'entre elles si le nombre de personnes intéressées dans la zone n'excède pas 21.

Un [formulaire de demande d'approbation référendaire](#) est disponible sur la page des avis publics de l'arrondissement.

### 4. Conditions pour être une personne intéressée à signer une demande

4.1 Toute personne qui n'est frappée d'aucune incapacité de voter et qui remplit les conditions suivantes le 13 mars 2023 :

- être domiciliée dans la zone d'où peut provenir une demande;
- être domiciliée depuis au moins six mois au Québec; ou

4.2 Tout propriétaire unique d'un immeuble ou occupant unique d'un établissement d'entreprise qui n'est frappé d'aucune incapacité de voter et qui remplit les conditions suivantes le 13 mars 2023 :

- être propriétaire d'un immeuble ou occupant d'un établissement d'entreprise situé dans la zone d'où peut provenir une demande depuis au moins douze mois; ou

4.3 Tout copropriétaire indivis d'un immeuble ou cooccupant d'un établissement d'entreprise qui n'est frappé d'aucune incapacité de voter et qui remplit les conditions suivantes le 13 mars 2023 :

- être copropriétaire indivis d'un immeuble ou cooccupant d'un établissement d'entreprise situé dans la zone d'où peut provenir une demande depuis au moins douze mois;
- être désigné, au moyen d'une procuration signée par la majorité des personnes qui sont copropriétaires ou cooccupants depuis au moins douze mois comme celui qui a le droit de signer la demande en leur nom et d'être inscrit sur la liste référendaire, le cas échéant. Cette procuration doit être produite avant ou en même temps que la demande.

Dans le cas d'une personne physique, il faut qu'elle soit majeure, de citoyenneté canadienne et ne pas être en curatelle.

Dans le cas d'une personne morale, il faut :

- avoir désigné parmi ses membres, administrateurs ou employés, par résolution, une personne qui le 13 mars 2023 est majeure, de citoyenneté canadienne, qui n'est pas en curatelle et n'est frappée d'aucune incapacité de voter prévue par la loi;
- avoir produit avant ou en même temps que la demande une résolution désignant la personne autorisée à signer la demande et à être inscrite sur la liste référendaire, le cas échéant.

Sauf dans le cas d'une personne désignée à titre de représentant d'une personne morale, nul ne peut être considéré comme personne intéressée à plus d'un titre conformément à l'article 531 de la *Loi sur les élections et les référendums dans les municipalités*.

### 5. Absence de demandes

Toutes les dispositions de ce second projet de résolution qui n'auront fait l'objet d'aucune demande valide pourront être incluses dans une résolution qui n'aura pas à être approuvée par les personnes habiles à voter.

### 6. Consultation du projet

Ce second projet de résolution de même que le plan des zones concernées sont disponibles pour consultation au Bureau Accès Montréal situé au 815, rue Bel-Air, du lundi au vendredi de 8 h 30 à 17 h.

Pour toute information additionnelle, vous pouvez communiquer avec nous par courriel à l'adresse suivante : [greffesud-ouest@montreal.ca](mailto:greffesud-ouest@montreal.ca)

FAIT à Montréal, le 27 mars 2023.

Le secrétaire d'arrondissement,  
Sylvie Parent, notaire

---

**CERTIFICAT DE PUBLICATION**

Je soussignée, secrétaire d'arrondissement, certifie que l'avis ci-dessus a été publié sur le site Internet de la Ville de Montréal et de l'arrondissement du Sud-Ouest ainsi que dans Le Devoir et affiché à la mairie d'arrondissement le 27 mars 2023.

EN FOI DE QUOI, je signe ce certificat le 27 mars 2023.

Le secrétaire d'arrondissement,

Sylvie Parent, notaire

---

**AVIS DU COMITÉ JACQUES-VIGER À LA SUITE DE SA RÉUNION DU 23 AVRIL 2021**

Le Comité Jacques-Viger est l'instance consultative de la Ville en matière d'aménagement, d'urbanisme, d'architecture, de design, et d'architecture de paysage\*

## 1712-1810, rue des Bassins

Libellé du projet :	Modification au Plan d'urbanisme afin d'augmenter la limite de hauteur de 25 mètres à 44 mètres pour le secteur Griffintown, dans le cadre de l'autorisation de projets particuliers (PPCMOI).
Localisation :	Site triangulaire situé à l'angle des rues Richmond et des Bassins dans le quartier Griffintown, dans l'arrondissement du Sud-Ouest.
Demandeur :	Arrondissement du Sud-Ouest

Le Comité Jacques-Viger (CJV) émet un avis à la demande de l'Arrondissement du Sud-Ouest, conformément au paragraphe 1 de l'article 11 de son règlement, considérant que le projet requiert une modification au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal.

---

### L'OBJET DE LA DEMANDE

La demande vise la modification du programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur Griffintown, afin d'autoriser une augmentation de la limite de hauteur de construction permise au Plan d'urbanisme, qui passerait de 25 mètres à 44 mètres. Cette modification est demandée dans le but de permettre la réalisation d'un projet immobilier comprenant 268 logements et un local commercial dans un bâtiment pouvant compter 14 étages et atteindre 44 mètres.

---

### TERRITOIRE D'INTERVENTION

Le territoire visé est situé à l'angle des rues Richmond et des Bassins, dans le quartier Griffintown, dans l'arrondissement du Sud-Ouest. Situé aux abords du canal de Lachine, ce site a la particularité d'avoir une forme triangulaire dictée par la présence du canal de fuite. Il se trouve dans le secteur de valeur exceptionnelle du Canal de Lachine en plus d'être un site archéologique recensé intègre (qui n'a pas été altéré) au Plan d'urbanisme. Il se situe à proximité du parc archéologique de la Pointe-des-Seigneurs.

---

\*Règlement de la Ville de Montréal 12-022





Site à l'étude (Source : Arrondissement du Sud-Ouest)

---

## DESCRIPTION DU PROJET

Dans un bâtiment d'une hauteur atteignant 44 mètres et reposant sur un basilaire de quatre étages, le projet propose 268 logements, dont 26 unités de trois chambres, et près de 160 mètres carrés d'espace commercial au rez-de-chaussée. Un espace de 491 mètres carrés cédé à la Ville pour fins de parc ainsi qu'un espace privé extérieur de 389 mètres carrés accessible au public dans le prolongement du parc sont également proposés.

La justification de la demande de modification de la hauteur repose sur la protection d'une vue sur le mont Royal identifiée au Plan d'urbanisme et une volonté de dégager un maximum d'espace vert au sol qui soit accessible à la population, notamment par la cession d'un terrain pour fins de parc et la création d'un passage longeant le canal de fuite. Ainsi la superficie de plancher constructible, au lieu d'être déployée à l'horizontale tel que préconisé par le zonage et le Plan d'urbanisme, serait répartie à la verticale sur plusieurs étages.

---

## ANALYSE DES ENJEUX

Le Comité Jacques-Viger (CJV) a tenu une rencontre par vidéoconférence le 23 avril 2021 où des représentants de l'Arrondissement du Sud-Ouest, du Service de l'urbanisme et de la mobilité de la Ville et de l'externe ont été entendus.

Les représentants ont fait une présentation du contexte de ce secteur de Griffintown, de son cadre réglementaire ainsi que du projet associé aux modifications demandées. Le CJV a identifié les enjeux qui suivent.

### **Hauteur du bâtiment et arrimage avec le secteur**

Le CJV trouve la proposition architecturale intéressante et il est conscient des défis liés à l'aménagement d'un site triangulaire. Il exprime toutefois sa réticence quant à la hauteur proposée actuellement pour le bâtiment. À son avis, cette hauteur, qui est presque le double de celle inscrite au Plan d'urbanisme, n'apparaît pas compatible avec les orientations émises pour ce dernier et les projets récents dans le secteur. De l'avis du CJV, ce qui distingue la portion ouest de Griffintown, est l'homogénéité des constructions, notamment avec des hauteurs limitées à huit étages. Un bâtiment de quatorze étages serait étranger à la trame urbaine avoisinante. Dans le PPU adopté en 2013, ce site triangulaire était d'ailleurs qualifié comme une aire sensible, eu égard aux hauteurs.

Le CJV estime aussi que le projet qui lui a été présenté déroge à certaines balises émanant du processus d'urbanisme consultatif visant à accroître l'acceptabilité sociale du redéveloppement du secteur ouest de Griffintown, notamment quant à la volonté de limiter la surhauteur des bâtiments. Le CJV émet également des réserves quant à la présence d'un immeuble d'une telle hauteur sur les rives immédiates du canal de Lachine. Un bâtiment aussi haut viendrait obstruer des vues intéressantes vers le canal. Il est préférable, selon le CJV, de réduire la hauteur aux abords du canal afin que le plus de citoyens possibles puissent profiter des vues. Notant qu'une attention particulière a été apportée à la préservation des vues vers le mont Royal, le CJV souhaite qu'une attention comparable soit aussi portée à la préservation des vues vers le canal.

La bonne intégration du bâtiment ne se limite pas aux abords immédiats du site. Selon le CJV, une construction aussi haute aurait aussi des répercussions négatives sur les vues à partir de Pointe-Saint-Charles, de l'autre côté du canal. À son avis, la mise en valeur du canal serait mieux servie par une gradation des hauteurs à partir des rives.

### **Paysage et canal de fuite**

Le CJV tient à souligner l'intérêt du paysage riverain qui serait transformé par ce projet. Bien qu'il s'agisse d'un paysage peu mis en valeur en ce moment, ce site compose avec ce qui est l'un des rares canaux de fuite en milieu urbain un paysage tout à fait caractéristique, emblématique même de Griffintown. Il permet également de créer une ambiance de nature en ville.

Le CJV n'est pas insensible aux enjeux de restauration du canal de fuite, mais il estime important de s'assurer, dans le cadre d'un projet de développement, de préserver et de révéler les éléments identitaires de ce secteur. Il faut également maintenir les attributs environnementaux du lieu, en contrepoint d'une proposition très « construite ». C'est en ce sens que le CJV émet des craintes quant à l'intention avouée d'abattre une trentaine d'arbres.

Enfin, le comité souhaiterait un meilleur arrimage entre le projet et le parc archéologique de la Pointe-des-Seigneurs, de même qu'une vision plus explicite concernant les trouvailles archéologiques éventuelles sur le site à l'étude.

---

## **AVIS ET RECOMMANDATIONS DU COMITÉ JACQUES-VIGER**

Le Comité Jacques-Viger (CJV) émet un avis défavorable à la demande de modification au programme particulier d'urbanisme de Griffintown, en vue de porter la hauteur permise au Plan d'urbanisme de 25 à 44 mètres. Le comité n'est pas convaincu que le projet qui lui a été présenté prend adéquatement en compte les enjeux patrimoniaux, environnementaux et identitaires de ce secteur. Il estime qu'une telle modification viendrait perturber le paysage, en plus de créer un précédent susceptible d'être invoqué pour les développements futurs.

Le CJV émet les recommandations suivantes :

01. Revoir à la baisse le nombre d'étages du projet immobilier proposé afin qu'il s'insère de manière plus harmonieuse dans la trame urbaine de Griffintown et de Pointe-Saint-Charles et qu'il réponde aux recommandations issues de la démarche d'urbanisme consultative;
02. Préserver et valoriser le paysage naturel du canal de fuite.

À l'intention de l'Arrondissement, le CJV recommande aussi ce qui suit :

03. Étudier la possibilité de réguler les hauteurs autorisées aux abords du canal de Lachine au moyen d'une gradation à partir des rives afin de préserver les vues vers le canal.

### ***Note adressée au demandeur :***

***Veillez vous référer au document « Suivi des recommandations » (transmis en annexe).***

Le président du Comité Jacques-Viger,

**Original signé**

Jean Paré

Le 26 mai 2021

Il revient aux représentants de l'Arrondissement ou du service responsable du dossier de joindre cet avis au sommaire décisionnel et de le diffuser au requérant et aux consultants externes, le cas échéant.

**AVIS DU COMITÉ JACQUES-VIGER À LA SUITE DE SA RÉUNION DU 15 OCTOBRE 2021**

Le Comité Jacques-Viger est l'instance consultative de la Ville en matière d'aménagement, d'urbanisme, d'architecture, de design, et d'architecture de paysage\*

**1712-1810, rue des Bassins**

Libellé du projet :	Modification au Plan d'urbanisme afin d'augmenter la limite de hauteur de 25 mètres à 60 mètres pour le secteur Griffintown, dans le cadre de l'autorisation de projets particuliers (PPCMOI).
Localisation :	Site triangulaire situé à l'angle des rues Richmond et des Bassins dans le quartier Griffintown, dans l'arrondissement du Sud-Ouest.
Demandeur :	Arrondissement du Sud-Ouest

Le Comité Jacques-Viger (CJV) émet un avis à la demande de l'Arrondissement du Sud-Ouest, conformément au paragraphe 1 de l'article 11 de son règlement, considérant que le projet requiert une modification au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal.

**OBJET ET CONTEXTE DE LA DEMANDE**

La demande vise la modification du programme particulier d'urbanisme (PPU) du secteur Griffintown, afin d'autoriser une augmentation de la limite de hauteur de construction permise au Plan d'urbanisme, qui passerait de 25 mètres à 60 mètres. Cette modification est demandée dans le but de permettre la réalisation d'un projet immobilier comprenant environ 295 logements et un local commercial dans un bâtiment à la volumétrie modulée de 4 à 20 étages, pouvant atteindre 60 mètres.

Il s'agit d'une seconde proposition pour ce site, la première ayant fait l'objet d'un avis du Comité Jacques-Viger daté du 26 mai 2021 (C21-SO-02). Cette dernière visait à augmenter la hauteur permise à 44 mètres afin de réaliser un bâtiment de 268 logements pouvant atteindre 14 étages. Le CJV avait émis un avis défavorable principalement en raison de la hauteur trop élevée et de l'insertion jugée problématique du bâtiment dans la trame urbaine et paysagère avoisinante.

**TERRITOIRE D'INTERVENTION**

Le territoire visé est situé à l'angle des rues Richmond et des Bassins, dans le quartier Griffintown, dans l'arrondissement du Sud-Ouest. Situé aux abords du canal de Lachine, ce site a la particularité d'avoir une forme triangulaire dictée par la présence du canal de fuite. Il se trouve dans le secteur de valeur exceptionnelle du Canal de Lachine en plus d'être un site archéologique recensé intègre, voulant dire qu'il n'a pas été altéré, au Plan d'urbanisme. Il se situe à proximité du parc archéologique de la Pointe-des-Seigneurs.

\*Règlement de la Ville de Montréal 12-022



Site à l'étude (Source : Arrondissement du Sud-Ouest)

---

## DESCRIPTION DU PROJET<sup>1</sup>

Comme la demande précédente, celle-ci vise une modification du PPU - Secteur Griffintown pour augmenter la limite de hauteur permise. En réponse aux recommandations du comité, les requérants ont choisi de réduire l'implantation du bâtiment proposé plutôt que sa hauteur, et demandent maintenant de rehausser la hauteur permise non plus à 44 mètres mais à 60 mètres.

Avec un bâtiment à la silhouette plus fine, cette modification de la limite de hauteur contribuerait à la protection d'une vue sur le mont Royal identifiée au Plan d'urbanisme. L'implantation du bâtiment permettrait aussi une plus grande ouverture sur le canal à partir du voisinage et maximiserait les espaces dégagés au sol, dont une partie serait cédée pour fins de parc et aménagée telle une mini forêt.

Le projet architectural révisé propose une volumétrie modulée de 4 à 20 étages (60 mètres) pour un immeuble d'environ 295 logements qui comprendrait aussi un local commercial d'environ 150 m<sup>2</sup> au rez-de-chaussée. L'implantation au sol serait d'environ 45 %.

---

<sup>1</sup> Description tirée et adaptée de la documentation fournie par l'Arrondissement du Sud-Ouest

---

## **ANALYSE DES ENJEUX**

Le Comité Jacques-Viger (CJV) a tenu une rencontre par vidéoconférence le 15 octobre 2021 où des représentants de l'Arrondissement du Sud-Ouest, du Service de l'urbanisme et de la mobilité de la Ville et de l'externe ont été entendus. Le CJV a identifié les enjeux qui suivent.

### **Modification du Plan d'urbanisme et hauteur du bâtiment**

Le CJV reconnaît le soin apporté par les requérants à la nouvelle proposition. Il apprécie que l'empreinte au sol ait été réduite. Il demeure sensible aux enjeux soulevés lors de la présentation, incluant les considérations relatives au logement social et abordable. Cela dit, le comité n'a pas été convaincu que la demande de changement au PPU améliore le cadre bâti du secteur pris dans sa globalité. Il constate que la première recommandation de son avis précédent a été ignorée et qu'une proposition allant dans le sens contraire lui a été substituée.

En effet, dans l'avis précédent, le premier enjeu souligné par le comité était celui de la hauteur du bâtiment proposé, qui aurait détonné dans son milieu d'insertion. Rappelant que l'actuel PPU de Griffintown résulte d'une démarche de concertation exemplaire et propose un cadre réglementaire cohérent, le CJV estime que la réglementation actuelle demeure appropriée et permet l'érection d'un projet de densité satisfaisante, du moins tant et aussi longtemps qu'une réflexion approfondie sur les hauteurs et la densité n'aura pas été menée à terme à l'échelle de tout ce secteur.

De manière plus générale, le CJV s'inquiète des demandes ponctuelles, au cas par cas, de dérogations relatives à la hauteur dans un PPU récent. Accepter de manière récurrente pareilles dérogations crée des précédents dont l'impact cumulatif met en péril les orientations du PPU. Ainsi, à long terme, il devient difficile de s'imaginer de quoi aura l'air ce quartier aux rues étroites avec une succession de projets dérogatoires à la pièce qui modifient l'essence même de son paysage urbain.

### **Vues vers le mont Royal, vues vers le canal de Lachine**

Le CJV note l'attention accordée à la question des vues vers le mont Royal, un enjeu d'une grande importance. Il constate cependant qu'au fil du temps, beaucoup de ces vues ont été obstruées ou encore marginalisées, certaines d'entre elles n'existant plus aujourd'hui. Par ailleurs, d'une importance tout aussi considérable dans le paysage et dans l'ADN montréalais, le canal de Lachine mérite une réflexion tout aussi poussée sur les vues que l'on doit protéger, tant à partir de ses berges que des rues de part et d'autre. Il s'agit d'un espace très fréquenté par les piétons, les cyclistes, les usagers du marché Atwater et les résidents du quartier.

En somme, l'enjeu concerne non seulement les vues vers le mont Royal mais aussi l'échelle du bâti le long du canal de Lachine. Comme le montre le projet de bâtiment présenté au comité, la modification de hauteur proposée autoriserait un gabarit préjudiciable à l'érection progressive d'une véritable barrière visuelle dans le paysage.

Le CJV souhaite que se poursuive la réflexion d'ensemble sur le devenir de la forme urbaine de ce secteur et qu'elle inclue un examen approfondi de la question des vues, quitte à ce qu'il puisse mener à favoriser des vues axées sur le canal.

## **Bâtiment et terrains avoisinants : une démarche de concertation**

Le CJV est d'avis que tout projet sur le terrain visé devra être conçu en cohérence avec son environnement immédiat. Pour qu'il soit exemplaire et qu'il contribue à la qualité de vie des résidents du secteur, sa planification suppose une démarche concertée, en synergie avec les perspectives de développement du canal de Lachine par Parcs Canada et les projets de fouilles et de mise en valeur archéologiques de la Ville de Montréal, de manière à ce que ces trois espaces en viennent à dialoguer et puissent évoluer ensemble.

---

## **AVIS ET RECOMMANDATIONS DU COMITÉ JACQUES-VIGER**

Le Comité Jacques-Viger (CJV) émet un avis défavorable à la demande de modification du programme particulier d'urbanisme de Griffintown, en vue de porter la hauteur permise au Plan d'urbanisme de 25 à 60 mètres. Le CJV estime que le projet qui lui a été présenté ne s'insère pas adéquatement dans la trame urbaine existante ou telle que prévue au PPU en vigueur. À son avis, la réglementation actuelle demeure appropriée et permet l'érection d'un projet de densité satisfaisante, du moins tant et aussi longtemps qu'une réflexion approfondie sur les hauteurs et la densité n'aura pas été menée à terme et que, le cas échéant, le PPU soit modifié à la faveur d'une démarche comparable à celle qui a conduit à l'adoption de ce dernier.

Le CJV émet les recommandations suivantes :

À l'endroit de l'Arrondissement :

01. Poursuivre la réflexion sur la question des hauteurs et de la densité à l'échelle de Griffintown;
02. Le cas échéant, traduire dans le PPU et la réglementation d'urbanisme les conclusions de cette réflexion pour encadrer les projets immobiliers à venir;
03. Réexaminer la question de la préservation des vues vers le mont Royal et des vues à partir du canal de Lachine et en direction de celui-ci;
04. En concertation avec Parcs Canada et la Ville de Montréal, assurer la cohérence entre le projet qui s'installera sur le terrain à l'étude, les perspectives d'aménagement du canal de Lachine et le projet de parc archéologique;

***Note adressée au demandeur : Veuillez vous référer au document « Suivi des recommandations » (transmis en annexe).***

Le président du Comité Jacques-Viger,

**Original signé**

Jean Paré  
Le 15 novembre 2021

Il revient aux représentants de l'Arrondissement ou du service responsable du dossier de joindre cet avis au sommaire décisionnel et de le diffuser au requérant et aux consultants externes, le cas échéant.

## Montreal city council will reject proposed 20-storey condo tower on Lachine Canal



- Daniel J. Rowe
- CTVNewsMontreal.ca Digital Reporter
- Follow | [Contact](#)

**Updated** April 9, 2022 1:26 p.m. EDT  
Published April 9, 2022 8:32 a.m. EDT  
Share

The 20-storey Griffintown building will not reach heights above all other buildings in the area, as the City of Montreal will vote against proposed 295-unit condo project.

Montreal city councillor and Sud-Ouest borough mayor Benoit Dorais posted on his Facebook page that on Monday officials will reject the proposed project



on des Bassins St. at the corner of Richmond Ave. where the Lucky Luc horse stables once was.

Dorais said council members decided on Wednesday to reject the project and that more information will be forthcoming.

"The Sud-Ouest Council agreed to present this particular project to the public because we saw the potential for significant benefits to the neighbourhood, similar to the 50 des Seigneurs site, which went through the same process at Sud-Ouest Council and City Council with respect to the amendment of the Urban Plan," he wrote.

Many residents fumed at the proposed project with many saying it would block views and change the landscape in the neighbourhood.

Dorais said the project was meant to free up more green space near the Lachine Canal, create a park with public access, clear up the Pointe-des-Seigneurs archaeological park, develop a cafe terrasse, and other features that would benefit the area.

However, the community did not approve of the plan to build a tower 12 storeys higher than any other in the area. The area is currently zoned for eight-storey buildings.

"Upon reading the public consultation report, which the elected officials have read, we note that the population did not share this opinion," Dorais wrote.

"We have heard you and respect the will that was expressed."





Pièce 8





Regard sur l'immobilier

# Un autre cas de « Pas dans ma cour »

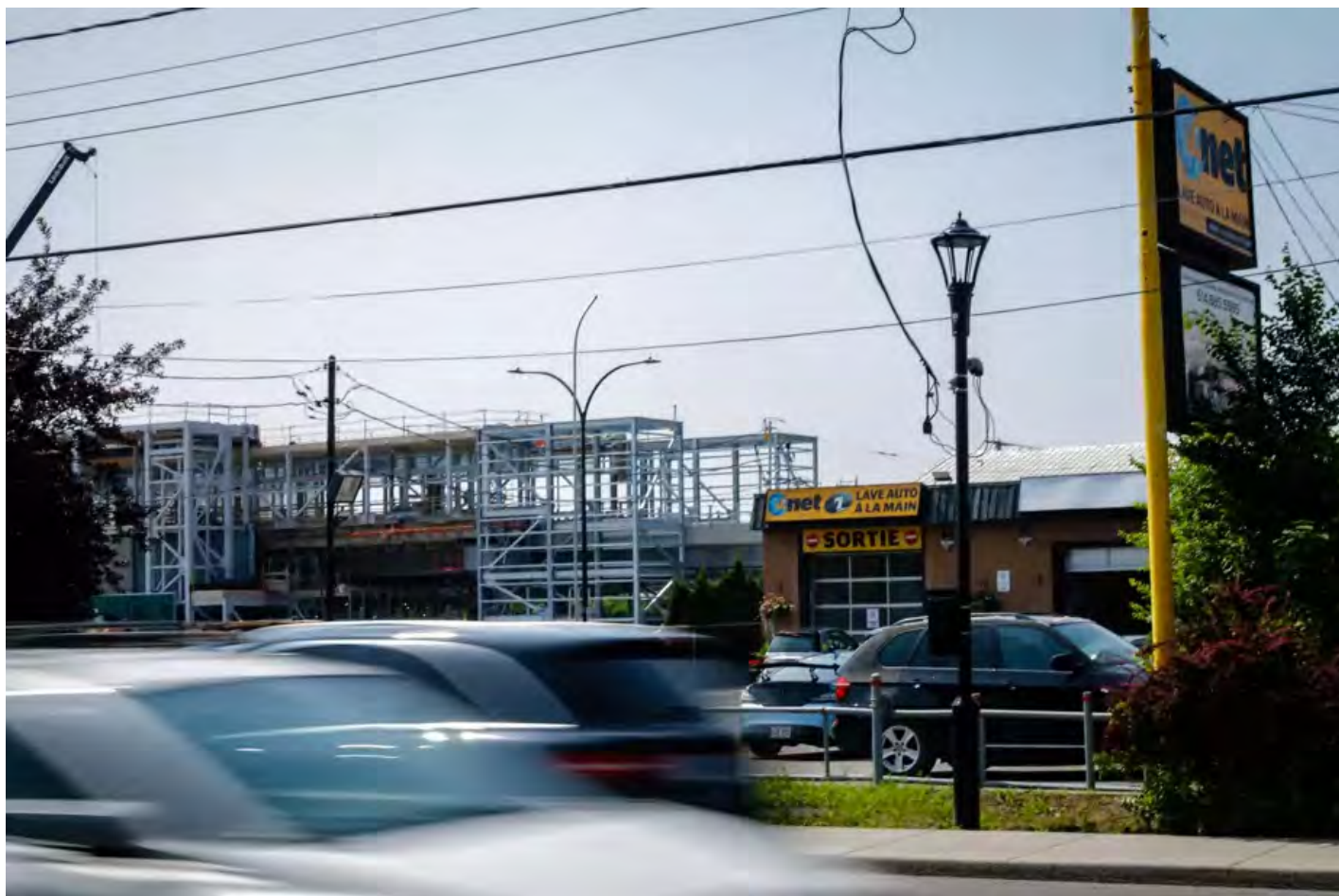


PHOTO OLIVIER JEAN, LA PRESSE

Le projet de 111 logements devait être construit tout juste à côté de la gare du REM de Sunnybrooke, actuellement en construction.

---

# Un jeudi sur deux, *La Presse* propose un retour sur ce qui retient l'attention dans le domaine de l'immobilier résidentiel et commercial

Mis à jour le 6 juillet



**ANDRÉ DUBUC**  
LA PRESSE



**La crise du logement n'émeut guère certains citoyens de Pierrefonds qui ont réussi à bloquer l'ajout de 111 logements tout juste à côté de la gare du REM de Sunnybrooke dans un secteur dévitalisé du boulevard Gouin.**

« Le projet est complètement abandonné », dit Maxime Laporte, vice-président Développement immobilier chez Quorum, visiblement déçu. Quelque chose qu'on propose qui est en adhésion parfaite avec le PMAD [Plan métropolitain d'aménagement et de développement], la densification, les aires TOD [pôle de transport collectif], la mixité et qui se fait dire non. C'est un exemple assez marquant du phénomène « pas dans ma cour », déplore le promoteur.

Le lot voisin de la gare va ainsi continuer à être occupé par un vieux garage et une petite bâtisse industrielle inoccupée.



ILLUSTRATION FOURNIE PAR QUORUM

Le projet de 111 logements

« S'il y a un PMAD et des villes qui favorisent [la densité aux abords des gares de train], pourquoi revient-il à un promoteur privé, pour un garage complètement désuet, d'aller se battre pendant deux ans pour proposer ce que le gouvernement, le PMAD et tous les organismes proposent ? », se demande-t-il, découragé.

L'échec vient surtout mettre un doute sur la capacité du pouvoir municipal sur l'île de Montréal à autoriser des projets d'habitation dont la société a pourtant un urgent besoin, selon un courtier qui se spécialise dans la vente de terrains résidentiels.

« Pour un client, j'ai regardé un terrain dans le même quartier pour y construire 200 logements. Quand il a vu que le projet de Quorum sautait à la dernière minute après deux ans d'efforts et de dépenses, mon client a préféré regarder à Laval et sur la Rive-Sud. Montréal, pour lui, c'est trop de problèmes, témoigne Daniel Losier, courtier chez Century 21.

L'arrondissement de Pierrefonds-Roxboro appuyait pourtant le projet de six étages du promoteur Quorum, en vain.

**« Les gens ne veulent pas de densité à proximité de chez eux. Oubliez ça. Ce n'est pas juste à Pierrefonds, c'est partout pareil. Les gens n'en veulent tout simplement pas. »**

— Stéphane Quesnel, chef de division urbanisme, permis et inspection à l'arrondissement de Pierrefonds-Roxboro

Le fonctionnaire parle en connaissance de cause. Depuis 10 ans, selon ses dires, les trois quarts des projets qui requièrent des modifications au zonage (par l'entremise d'un PPCMOI – projets particuliers de construction, de modification ou d'occupation d'un immeuble) ont été bloqués par les citoyens de Pierrefonds-Roxboro. « C'est un mal généralisé dans bien des municipalités », constate-t-il.

En réaction au taux de rejet élevé, l'arrondissement a changé sa procédure pour consulter en amont la population avant même l'adoption du projet par les élus du conseil. C'est la nouvelle procédure qui a été suivie dans le cas du projet du 9720-9730 boulevard Gouin Ouest, à l'intersection des boulevards Gouin Ouest et Sunnybrooke.

« Avec une campagne de publipostages, on a rejoint 605 foyers qui ont eu accès à la documentation relative au projet regroupée en 4 thèmes détaillés par 17 questions et ouvert aux commentaires des citoyens pendant 30 jours, détaille M. Quesnel.

« De manière générale, 75 % de la population, ce n'est pas des farces, trouvait le projet très bien ou bien, souligne le chef de division. On avait une bonne adhésion. »

Fort de cet appui, le conseil entérine un premier projet de règlement en août 2022, puis un deuxième, le mois suivant. La consultation publique, qui suit, attire une poignée de citoyens, autre signe encourageant.

**Arrive le jour du registre. À la surprise générale, 26 citoyens signent le registre demandant la tenue d'un référendum sur le changement de zonage, soit un nombre suffisant pour forcer la tenue d'un scrutin. Le Conseil prend acte des résultats et stoppe net le processus d'adoption du projet.**

« Je ne connais pas de conseil qui va en référendum sur un PPCMOI. C'est le même coût que des élections générales », explique M. Quesnel.

Pourquoi des citoyens s'opposent au projet ? « Encore une passe d'argent vite faite par Pierrefonds, qui essaie de tout maximiser dans un espace réduit, a écrit sur la plateforme collaborative de l'arrondissement la citoyenne Suzanna Peterson.

« Six étages, c'est beaucoup trop haut ; deux étages au maximum. Absolument aucune intimité pour les propriétaires sur la rue Andras [face au projet de l'autre côté de la voie ferrée] ! Nous n'avons pas besoin de plus de III voitures », écrit-elle.

M. Quesnel en tire la leçon que les villes sont mal équipées pour transposer dans la réalité les orientations gouvernementales en matière de densité en raison du processus d'approbation référendaire. Il fonde de l'espoir sur la loi 16 en vigueur depuis le 2 juillet qui vient restreindre ce pouvoir.

En attendant de connaître ses effets concrets, les automobilistes de Pierrefonds pourront toujours entrer leur voiture au garage de la gare Sunnybrooke du REM.



## LES PARCS DU SUD-OUEST EN STATISTIQUES

### RÉSEAU DES PARCS ET ESPACES VERTS

Le réseau des parcs et des espaces verts relevant de l'Arrondissement du Sud-Ouest compte un total de **quatre-vingt-treize (93) espaces verts**. Le tableau 1.2 indique le nombre de parcs présents dans chaque milieu de vie, en les ventilant par type.

**Tableau 1.2 : Typologie de parcs et espaces verts du Sud-Ouest**

Milieu de vie	Miniparc	Voisinage	Quartier	Parc-école	Parc linéaire	Place publique	Total
Pointe-Saint-Charles	8	4	3	1	1	3	20
Petite-Bourgogne—Griffintown	10	7	0	0	5	2	24
Saint-Henri	8	7	1	4	2	7	29
Ville-Émard—Côte-Saint-Paul	7	5	4	0	1	3	20
<b>Arrondissement du Sud-Ouest</b>	<b>33</b>	<b>23</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>9</b>	<b>15</b>	<b>93</b>

Le réseau des parcs d'arrondissement est ainsi majoritairement constitué de miniparcs et de parcs de voisinage, ces deux catégories comptant pour 60 % des parcs et des espaces verts du Sud-Ouest. Le grand nombre de miniparcs (33) représente un important effort d'investissement tant au niveau de l'entretien qu'au niveau de la restauration des aménagements vétustes<sup>7</sup>. Le Sud-Ouest compte également un nombre important de places publiques dont la moitié sont situées dans Saint-Henri. La présence de parcs linéaires structurants (9), comme le parc du Premier-Chemin-de-Fer et le Woonerf Saint-Pierre, contribue à l'amélioration de la connectivité entre les différents parcs et espaces verts de l'arrondissement. Enfin, le Sud-Ouest peut également compter sur un certain nombre de parcs-écoles (5), soit des cours d'école aménagées à la manière d'un parc de voisinage grâce à des ententes signées avec la Commission scolaire de Montréal.

En incluant les espaces verts non catégorisés, les parcs et les espaces verts du Sud-Ouest occupent une superficie de 95,13 hectares (tableau 1.3), soit 6,06 % de la superficie totale de l'arrondissement. Pour raffiner ce calcul, il a été décidé d'exclure des superficies des milieux de vie les grandes zones non habitées, telles que les secteurs d'emploi, le parc Angrignon et les grandes infrastructures de transports. En excluant les secteurs inhabités, c'est 10,43 % de la superficie de l'arrondissement qui est occupée par des parcs et des espaces verts<sup>12</sup>.

**Tableau 1.3 : Synthèse des parcs et des espaces verts par milieu de vie**

Milieu de vie	Nombre de parcs et espaces vert	Superficie en parcs et espaces verts 2016 (ha)	Proportion de la superficie du milieu de vie occupée par des parcs (%)
Pointe-Saint-Charles	20	24,37	13,17
Petite-Bourgogne—Griffintown	24	15,52	8,48
Saint-Henri	29	19,42	9,76
Ville-Émard—Côte-Saint-Paul	20	33,83	9,80
<b>Arrondissement du Sud-Ouest</b>	<b>93</b>	<b>93,14</b>	<b>5,93</b>

À l'échelle des milieux de vie, Petite-Bourgogne—Griffintown et Ville-Émard—Côte-Saint-Paul, avec respectivement 8,48 % et 9,80 % de leur territoire consacré à des parcs, sont les plus faiblement pourvus en espaces verts. Cette proportion est légèrement plus importante dans Saint-Henri, dont 9,76 % du territoire est occupé par des parcs, et surtout dans Pointe-Saint-Charles, où 13,17 % du territoire est dédié aux espaces verts<sup>12</sup>.

## Pièce 11

City	Figure	Per capita	Date	Source	Notes
Amsterdam	13.00%			2018 Statistics Netherlands/TNO	
Austin	10.00%			2019 Austin Parks Foundation	
Barcelona	28.00%			2019 Urban Ecology Including urban and forest p	
Bogotá	4.90%			2017 Departamento Administrativo de la Defens	
Brussels	18.80%			2015 IBGE	
Buenos Aires	9.40%			2018 Estadísticas y Censos	
Cape Town	24.00%			2016 City of Cape Town	
Chengdu	42.30%			2017 Statistics Bureau of Chengdu	
Dublin	26.00%			2018 Dublin City Council	
Edinburgh	49.20%			2016 ESRI	% is based on Mapping firm I
Guangzhou	19.78%			2018 Guangzhou St 1470.48sqm	
Helsinki	40.00%			2018 City of Helsinki	
Hong Kong	40.00%			2020 Agriculture, Fisheries and Conservation Dep	
Istanbul	2.20%			2015 Istanbul Metropolitan Municipality	
Johannesburg	24.00%			2002 State of the E	Figure does not refer to the c
Lisbon	18.00%			2021 CML-DM do Ambiente - Estrutura Verde - C	
London	33.00%			2022 Greenspace Ir	Publicly accessible green spa
Los Angeles	34.70%			2016 LA County Parks and Recreation Needs Ass	
Melbourne	9.30%			2017 Victorian Plan Greater Melbourne	
Milan	13.74%			2020 Direzione Verde Comune Milano	
Montréal	12.82%			2021 Ville de Montréal, Direction des grands p	
Moscow	18.00%			2017 Department of natural resources	
Nanjing	40.67%			2018 Nanjing Statistics Bureau	
New York	27.00%			2010 New York City Department of City Planning	
Oslo	68.00%			2019 Bymiljøetaten, Oslo kommune	
Paris	10.00%			2019 Institut Paris Region	
Rome	38.90%			2017 Roma Capitale	
San Francisco	13.00%			2017 San Francisco Department of Recreations a	
Seoul	27.91%			2019 Seoul Metropolitan Government	
Shanghai	16.20%			2017 Shanghai Municipal People's Government	
Shenzhen	40.90%			2016 Shenzhen Statistical Yearbook	
Singapore	47.00%			2011 National Parks Board	
Stockholm	40.00%			2017 Statistics about Stockholm City	
Sydney	46.00%			2010 New South Wales Department of Planning	
Taipei	6.56%			2021 Parks and Street Lights Office, Taipei City	
Tokyo	7.50%			2015 Bureau of Urb Survey of City Planning Park	
Toronto	13.00%			2018 City of Toronto	
Vienna	50.00%			Stadt Wien	
Warsaw	17.00%			2015 Head Office of Geodesy and Cartography	
Zürich	41.00%			2018 Grün Stadt Zürich	

Esri UK analysis of Landsat 8 satellite images from Spring 2016 to illustrate the amount of green space

e in UK cities

Pièce 12



Réinventer  
Montréal

Plan de transport | 2008



273  
172

STM.Info



ANNICK  
POIRIER

Montréal 

**Le présent document a été préparé par**

Service des infrastructures, transport et environnement

Direction des transports

Division du développement des transports

**En collaboration avec**

- Division de l'exploitation du réseau artériel
- Division sécurité et aménagement du réseau artériel
- Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine
- Société de transport de Montréal

**Avec l'aide technique et professionnelle**

- Groupement Tecsalt – CIMA+

**Design graphique et impression**

- Factorie l'agence

ISBN 978-2-7647-0768-5

## TABLE DE MATIÈRES

<b>Mot du maire de Montréal</b> .....	<b>9</b>	<b>A3 Favoriser le développement des usages collectifs de l'automobile</b> .....	<b>120</b>
<b>Mot de monsieur Claude Trudel</b> .....	<b>11</b>	Le covoiturage : ensemble, on fait la différence .....	<b>120</b>
<b>Vision du Plan de transport</b> .....	<b>13</b>	L'autopartage : un pas de plus vers une mobilité intégrée .....	<b>121</b>
<b>Mot de monsieur André Lavallée</b> .....	<b>14</b>	Le taxi : un mode performant et flexible .....	<b>122</b>
<b>21 chantiers pour réinventer Montréal en dix ans!</b> .....	<b>17</b>	La gestion de la demande : faire plus avec moins .....	<b>125</b>
<b>Partie I Introduction</b> .....	<b>31</b>	<b>B Le réseau routier et le stationnement</b> .....	<b>127</b>
Démarche du <i>Plan de transport</i> .....	<b>33</b>	Le réseau routier .....	<b>127</b>
Envergure du Plan .....	<b>33</b>	Le stationnement : un outil pour réduire la dépendance à l'automobile .....	<b>141</b>
Mise en œuvre concertée du <i>Plan de transport</i> .....	<b>34</b>	<b>C La sécurité des déplacements et la qualité de vie</b> .....	<b>149</b>
Suivi et révision .....	<b>34</b>	La sécurité des déplacements et la qualité de vie – non négociable! .....	<b>149</b>
<b>Partie II Positionnement de Montréal</b> .....	<b>37</b>	<b>D Les déplacements à vocation économique et le transport des marchandises</b> .....	<b>159</b>
Vision et objectifs stratégiques : un virage radical maintenant .....	<b>39</b>	Le transport en appui à l'économie de Montréal .....	<b>159</b>
La <i>Charte du piéton</i> .....	<b>41</b>	<b>E L'innovation</b> .....	<b>168</b>
Les réseaux de transport : éléments structurants de l'aménagement du territoire .....	<b>44</b>	L'innovation : vers de meilleurs services aux Montréalais ..	<b>168</b>
Montréal et Kyoto! .....	<b>46</b>	<b>Partie IV Coûts et financement</b> .....	<b>173</b>
Montréal au cœur du système de transport de la région .....	<b>48</b>	Les coûts et le financement .....	<b>175</b>
La comparaison de Montréal avec d'autres villes .....	<b>52</b>	<b>Annexes</b> .....	<b>183</b>
Transformer le système de transport pour changer Montréal .....	<b>53</b>	<b>Annexe 1 Coûts détaillés des projets du Plan de transport</b> .....	<b>185</b>
Cohérence des interventions .....	<b>56</b>	<b>Annexe 2 Plan de transport intégré du Mont-Royal</b> .....	<b>191</b>
Gouvernance .....	<b>58</b>	<b>Annexe 3 Plan de transport intégré du Vieux-Montréal</b> .....	<b>197</b>
<b>Partie III Orientations et projets</b> .....	<b>67</b>	<b>Annexe 4 Faits saillants des changements au Plan</b> .....	<b>202</b>
<b>A Les transports collectifs et actifs</b> .....	<b>69</b>	<b>Annexe 5 Bilan des réalisations et des initiatives depuis un an</b> .....	<b>206</b>
<b>A1 Mettre en place une meilleure offre de transport en commun</b> .....	<b>69</b>	<b>Annexe 6 Lexique</b> .....	<b>211</b>
Le transport en commun : pierre angulaire du développement .....	<b>69</b>	<b>Annexe 7 Sigles</b> .....	<b>215</b>
<b>A2 Favoriser les modes actifs</b> .....	<b>98</b>	<b>Annexe 8 Remerciements</b> .....	<b>217</b>
La marche : chaque pas compte .....	<b>98</b>	<b>Annexe 9 Notes de fin de document</b> .....	<b>220</b>
Le vélo : en vitesse supérieure! .....	<b>109</b>		



## LES FIGURES

<b>Figure A</b>	Transport en commun – Principaux projets .....	<b>27</b>	<b>Figure 11</b>	Localisation des piétons victimes de collision routière nécessitant une intervention ambulancière 1998-2003 .....	<b>103</b>
<b>Figure B</b>	Réseau routier – Principaux projets .....	<b>28</b>	<b>Figure 12</b>	Réseau piétonnier intérieur .....	<b>106</b>
<b>Figure C</b>	Vélo – Principaux projets .....	<b>29</b>	<b>Figure 13</b>	Réseau cyclable actuel et projeté de l'île de Montréal .....	<b>113</b>
<b>Figure 1</b>	Secteurs propices à une intensification des activités .....	<b>45</b>	<b>Figure 14</b>	<i>Réseau blanc</i> : le réseau cyclable d'hiver .....	<b>114</b>
<b>Figure 2</b>	Déplacements à destination de l'île de Montréal entre 1987 et 2003 – Pointe du matin .....	<b>49</b>	<b>Figure 15</b>	Réseau routier à réaménager .....	<b>134</b>
<b>Figure 3</b>	Développement du réseau autoroutier, de métro et des trains de banlieue – Région de Montréal .....	<b>50</b>	<b>Figure 16</b>	Réseau routier à compléter .....	<b>137</b>
<b>Figure 4</b>	Évolution de l'offre de services de la STM, 1990-2005 .....	<b>51</b>	<b>Figure 17</b>	Taux moyens de décès reliés aux accidents de la route .....	<b>150</b>
<b>Figure 5</b>	Réseau de métro .....	<b>74</b>	<b>Figure 18</b>	Infrastructures stratégiques .....	<b>161</b>
<b>Figure 6</b>	Réseau de tramways .....	<b>78</b>			
<b>Figure 7</b>	Réseau initial de tramways au centre-ville .....	<b>79</b>			
<b>Figure 8</b>	Réseau prioritaire et services rapides par autobus (SRB) .....	<b>81</b>			
<b>Figure 9</b>	Trains de banlieue .....	<b>90</b>			
<b>Figure 10</b>	Mesures favorisant le transport collectif sur des axes du réseau supérieur .....	<b>93</b>			

## LES TABLEAUX

### Tableau 1

Évolution prévisible de la population dans la région de Montréal, 2001-2021 .....	<b>48</b>
---	-----------

### Tableau 2

Évolution prévisible des emplois dans la région de Montréal, 2001-2021 .....	<b>48</b>
--	-----------

### Tableau 3

Évolution prévisible des déplacements dans la région de Montréal, 2003-2021 — Pointe du matin .....	<b>48</b>
---	-----------

### Tableau 4

Coûts des projets de transport en commun proposés par Montréal .....	<b>97</b>
--	-----------

### Tableau 5

Coûts des projets dans le domaine de la marche .....	<b>108</b>
--	------------

### Tableau 6

Coûts des projets dans le domaine du vélo .....	<b>118</b>
---	------------

### Tableau 7

Coûts des projets proposés par le gouvernement du Québec sur le réseau routier .....	<b>139</b>
--	------------

### Tableau 8

Coûts des projets proposés par Montréal sur le réseau routier .....	<b>140</b>
---	------------

### Tableau 9

Coûts des projets dans le domaine du stationnement .....	<b>148</b>
--	------------

### Tableau 10

Coûts des projets en sécurité des déplacements et qualité de vie .....	<b>158</b>
--	------------

### Tableau 11

Coût total des projets du Plan par grande catégorie .....	<b>176</b>
---	------------

### Tableau 12

Coûts d'immobilisation des 21 chantiers .....	<b>177</b>
---	------------

### Tableau 13

Besoins financiers annuels .....	<b>178</b>
----------------------------------	------------

### Tableau 14

Dépenses de fonctionnement et d'immobilisation en transport Ville de Montréal et agglomération Année 2007 .....	<b>178</b>
---	------------





## Mot du maire de Montréal

Grâce au *Plan de transport* dont nous venons de doter Montréal, il nous est permis de tout imaginer : Montréal, une ville verte, moderne, agréable à vivre et prospère, accueillante autant pour ses résidents que pour les visiteurs, une métropole performante et concurrentielle qui a su faire les bons choix, au bon moment.

Notre administration est fière de ce premier *Plan de transport* de l'histoire de Montréal. Ce Plan a été mûri et enrichi par l'apport de celles et ceux qui, en grand nombre, ont participé aux consultations publiques. C'est pourquoi il correspond aux ambitions et aux valeurs des citoyennes et des citoyens de la région de Montréal qui souhaitent la mise en œuvre de mesures qui auront un effet déterminant sur les gaz à effet de serre, la pollution, la qualité de l'air que nous respirons, la sécurité et la fluidité des déplacements. Ensemble, comme l'ont fait d'autres métropoles, nous faisons le pari qu'il est tout à fait possible de soutenir l'économie et de respecter l'environnement, tout en facilitant les déplacements. Grâce à ce Plan qui porte bien son nom, nous serons maintenant pleinement en mesure de *Réinventer Montréal*.

On l'a qualifié d'audacieux et d'ambitieux. Avec raison. En proposant d'investir massivement dans le développement des modes alternatifs à l'auto, transport en commun, covoiturage, autopartage et modes actifs comme la marche et le vélo, le *Plan de transport* appelle à une transformation profonde de nos habitudes et de nos comportements.

Ce *Plan de transport* représente également un nouvel atout pour améliorer l'attractivité de notre métropole. Dans tous les domaines, notre administration s'est donné comme mandat de poser des gestes qui vont nous permettre de faire de Montréal une véritable métropole du <sup>xxi</sup>e siècle. Notre *Plan de transport* va y contribuer de façon radicale.

Nous avons maintenant en mains un instrument de premier ordre pour positionner Montréal et son agglomération dans le peloton de tête des villes du monde. Nous voulons, tout à la fois, assurer aux Montréalaises et Montréalais un présent et un avenir qui répondent à leurs attentes et à celles des générations futures. Plus que jamais, nous sommes bien déterminés, aujourd'hui, à poursuivre nos efforts pour *Réinventer Montréal*.

**Gérald Tremblay**  
Maire de Montréal





## Mot de monsieur Claude Trudel

Entreprise publique de transport en commun, la Société de transport de Montréal (STM) est au cœur du développement économique de la région de Montréal. En contribuant à la qualité de vie des citoyens et à la protection de l'environnement, elle accompagne des millions de personnes dans leurs déplacements pour les études, les loisirs, le magasinage et autres activités.

Plus qu'un puissant moteur de développement économique, le transport en commun est aussi celui d'une véritable stratégie de développement durable, puisqu'il constitue un instrument privilégié pour réduire les gaz à effet de serre.

De nombreux événements récents ont marqué une véritable volonté politique de relance des transports collectifs dans la région métropolitaine de Montréal. De ceux-là, le Sommet de Montréal, tenu au printemps 2002, a reconnu au chapitre du transport en commun l'importance d'investir dans le renouvellement des infrastructures, dans l'amélioration et le développement de nouveaux services.

La STM s'associe avec fierté à cette grande démarche du *Plan de Transport* par laquelle Montréal fera du transport en commun l'une des assises principales de ses interventions dans l'amélioration de la qualité de vie de ses citoyens.

La vision et les engagements de la STM mèneront tant à l'amélioration des modes actuels en termes de rapidité, de confort, de sécurité, qu'à la diversification de l'offre, de façon à proposer, en prenant un virage marqué en faveur du développement durable, des services répondant encore mieux aux différents besoins des Montréalaises et des Montréalais.

Engagée dans la mise en œuvre de ce grand chantier d'amélioration des services, la STM vise une augmentation de plus de 25 % de son achalandage à l'horizon 2021. Le *Plan vert* du gouvernement du Québec et l'appui indéfectible de la Ville de Montréal lui donnent accès, pour la première fois depuis très longtemps, à des moyens financiers importants qui lui permettront d'y arriver.

Grâce à cet appui, la STM a d'ailleurs pu procéder, le 7 janvier 2008, à une première initiative d'envergure dans la foulée de son programme d'amélioration de service.

À n'en pas douter, l'engagement de la Ville et de la STM est de faire de Montréal la première ville de transport en commun en Amérique du Nord et c'est dès maintenant que nous posons des gestes en ce sens.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'C. Trudel', written over a light-colored background.

**Claude Trudel**  
Président du conseil d'administration de la STM



# Vision du *Plan de transport*

Montréal s'est donné 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 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. »*





## Mot de monsieur André Lavallée

### LES PRIORITÉS DU PLAN DE TRANSPORT

Montréal est un milieu exceptionnel à bien des égards, mais aussi une agglomération résolument décidée à faire face aux défis qui se présentent à elle.

Le 17 mai 2007, nous avons présenté le tout premier *Plan de transport* de Montréal. Cette proposition, qui se veut ambitieuse, consiste à faire du transport collectif le moyen privilégié de déplacement des personnes et un outil structurant du développement de Montréal.

Cette proposition a fait l'objet d'un très large consensus populaire, à tel point que nous avons décidé de ne pas attendre l'adoption du Plan pour investir des sommes importantes dans l'amélioration immédiate des services de la Société de transport de Montréal et pour amorcer la mise en œuvre de plusieurs chantiers.

La proposition a suscité, au cours des mois qui ont suivi, un important débat qui s'est propagé dans plusieurs forums et qui s'est traduit à l'automne par de très nombreuses contributions du public lors des consultations qui ont été menées par la commission permanente du conseil municipal sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif, présidée par la conseillère Manon Barbe, et par la commission permanente du conseil d'agglomération sur l'environnement, le transport et les infrastructures, présidée par le conseiller Michael Applebaum.

Les consultations ont confirmé une très importante adhésion des grands acteurs montréalais à la Vision, aux orientations proposées, de même que la pertinence des 21 chantiers du Plan et leur volonté claire de participer à sa mise en œuvre. Les recommandations des élus ont aussi permis de déterminer les grandes priorités que Montréal s'engage à mettre en œuvre : le tramway au centre-ville, le prolongement du métro d'abord vers l'est puis vers l'ouest, la navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport et l'amélioration du service de train de banlieue de l'ouest de l'île, le train de l'Est, l'implantation rapide d'un vaste réseau de voies réservées pour les autobus et pour le covoiturage, le déploiement du réseau cyclable, et finalement la mise en œuvre de la *Charte du piéton* et de mesures pour accroître la sécurité des déplacements. Les élus se sont également prononcés en faveur de certaines interventions prioritaires requises au réseau routier pour soutenir les échanges commerciaux et le transport des marchandises, appuyer la croissance du port et de l'aéroport et permettre certains développements résidentiels majeurs sur l'île.

La réalisation du *Plan de transport* de Montréal impliquera des déboursés de plus de 8 G\$ sur un horizon de vingt ans. Elle nécessitera évidemment des investissements majeurs de la part de Montréal, des autres paliers de gouvernement et de plusieurs autres partenaires.

Le gouvernement du Québec a déjà confirmé des investissements majeurs qui vont permettre la réalisation de plusieurs des projets prioritaires du *Plan de transport* de Montréal, la modernisation de la rue Notre-Dame, le remplacement des voitures et des équipements du métro, le déploiement d'une

nouvelle flotte de trains de banlieue et la réalisation du train de l'Est. Montréal souhaite évidemment que le gouvernement maintienne et développe les programmes de financement mis en place dans le cadre de la *Politique québécoise du transport collectif* récemment adoptée. Par ailleurs, Montréal continuera d'insister auprès du gouvernement canadien pour obtenir la pérennité de tous les fonds fédéraux dédiés au transport en commun et la mise en place d'une stratégie nationale de transport en commun.

Toutefois, Montréal doit aussi disposer de nouveaux outils pour financer sa propre contribution à la réalisation du Plan.

Dès mai 2007, le *Plan de transport* évoquait plusieurs avenues de solutions, dont l'idée d'instaurer un péage. Tout indique que cette proposition de tarification à impact positif serait largement acceptée à la condition expresse que les sommes perçues soit explicitement dédiées au financement du transport collectif et de certaines infrastructures.

Plusieurs intervenants ont cependant souligné l'importance pour Montréal de ne pas agir seule et de rallier ses partenaires de la région métropolitaine à sa Vision. C'est aussi notre avis.

En présentant son Plan en mai 2007, Montréal s'engageait déjà à être partie prenante d'un plan métropolitain qui permettrait d'optimiser l'aménagement du territoire, le déplacement des personnes et le transport des marchandises selon les principes du développement durable.

Tous conviennent que la problématique du transport ne concerne pas seulement l'île de Montréal mais aussi Laval, Longueuil et l'ensemble des villes de la région. Les bouchons monstres qui se produisent tous les jours dans l'ensemble de la région devraient suffire à nous en convaincre.

Plusieurs des projets que Montréal souhaite voir se réaliser concernent, cela va de soi, les accès des personnes à l'île de Montréal ainsi que des équipements et des infrastructures d'envergure métropolitaine.

Déjà, en 2005, une Coalition métropolitaine pour la relance du transport collectif, constituée à l'initiative du président de la Communauté métropolitaine de Montréal, a permis un premier consensus quant à l'importance d'investir dans le transport collectif. La Coalition avait identifié un certain nombre de priorités, notamment le projet de navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport et le développement du transport en commun entre la Rive-Sud et Montréal. Plus récemment, à l'occasion du prolongement du métro à Laval, les élus de la région ont unanimement confirmé le caractère métropolitain de

cet équipement. Ils se sont également engagés à poursuivre leurs discussions pour que soient revus la gouvernance et le financement du transport collectif à l'échelle de la région.

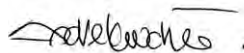
Montréal propose donc l'établissement d'un péage régional dont les revenus seraient partagés entre les municipalités concernées pour financer leurs propres contributions au développement de projets locaux et régionaux et à l'exploitation du transport collectif et actif.

Cette proposition implique un débat majeur au terme duquel une ou plusieurs options ou de nouvelles idées pourront être retenues. Avons-nous d'autres choix que de déborder des compétences locales et de concilier les dimensions locales et régionales du transport ? Poser la question, c'est y répondre.

Les commentaires du public face au *Plan de transport* ont démontré que les Montréalais du *xxi*<sup>e</sup> siècle, au-delà des soucis quotidiens que leur occasionnent la congestion routière et le prix de l'essence, souhaitent collectivement que les gouvernements et les municipalités de l'île s'emploient à mettre en œuvre des mesures qui auront un effet déterminant par rapport aux gaz à effet de serre, à la pollution, à l'environnement et à la qualité de l'air que nous respirons.

Au cours de la dernière année, les Montréalais ont clairement énoncé ce qu'ils veulent pour eux et pour leurs enfants : une ville verte, une ville qui va se réinventer en misant sur le développement durable, le développement des modes alternatifs à l'auto, de nouvelles infrastructures de transport collectif confortables et performantes, des aménagements urbains de la plus grande qualité et des quartiers où les familles peuvent vivre et se déplacer dans un environnement agréable et sécuritaire.

C'est pour l'essentiel cette vision qui nous a guidés lors de la préparation du Plan. Aujourd'hui, nous avons la conviction que l'adoption du *Plan de transport* équivaut à la signature d'un véritable contrat social, rassembleur et durable entre la population et ses élus montréalais.



**André Lavallée**

Responsable du transport collectif et de l'aménagement urbain



## 21 chantiers pour réinventer Montréal en dix ans !

S'IL IMPORTE DE POUVOIR SE DÉPLACER EFFICACEMENT POUR ACCÉDER AUX LIEUX D'EMPLOI, DE SOINS DE SANTÉ, D'ÉTUDES ET DE FORMATION, DE LOISIRS, DE CULTURE ET D'ASSURER LA PROSPÉRITÉ ÉCONOMIQUE DE LA COLLECTIVITÉ, LES CHOIX INDIVIDUELS ET COLLECTIFS EN MATIÈRE DE TRANSPORT DOIVENT DORÉNAVANT INTÉGRER D'AUTRES DIMENSIONS TOUT AUSSI FONDAMENTALES : LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT, LA QUALITÉ DE L'AIR, LA QUALITÉ DE VIE, LA QUIÉTUDE ET L'AMBIANCE DES QUARTIERS, LA SÉCURITÉ ET LA SANTÉ DES CITOYENS, LA QUALITÉ, LE CONFORT ET LE DESIGN DES AMÉNAGEMENTS PUBLICS, L'ÉQUITÉ SOCIALE ET LES MONTANTS À INVESTIR.

Le diagnostic du *Plan de transport* a permis d'établir que le réseau routier municipal, les ponts, les tunnels et autres actifs nécessitent des investissements majeurs. Il a aussi identifié les nombreuses interventions qui seraient encore requises pour réaménager certains échangeurs, parachever des boulevards, réaménager nombre de carrefours.

**Il a surtout démontré qu'au seul chapitre du transport en commun, qu'il s'agisse du maintien ou du développement des réseaux de transport en commun existants, de nouveaux moyens de transport en commun ou de pistes cyclables, il faut considérer des investissements de plusieurs milliards de dollars.**

**Ainsi Montréal entend exercer un leadership fort en ce qui concerne les solutions et les priorités à mettre de l'avant en matière de transport.**

Le Plan propose, d'abord et avant tout, un choix ambitieux et stimulant : celui d'investir massivement dans le développement des modes de remplacement de l'auto, soit le transport en commun, le covoiturage, l'autopartage, la gestion de la demande et les modes actifs comme la marche et le vélo.

De plus, au plan économique, Montréal doit également préserver son rôle de plaque tournante des marchandises, lequel s'allie à celui de porte d'entrée continentale, et sera partie prenante

d'un plan d'actions qui permettrait d'optimiser le transport des marchandises à l'échelle de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). La région de Montréal compte pour plus de la moitié du produit intérieur brut du Québec. Ces rôles entraînent de multiples échanges avec l'extérieur et ce, à l'échelle québécoise et internationale.

Montréal demeure par ailleurs le cœur économique, social et culturel de la région métropolitaine, ce qui lui exige une bonne accessibilité régionale, mais lui impose aussi des pressions importantes en termes de services et d'infrastructures.

Les consultations publiques sur le projet de *Plan de transport* ont particulièrement permis de souligner qu'il faut non seulement reconnaître dorénavant, à l'échelle de la région métropolitaine, le caractère structurant des réseaux de transport en commun, mais également encourager la densification des secteurs particulièrement bien desservis.

Conséquemment, **Montréal propose un projet ambitieux et, plus précisément, 21 chantiers qu'elle veut réaliser simultanément, au cours de la prochaine décennie** pour améliorer radicalement la qualité de l'environnement de la métropole et la qualité de vie des citoyens qui l'habitent. Ce Plan interpelle tous les acteurs du transport, car il va de soi que, pour se concrétiser, la vision montréalaise doit être partagée.

Cette priorisation ne dispose pas de toutes les actions qui devront être entreprises et qui sont décrites dans le *Plan de transport*, mais l'atteinte des objectifs proposés nécessitera que l'administration municipale, avec ses partenaires, se concentre sur la réalisation effective de projets qui, certains à l'échelle de l'île et d'autres à l'échelle des quartiers, sont les plus susceptibles de provoquer les changements recherchés.

### 1<sup>ER</sup> CHANTIER

#### IMPLANter UN RÉSEAU DE TRAMWAYS AU CENTRE DE L'AGGLOMÉRATION

La première ligne, complémentaire au métro et au réseau piétonnier, formera une boucle desservant le Centre des affaires, le Havre de Montréal, le Vieux-Montréal, le nouveau CHUM, l'UQAM, le Quartier des spectacles et le Quartier international, là où se trouve la plus grande densité d'emplois et d'activités.

Le réseau se déploiera ensuite sur les axes de l'avenue du Parc, puis du chemin de la Côte-des-Neiges. Le réseau initial comportera donc près de vingt kilomètres et aura un impact exceptionnel sur l'environnement urbain et sera un catalyseur important de nombreux projets.

L'axe du Parc pourrait aussi être prolongé vers le nord afin de desservir le secteur résidentiel de Parc-Extension et le pôle industriel et commercial

L'Acadie-Chabanel. La possibilité de relier les lignes de l'avenue du Parc et du chemin de la Côte-des-Neiges, dans le parc du Mont-Royal, par un tramway ou une navette moderne et écologique, sera également étudiée.

D'autres axes pourraient par ailleurs être réalisés. Le réseau pourrait se développer vers l'est et le nord sur la rue Notre-Dame et le boulevard Pie-IX, desservant notamment le pôle Maisonneuve. D'autres axes comme le boulevard Henri-Bourassa, l'avenue du Mont-Royal et la rue Ontario ainsi que vers l'ouest dans l'axe du canal de Lachine pourraient être développés en raison de leurs potentiels de transport et de consolidation du développement urbain.

## 2<sup>E</sup> CHANTIER

### RÉALISER LA NAVETTE FERROVIAIRE ENTRE LE CENTRE-VILLE ET L'AÉROPORT INTERNATIONAL MONTRÉAL-TRUDEAU

Montréal reconnaît le rôle primordial de l'aéroport international Montréal-Trudeau dans sa stratégie de développement économique. L'offre en transport en commun desservant l'aéroport est actuellement très limitée et elle est tributaire de la congestion routière dans l'environnement immédiat de l'aéroport et surtout, le long des axes autoroutiers. L'aéroport international Montréal-Trudeau représente une des principales portes d'entrée du Canada et, à ce titre, doit bénéficier d'une accessibilité de niveau international, d'autant plus que les activités aériennes sont appelées à connaître une croissance soutenue au cours des prochaines années, passant de 12 millions de passagers en 2007 à 16,4 millions en 2016.

Le projet de navette ferroviaire offrira un temps de parcours d'environ vingt minutes. Une première étude d'achalandage, réalisée en 2005,

a estimé le potentiel à plus de 2,4 millions de passagers aéroportuaires par année en 2016, sans compter les déplacements des employés. Ce projet constitue par ailleurs une occasion pour améliorer le paysage urbain et insérer le design sur ce parcours afin de marquer positivement l'arrivée des voyageurs à Montréal.

Dans le cadre d'une phase ultérieure, ce projet offrira l'opportunité d'améliorer le service de train entre le centre-ville, l'aéroport et l'ouest de Montréal. Ce projet sera bénéfique non seulement pour les usagers de l'aéroport, mais également pour les résidents, les employés et les employeurs de l'ouest de Montréal.

## 3<sup>E</sup> CHANTIER

### MODERNISER LE RÉSEAU DE MÉTRO DE MONTRÉAL

Les 336 voitures MR-63, mises en service en 1966 lors de l'ouverture du métro, ont atteint la fin de leur durée de vie utile. Le programme de remplacement de ces voitures représente un investissement estimé à plus de 1,1 G\$. Le gouvernement du Québec assumera 75 % des coûts. La Société de Transport de Montréal (STM) travaille actuellement sur l'appel d'offres et le nombre de voitures sera établi pour tenir compte de l'achalandage.

D'ici la fin 2008, les 423 voitures MR-73 seront par ailleurs rénovées et réaménagées afin de les maintenir en bon état et d'augmenter leur capacité. À plus long terme, ces voitures devront être remplacées. Le renouvellement du matériel roulant est également accompagné par des programmes de modernisation des stations et des équipements fixes du métro afin d'améliorer la fiabilité de l'exploitation et l'accessibilité à tous du réseau, notamment à l'aide d'ascenseurs dans les stations.

## 4<sup>E</sup> CHANTIER

### PROLONGER LE MÉTRO VERS L'EST

Pour améliorer sensiblement la desserte des nouveaux pôles économiques de l'est et du centre-ouest de l'île, Montréal propose d'étendre le réseau de métro. À court terme, Montréal veut d'abord prolonger la ligne 5 (bleue) des boulevards Saint-Michel à Pie-IX. Ce boulevard constitue le corridor de transport en commun nord-sud le plus important de l'île, en termes d'achalandage actuel et potentiel. La nouvelle station offrirait une correspondance avec la voie réservée du boulevard Pie-IX et le train de l'Est et permettrait d'améliorer les services dans l'est de l'île en offrant un nouvel axe de déplacement structurant est-ouest au centre de l'île.

Dans une seconde phase, la ligne serait prolongée du boulevard Pie-IX jusqu'à Saint-Léonard et Anjou, sur une distance de 5,1 km. Montréal est d'avis que la croissance anticipée de l'achalandage, de l'ordre de 50 %, justifie amplement le prolongement de la ligne 5 vers Anjou.

Par ailleurs, à la demande du gouvernement provincial, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) étudie déjà d'autres possibilités de prolongement du réseau de métro, notamment la ligne 2 (orange) jusqu'à Bois-Franc, la ligne 4 (jaune) et un autre prolongement à Laval.

## 5<sup>E</sup> CHANTIER

### AMÉLIORER LES SERVICES DE LA STM POUR ACCROÎTRE L'ACHALANDAGE DE 8 % EN CINQ ANS

Montréal et la STM ont amorcé la mise en œuvre, à la fin de 2007, d'un plan d'amélioration des services qui vise une hausse de l'achalandage de 8 % d'ici 2012, conformément à la *Politique québécoise du transport collectif*. La réalisation de cet objectif implique une hausse

substantielle des services de l'ordre de 16 %. Le *Plan d'amélioration des services* de la STM compte notamment augmenter le parc d'autobus, implanter des autobus articulés sur une vingtaine de circuits à fort achalandage, augmenter la fréquence du métro aux heures de pointe et améliorer la capacité d'accueil au début et à la fin des périodes de pointe, le midi et en soirée en semaine, l'après-midi et en soirée la fin de semaine. Avec la collaboration de l'agglomération, la STM a également commencé à déployer un ensemble de mesures pour améliorer l'accessibilité, la propreté, la sécurité, la convivialité et l'information aux usagers.

## 6<sup>E</sup> CHANTIER

### FAVORISER LE COVOITURAGE, L'AUTOPARTAGE ET LE TAXI

Montréal reconnaît que l'automobile n'est pas un moyen de déplacement durable. Toutefois, diverses pratiques, telles que le covoiturage et l'autopartage, permettent de diminuer globalement l'utilisation de l'automobile et d'améliorer la qualité de vie. En ce sens, Montréal entend, entre autres :

- demander au gouvernement du Québec de développer un réseau de voies réservées au covoiturage sur les autoroutes sur l'île et aux approches de l'île afin d'augmenter le taux d'occupation actuel de 1,27 personne/véhicule en pointe du matin à destination de Montréal;
- évaluer, dès 2008, la possibilité de permettre le covoiturage dans certaines voies réservées du réseau municipal;
- implanter des stationnements pour le covoiturage, l'autopartage, les véhicules écoénergétiques et les microvoitures;

- appuyer les initiatives de l'industrie du taxi pour l'amélioration des services, notamment en ce qui a trait à l'adaptation des postes d'attente, à la formation des chauffeurs et à la complémentarité avec le vélo :

- favoriser l'utilisation de véhicules propres dans l'industrie du taxi, notamment en créant une catégorie « Éco-taxi ».

En ce qui a trait au covoiturage, le gouvernement du Québec a reconnu cette orientation du *Plan de transport* en jetant le premier jalon d'un futur réseau en annonçant l'aménagement d'une voie de circulation réservée aux véhicules occupés par deux personnes ou plus et aux taxis sur un tronçon de cinq kilomètres de la future rue Notre-Dame et ce, dans les deux sens.

## 7<sup>E</sup> CHANTIER

### INSTALLER UNE PLUS GRANDE CAPACITÉ EN TRANSPORT EN COMMUN DANS LE CORRIDOR PONT CHAMPLAIN - BONAVENTURE

La Ville de Montréal a déjà fait connaître son intention de réaménager l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain. Ce projet se réalisera en trois phases. Il transformera une des principales entrées de Montréal et permettra de consolider et de développer le transport en commun dans le corridor centre-ville/pont Champlain/Rive-Sud.

L'AMT, la STM et la Ville de Montréal examinent déjà toutes les mesures qui pourront être mises en œuvre pour augmenter la capacité d'accueil des autobus dans le centre-ville et faciliter leur déplacement dans le corridor Bonaventure (aménagement de voies en site propre). Ces interventions ne devront pas compromettre l'implantation à plus long terme d'un système guidé dans l'axe centre-ville/Rive-Sud, tel un système léger sur rail.

## 8<sup>E</sup> CHANTIER

### IMPLANTER UN RÉSEAU DE TRANSPORT RAPIDE PAR AUTOBUS EN SITE PROPRE (SRB)

Un certain nombre de grands axes du transport en commun, tels que les boulevards Pie-IX et Henri-Bourassa, connaissent déjà un achalandage exceptionnel, particulièrement en heures de pointe. Montréal veut y implanter des voies réservées et rapides en site propre, permettant d'assurer toute la journée des temps de parcours rapides, fiables et réguliers. Ce mode de déplacement convient bien à la desserte de secteurs moins centraux. Ces nouvelles voies en site propre pourraient être desservies par des autobus articulés ou par des autobus à traction électrique (trolleybus) et, à plus long terme, par des tramways.

Le SRB Pie-IX sera le premier axe SRB à être implanté à court terme et accueillera de nouveaux circuits d'autobus offrant un lien direct entre l'est de l'île et le centre-ville. L'achalandage potentiel du corridor est estimé à environ 70 000 usagers par jour, ce qui se compare avantageusement à l'achalandage total des trains de banlieue ou encore à celui des trois stations de métro de Laval.

À moyen et à long terme, un deuxième axe SRB est prévu sur le boulevard Henri-Bourassa, entre le boulevard Pie-IX et la station de métro Henri-Bourassa. Cet important corridor de transport en commun, le plus important de Montréal avec un achalandage quotidien de 70 000 usagers, bénéficie actuellement de voies réservées en périodes de pointe.

D'autres corridors offrent des opportunités similaires : celui de la rue Notre-Dame et de l'emprise du CN dans l'est jusqu'à Pointe-aux-Trembles et celui de l'emprise ferroviaire Doney, dans l'ouest, au sud de l'autoroute 40. Ce dernier favoriserait les déplacements en transport en commun vers le Technoparc de l'arrondissement

de Saint-Laurent, qui constitue le deuxième secteur de destination pour motif de travail des résidents de l'ouest de l'île.

## 9<sup>E</sup> CHANTIER

### IMPLANTER DES MESURES PRIORITAIRES POUR AUTOBUS SUR 240 KILOMÈTRES D'ARTÈRES

Pour favoriser l'utilisation accrue du transport en commun, il faut évidemment que les usagers du transport en commun puissent circuler efficacement et confortablement sur le réseau routier. En collaboration avec la STM, Montréal installera sur l'ensemble des artères et des collectrices desservies par des autobus, soit sur environ 240 km, des mesures accordant la priorité aux usagers du transport en commun. Actuellement, les autobus ne profitent d'un avantage concurrentiel par rapport à l'auto que sur une portion marginale du réseau. Il pourra s'agir, selon les circonstances, d'implanter de nouvelles voies réservées, de modifier les feux de circulation, de modifier la géométrie des chaussées, le marquage, les pratiques de déneigement et le stationnement.

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

## 10<sup>E</sup> CHANTIER

### ÉLABORER LA PLANIFICATION LOCALE DES DÉPLACEMENTS

L'amélioration des conditions de déplacement ne dépend pas seulement d'infrastructures et de services de transport additionnels, mais d'une planification mieux adaptée aux besoins

de déplacement d'aujourd'hui. Cette planification tient compte de façon plus étroite du lien entre le transport et l'aménagement, de la gestion de la demande et des modes de remplacement de l'automobile, que sont notamment les modes de transport collectif et actif.

C'est ainsi que les villes et les arrondissements sont conviés à produire d'ici trois ans un plan local de déplacement. Ces plans, compatibles avec les orientations du *Plan de transport*, traceront les balises nécessaires quant aux aménagements routiers, piétonniers et cyclables.

De plus, les villes et les arrondissements sont invités à préparer d'ici un an des plans d'actions prioritaires en matière de sécurité des déplacements et particulièrement d'aménagements piétonniers.

Des plans complémentaires, comme le *Plan directeur de gestion des déplacements du centre-ville*, le *Plan de transport intégré du Vieux-Montréal* ainsi que le *Plan de transport intégré du Mont-Royal* définiront les mesures nécessaires à l'amélioration de l'accessibilité et de la sécurité dans ces territoires.

Enfin, Montréal reconnaît le rôle essentiel des employeurs et des institutions dans l'atteinte de ses nouveaux objectifs en matière de transport et de déplacement des personnes. Montréal entend donc dès maintenant s'assurer que tous les grands projets immobiliers soient accompagnés d'un plan de gestion des déplacements dans lequel toutes les dimensions des déplacements seront évaluées en fonction de l'existence et de la disponibilité du transport en commun et des transports actifs, incluant le covoiturage, le vélo, l'autopartage et l'utilisation du taxi. Montréal demandera au gouvernement de légiférer pour obliger les institutions et les entreprises de la CMM à développer un plan de gestion des

déplacements de leurs employés et de leurs utilisateurs. En tant qu'employeur d'importance, l'administration montréalaise entend agir de façon exemplaire et adopter une série de mesures de gestion de la demande des déplacements à l'intention de ses employés.

À cette fin, Montréal encourage d'élargir le territoire d'intervention des centres de gestion des déplacements (CGD) et même d'en créer de nouveaux, de façon à couvrir tous les secteurs de l'agglomération de Montréal. Notons que le gouvernement du Québec, par le biais de la *Politique québécoise sur le transport collectif*, favorise la création de CGD par l'entremise de programmes-employeurs.

Enfin, Montréal compte aussi revoir la réglementation d'urbanisme afin d'imposer des seuils maximums quant au nombre de places de stationnement et révisera sa politique de stationnement, adoptée il y a plus de 12 ans.

## 11<sup>E</sup> CHANTIER

### MODERNISER LA RUE NOTRE-DAME

La réalisation prochaine et très attendue de ce projet devrait se traduire par une amélioration marquée de la qualité de vie dans les quartiers riverains qui subissent actuellement un débordement incessant de tous les types de véhicules et favorisera le développement des grandes friches industrielles de l'Est et le déploiement d'un système de transport en commun beaucoup plus efficace pour ce vaste secteur de l'île. Après la tenue des consultations publiques, le projet est modifié par l'implantation d'une voie réservée pour autobus dans la rue Notre-Dame, qui s'intégrera à celle prévue tout le long du boulevard Pie-IX, permettant aux usagers d'accéder rapidement au centre-ville, à partir du nord-est de l'île et ce, à tout moment de la journée. La réfection complète du tronçon donnera aussi l'occasion de

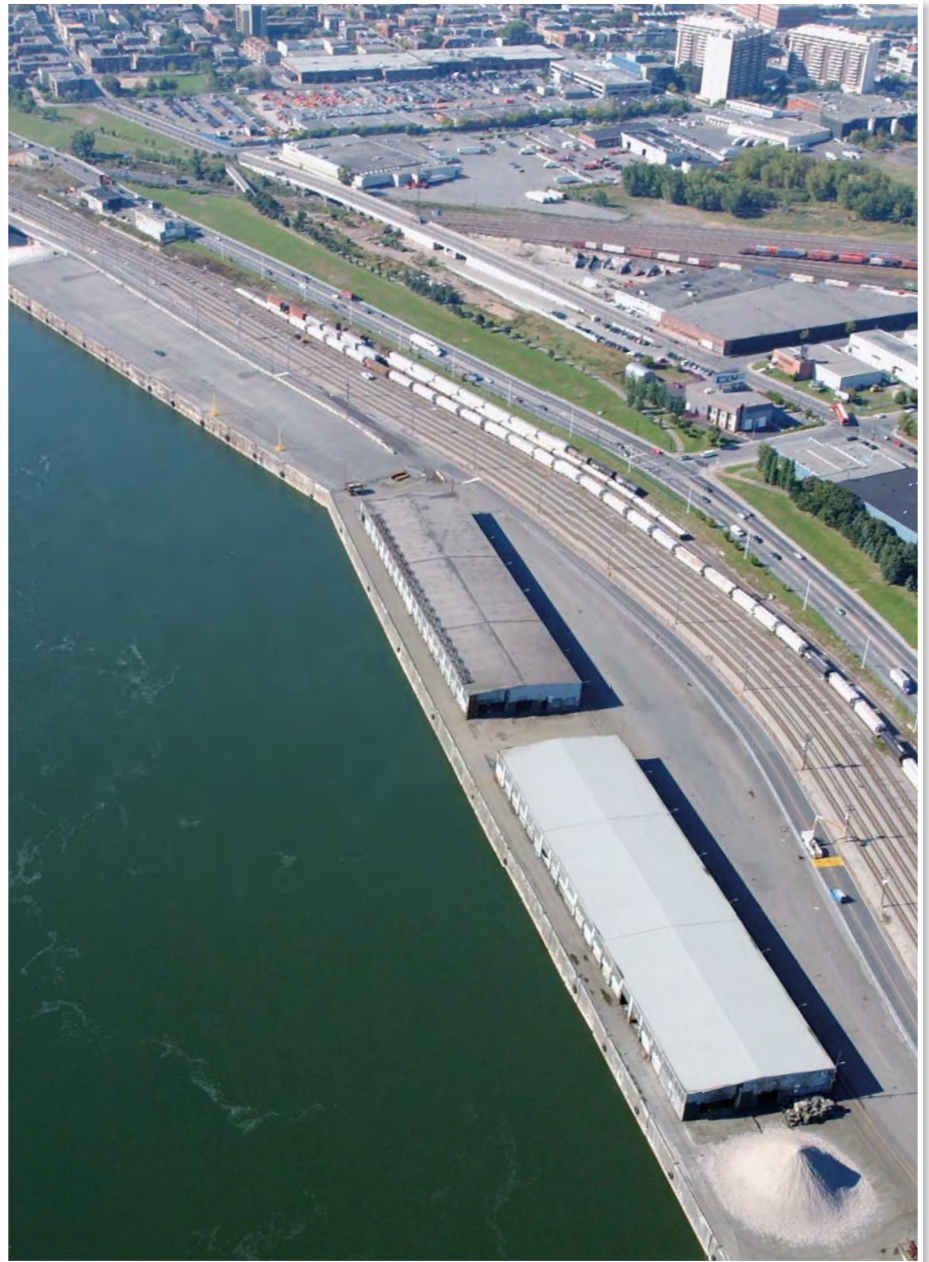
réaménager les accès routiers du port, permettra au trafic lourd de rejoindre plus directement le réseau routier supérieur et comportera l'aménagement d'une voie réservée au covoiturage et aux taxis dans un tronçon de cinq kilomètres et dans les deux sens.

Dans la foulée des aménagements prévus sur la rue Notre-Dame, pour assurer l'intégration de cet axe à l'environnement urbain, Montréal envisage le recouvrement de tronçons de l'autoroute Ville-Marie. Le recouvrement récent de tronçons de l'autoroute, dans le cadre du développement du Quartier international, constitue un bon exemple de cette orientation. D'autres projets actuellement à l'étude pourraient constituer des opportunités à poursuivre le recouvrement de l'autoroute afin d'éliminer l'effet de coupure dans le tissu urbain créé par l'autoroute en tranchée.

## 12<sup>e</sup> CHANTIER

### RÉALISER LE TRAIN DE L'EST

Ce projet de train d'une longueur de 51 km, dont 35 sur le territoire de Montréal, reliera le centre-ville de Montréal, les arrondissements de Ahuntsic-Cartierville, Montréal-Nord, Saint-Léonard, Anjou et Pointe-aux-Trembles/Rivières-des-Prairies, ainsi que les villes de Repentigny et de Mascouche. Sa réalisation a déjà été autorisée par le gouvernement du Québec. Les sept nouvelles stations prévues sur le territoire de Montréal favoriseront un développement plus dense des secteurs concernés et ce faisant, une meilleure utilisation des infrastructures urbaines. Des stationnements incitatifs seront aménagés de façon stratégique à certaines des gares tandis que des stationnements pour vélos seront implantés à chacune des gares. L'aménagement des gares ainsi que l'accès au matériel roulant répondront aux divers critères d'accessibilité universelle. Les services d'autobus locaux seront





réorganisés pour encourager l'utilisation de cette nouvelle infrastructure et aussi pour une meilleure desserte locale.

La mise en exploitation de la ligne de train de l'Est entre Mascouche et le centre-ville de Montréal est prévue en 2010. Une mise en opération plus hâtive est toutefois envisageable dans le tronçon Montréal/Repentigny.

### 13<sup>E</sup> CHANTIER DOUBLER LE RÉSEAU CYCLABLE DE MONTRÉAL EN SEPT ANS

Montréal veut favoriser l'utilisation du vélo comme moyen de transport utilitaire. Le réseau actuel compte près de 400 km de voies cyclables. Il atteindra 800 km, d'ici sept ans, soit le double. La réalisation de ce projet ambitieux permettra à

Montréal de devenir la ville cyclable par excellence. En 2007, l'implantation au centre-ville d'une nouvelle piste cyclable sur le boulevard De Maisonneuve, d'est en ouest, est venue consacrer le vélo comme une composante essentielle du système de transport. Depuis l'hiver 2007, Montréal rend également accessible à l'année une partie de son réseau cyclable, le *réseau blanc*. En 2007, Montréal a amorcé le développement du projet de système de vélos en libre-service qui mettra en service, en 2009, 2400 vélos répartis dans 300 stations. La réglementation sera également revue pour obliger les exploitants de parc de stationnement pour automobiles à prévoir un nombre minimal de places de stationnement pour vélos. Montréal procédera aussi, au fil des ans, à une mise à niveau du réseau cyclable actuel.

### 14<sup>E</sup> CHANTIER METTRE EN ŒUVRE LA CHARTE DU PIÉTON

Afin de renverser la tendance à la baisse de la marche, Montréal propose une charte afin d'enchâsser le principe d'un nouveau partage de la rue favorable à la marche, qui implique notamment un resserrement de la place des modes motorisés au profit des piétons. À ce titre, Montréal a déjà fait connaître l'ensemble des mesures qu'elle veut mettre en œuvre pour établir la primauté du piéton dans le système de transport. La *Charte du piéton*, qui a fait l'objet d'une importante consultation publique en 2006, constitue dorénavant une pièce maîtresse du *Plan de transport*. Plusieurs des actions contenues dans la proposition de la *Charte du piéton* sont déjà mises en œuvre, notamment le maintien de l'interdiction du virage à droite aux feux rouges sur l'ensemble du territoire, l'installation de feux piétons à décompte numérique, l'augmentation du budget consacré au marquage des intersections en début



d'année et l'augmentation du nombre de policiers affectés à la sécurité et à la circulation. Dès 2008, Montréal élaborera un guide d'aménagement des voies publiques et des parcs au regard des besoins des piétons, incluant les critères d'accessibilité universelle. De plus, les villes et les arrondissements sont appelés à réaliser un portrait de la situation de la marche sur leur territoire et à préparer un plan d'actions pour favoriser les déplacements à pied. Les mesures associées au piéton se retrouveront dans les plans locaux de déplacement et les plans d'actions prioritaires que les villes et les arrondissements sont conviés à produire.

### 15<sup>e</sup> CHANTIER

#### CONSOLIDER LE CARACTÈRE PIÉTONNIER DU CENTRE-VILLE ET DES QUARTIERS CENTRAUX

Montréal est reconnue comme une ville où il fait bon marcher, de jour comme de soir. La marche est d'ailleurs le principal mode de déplacement de plus de 40 % des personnes, le matin, dans les quartiers centraux, pour les courtes distances. Outre l'ensemble des mesures qu'elle entend déployer à l'échelle de l'agglomération, Montréal veut en priorité consolider le caractère piétonnier du centre-ville et des quartiers centraux. À cet égard, elle entend notamment favoriser la poursuite du développement du réseau piétonnier intérieur, qui compte déjà plus de 30 km et qui s'articule autour de dix stations de métro et des principaux terminus d'autobus et de trains. De plus, comme elle l'a fait dans le cadre de l'implantation de la piste cyclable du boulevard De Maisonneuve, Montréal entend sécuriser rapidement les intersections, en commençant par la rue Sainte-Catherine et le boulevard René-Lévesque.

La piétonnisation de rues constitue une autre mesure permettant la consolidation du caractère piétonnier du centre-ville et des quartiers centraux,



s'inscrivant parfaitement dans le sens de la Vision du *Plan de transport*. L'exemple récent du marché Jean-Talon montre jusqu'à quel point le milieu commerçant, d'abord peu réceptif à l'idée d'une piétonnisation, accepte maintenant avec enthousiasme le projet. Dès l'automne 2008, Montréal consultera les villes et les arrondissements sur les axes qui pourraient être piétonnisés au centre-ville et dans d'autres secteurs. Le choix de ces axes s'effectuera en fonction de critères tels que la vocation, l'achalandage, le gabarit, etc. Le Vieux-Montréal, qui reçoit entre 13 et 15 millions de visiteurs annuellement, est déjà ciblé à cette fin dans le cadre du *Plan de transport intégré du Vieux-Montréal*, notamment la rue Saint Paul.

### 16<sup>e</sup> CHANTIER

#### REDONNER AUX RÉSIDANTS DES QUARTIERS MONTRÉALAIS LA QUALITÉ DE VIE QUI LEUR REVIENT

Le *Plan de transport* propose de créer des *quartiers verts*. Cette approche encouragera la désignation de périmètres à l'intérieur desquels s'appliqueront un ensemble de mesures et d'aménagements visant à apaiser la circulation, améliorer la sécurité et redonner aux résidents de ces quartiers la quiétude et la qualité de vie qui leur revient. Ces périmètres désigneront des quartiers résidentiels, de même que des secteurs englobant des parcs, des institutions scolaires, des hôpitaux, des équipements publics et, dans



certains cas, des activités commerciales ou touristiques. La désignation des *quartiers verts* appartiendra aux villes et aux arrondissements qui auront, dans leurs plans locaux de déplacement, la responsabilité de cibler et de mettre en œuvre les mesures applicables. La démarche sera soutenue par l'identification de critères d'implantation, par l'adoption de règles d'harmonisation pour tenir compte de la hiérarchisation de l'ensemble des besoins (réseau de camionnage, desserte par autobus, réseau cyclable, etc.) ainsi que par une série d'outils pour venir en appui aux villes et aux arrondissements.

### **17<sup>E</sup> CHANTIER** **ACCROÎTRE LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS**

Montréal demeure une des villes les plus sécuritaires en Amérique du Nord. Toutefois, chaque année, plus de 12 000 personnes sont blessées et une cinquantaine décèdent dans un

accident de la route sur le territoire montréalais. L'inattention, la distraction et le non-respect du *Code de la sécurité routière* sont identifiés comme les principales causes d'accident. Des efforts importants doivent encore être consentis pour changer les comportements. Pour remédier à cette situation, le *Plan de transport* propose un ensemble de mesures, dont la plupart pourront être réalisées rapidement. En plus de mettre en place, dès 2008, un bureau de la sécurité des déplacements, Montréal adaptera l'aménagement des rues du territoire. En ce sens, elle sécurisera cinquante intersections annuellement, en priorisant les plus problématiques, notamment en dégagant les champs de visibilité, en poursuivant l'installation de feux piétons, en modifiant le phasage et le minutage des feux, en bonifiant l'éclairage, en renforçant le marquage des passages piétonniers ainsi qu'en réduisant la largeur de certaines traversées de chaussée. Montréal réduira également la limite de vitesse de 50 km/h à 40 km/h sur l'ensemble des rues locales, à l'exception

des artères, et elle sécurisera les zones de chantier de construction. Finalement, Montréal travaillera au changement de comportements des usagers du réseau et ce, en maintenant une forte présence policière dédiée à la sécurité des déplacements, en appuyant la nouvelle législation du gouvernement du Québec concernant l'interdiction de l'usage du téléphone cellulaire sans dispositif mains libres au volant ainsi qu'en réalisant des campagnes de sensibilisation au respect du *Code de la sécurité routière*.

### **18<sup>E</sup> CHANTIER** **ENTREtenir ET COMPLÉTER** **LE RÉSEAU ROUTIER DE L'ÎLE**

Au cours des dernières années, Montréal a substantiellement augmenté les montants qu'elle consacre à la remise en état et à l'entretien récurrent du réseau, dont elle détient la

responsabilité même si, pour une bonne part, il répond en partie aux besoins de toute la région. Au cours des prochaines années, Montréal entend maintenir le niveau d'effort actuel, soit des investissements de près de 160 M\$ annuellement. Par ailleurs, même si le *Plan de transport* affiche un parti pris non équivoque pour les transports collectif et actif, un certain nombre d'améliorations et d'ajouts au réseau routier devront nécessairement être réalisés.

À ce chapitre, Montréal entend réaliser en priorité les projets suivants :

- réaliser les travaux de sécurisation de la rue Notre-Dame (à l'est de la rue Dickson jusqu'à la rue Curatteau) ;
- réaménager la rue Shebrooke Est, entre la 36<sup>e</sup> avenue (Pointe-aux-Trembles) et la rue Notre-Dame ;
- procéder à la réfection de la rue Sherbrooke, entre le boulevard Pie-IX et la rue Papineau ;
- raccorder le boulevard Cavendish : une première phase des travaux établira le lien Royalmount/Cavendish et une seconde phase reliera les deux tronçons existants de Cavendish ;
- raccorder le boulevard Langelier (entre les boulevards des Grandes-Prairies et Henri-Bourassa) ;
- prolonger le boulevard Rodolphe-Forget (Bourget) ;
- prolonger le boulevard Jacques-Bizard jusqu'à l'autoroute 40 ;
- aménager un boulevard urbain dans l'emprise de l'autoroute 440 ;

- construire une nouvelle structure entre l'île Bizard et l'île de Montréal.

Ces travaux devront accorder une place importante au transport en commun et aux modes actifs. Le réseau routier sera aménagé de façon à ce que le transport en commun puisse offrir des temps de déplacement plus compétitifs par rapport à l'automobile. Des voies cyclables seront implantées. Les aménagements devront être conçus pour permettre le déplacement confortable et sécuritaire des piétons. Chaque projet sera conçu, non pas seulement comme un lien routier, mais comme un véritable projet urbain intégré.

## 19<sup>E</sup> CHANTIER

### FACILITER LE TRANSPORT DES MARCHANDISES ET LES DÉPLACEMENTS À VOCATION ÉCONOMIQUE

La région de Montréal joue le rôle d'une plaque tournante du transport des marchandises à l'échelle continentale. Le maintien et l'amélioration de la performance des infrastructures stratégiques que sont le port, les aéroports, le système ferroviaire ainsi que le réseau routier assurent la poursuite d'échanges efficaces entre la région et le reste du monde. Les propositions contenues dans le *Plan de transport* visent à soutenir la compétitivité et la force d'attraction de Montréal, en offrant des conditions favorables aux entreprises existantes ainsi qu'aux nouveaux investissements, tout en protégeant la quiétude et la qualité de vie de la population. La modernisation de la rue Notre-Dame permettra d'accroître l'accessibilité terrestre du port de Montréal. L'implantation d'une navette ferroviaire entre l'aéroport et le centre-ville vise à soutenir la croissance du système aéroportuaire. Le Plan propose aussi une approche qui permettrait d'améliorer le service de train dans le corridor Montréal-Toronto.

Montréal sera à l'affût des changements structurels qui sont à prévoir dans le contexte de globalisation du commerce et des nouveaux modes de production et sera partie prenante d'un plan d'actions qui permettrait d'optimiser le transport des marchandises et d'en accentuer l'intermodalité à l'échelle de la CMM. Entre-temps, elle continuera à collaborer avec les acteurs de l'industrie à travers le Comité interrégional pour le transport des marchandises (CITM), dont la mission consiste à consolider la position du Grand Montréal comme plaque tournante du transport des marchandises. À cet égard, Montréal compte participer activement au projet de *Porte continentale Ontario-Québec* afin de promouvoir le transport et les échanges économiques au sein du corridor stratégique Saint-Laurent/Grands-Lacs.

Montréal propose par ailleurs d'étendre le réseau de camionnage au territoire de l'agglomération et de réduire encore davantage les risques reliés au transport routier de matières dangereuses.

## 20<sup>E</sup> CHANTIER

### REVOIR LA GOUVERNANCE

Montréal ne peut pas et ne compte pas réaliser sa vision seule, ni en vase clos. L'agglomération de Montréal constitue le cœur d'une communauté de plus de 3,6 millions d'habitants. Le *Plan de transport* et les priorités qu'il met de l'avant interpellent de nombreux acteurs, aussi bien les individus, qu'ils résident à Montréal ou en banlieue, les entreprises privées ou publiques et les acteurs majeurs que sont le ministère des Transports du Québec (MTQ), l'AMT, la CMM, la STM et, bien sûr, les gouvernements supérieurs.

Montréal peut influencer une partie du système de transport, mais elle a peu d'influence sur une portion importante des déplacements dans la région, notamment les déplacements

interrégionaux passant sur l'île, le transport des marchandises, les habitudes de transport de la population de la région, la réglementation des carburants et des émissions des véhicules de tous genres, etc. Les discussions, parfois difficiles, entre les acteurs découlent en partie du très grand nombre de structures de gestion et de décisions qui existent à l'échelle métropolitaine.

Le *rapport Bernard* affirmait, en 2002, qu'il ne peut y avoir de système efficace et performant de transport en commun sans une vision métropolitaine qui l'encadre et l'anime. Montréal a, en 2003, donné son appui à cette recommandation du *rapport Bernard* et elle réaffirme aujourd'hui l'urgence de poursuivre les discussions afin d'en arriver à un consensus avec ses partenaires régionaux, ainsi qu'avec le gouvernement du Québec, concernant la gouvernance métropolitaine en matière de transport en commun, ce qui touche à différents aspects comme l'insuffisance des ressources financières, l'équité des contributions municipales, le rôle de la CMM et la vision axée sur le transport en commun.

Le *Plan de transport* propose qu'un mécanisme de gouvernance soit mis en place pour donner aux élus régionaux de la CMM la responsabilité du transport en commun métropolitain, conformément à la loi constitutive de la CMM qui lui attribue depuis 2001 une compétence «pour planifier le transport en commun, le coordonner et en financer les aspects ayant un caractère métropolitain en tenant compte des orientations gouvernementales en matière de transport». Le rôle de l'AMT devrait ainsi faire l'objet d'une révision afin qu'elle devienne une autorité organisatrice de transport sous l'autorité du conseil de la CMM et qu'elle joue un rôle d'exploitant des trains de banlieue et des équipements métropolitains.

## 21<sup>E</sup> CHANTIER SE DONNER LES MOYENS DE NOS AMBITIONS

La réalisation du *Plan de transport* impliquera des dépenses de l'ordre de 8 G\$ sur vingt ans. Elle nécessitera des investissements majeurs de la part de Montréal, des autres paliers de gouvernement et de plusieurs autres partenaires.

Au cours des dix prochaines années, Montréal prévoit consacrer, pour sa part, un peu plus de 240 M\$ supplémentaires par année pour réaliser les 21 chantiers du *Plan de transport* et, notamment, pour développer les réseaux de transport collectif et actif et pour contribuer à la réalisation d'un certain nombre d'améliorations au réseau routier.

Récemment, les gouvernements supérieurs ont mis en place ou modifié des programmes dans le domaine du transport qui vont dans le sens de la Vision du Plan et qui aident grandement à la réalisation de plusieurs projets. Pensons simplement au transfert de la taxe fédérale d'accise sur l'essence qui, par le biais de la SOFIL, apportent des fonds nouveaux pour investir dans le transport en commun, et également à la nouvelle *Politique québécoise sur le transport en commun*, qui aident à hauteur de 50 % à mettre en place une offre nouvelle de services de transport en commun.

Malgré tout, la problématique de financement du transport à l'échelle municipale demeure : Montréal devra disposer d'outils financiers pour rencontrer les exigences financières de son Plan.

Pour financer les projets du Plan, qui ont souvent une nature qui touche à l'ensemble de la région, Montréal propose la constitution d'un fonds qui serait alimenté par une source de financement nouvelle ciblée sur l'automobile, un péage urbain. Montréal souhaite que cette idée de

fonds pour financer des projets de transport soit retenue par les autres municipalités de la région et qu'un péage urbain à l'échelle de la CMM soit la source de financement de ces fonds.

Compte tenu de l'importance des enjeux liés au financement du *Plan de transport*, Montréal créera une commission spéciale à l'automne 2008. Cette commission présidera la tenue de plusieurs forums publics qui réuniront élus, experts et représentants des citoyens, et s'assurera que les partenaires régionaux prennent part aux discussions sur la question du financement. Un certain nombre d'études seront lancées pour bien documenter les différentes hypothèses. Toutes les propositions sur le financement du Plan seront examinées. Au terme de ce forum, des options diverses ou de nouvelles idées pourront être retenues pour atteindre les objectifs financiers nécessaires à la réalisation des projets de transport collectif locaux ou régionaux.

Entre-temps, Montréal poursuit ses démarches de représentation auprès des gouvernements supérieurs, notamment pour amener la mise en place d'une stratégie nationale sur le transport en commun au niveau fédéral et pour obtenir de nouveaux pouvoirs habilitants au niveau provincial.

Les figures A, B et C présentent les principaux projets faisant partie des 21 chantiers dans le domaine du transport en commun, du réseau routier et du vélo.

FIGURE A | Transport en commun - Principaux projets



**FIGURE B** | Réseau routier - Principaux projets

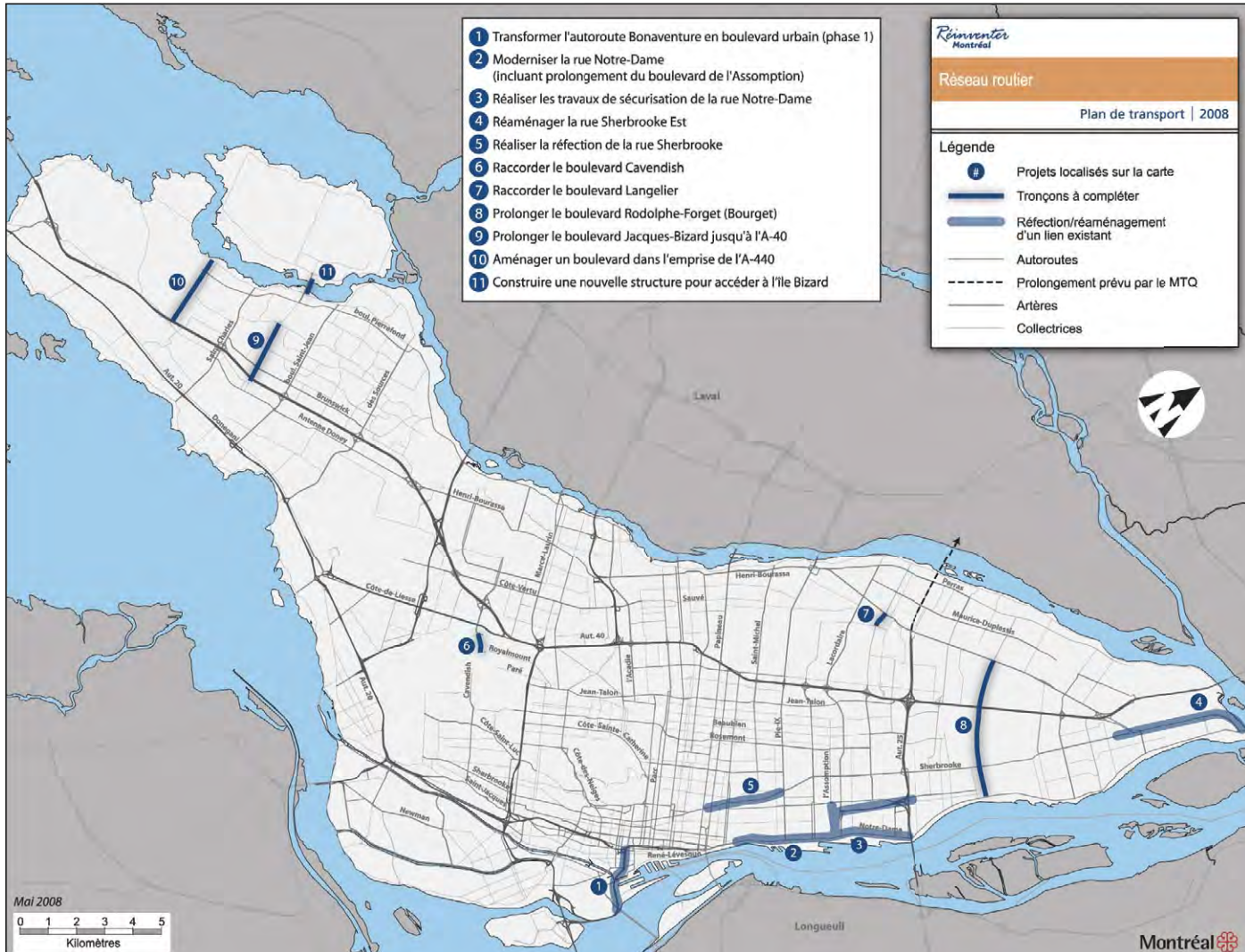
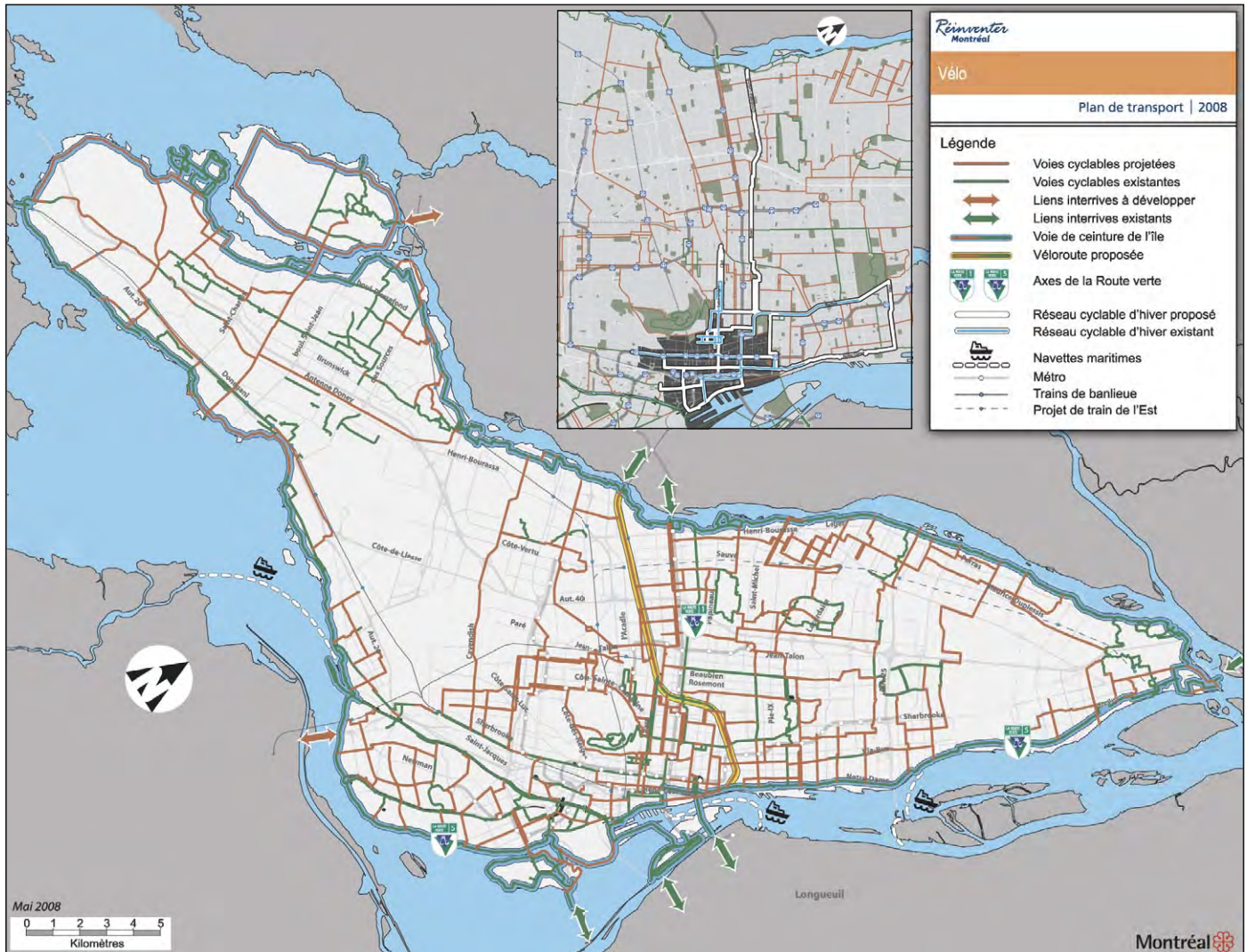
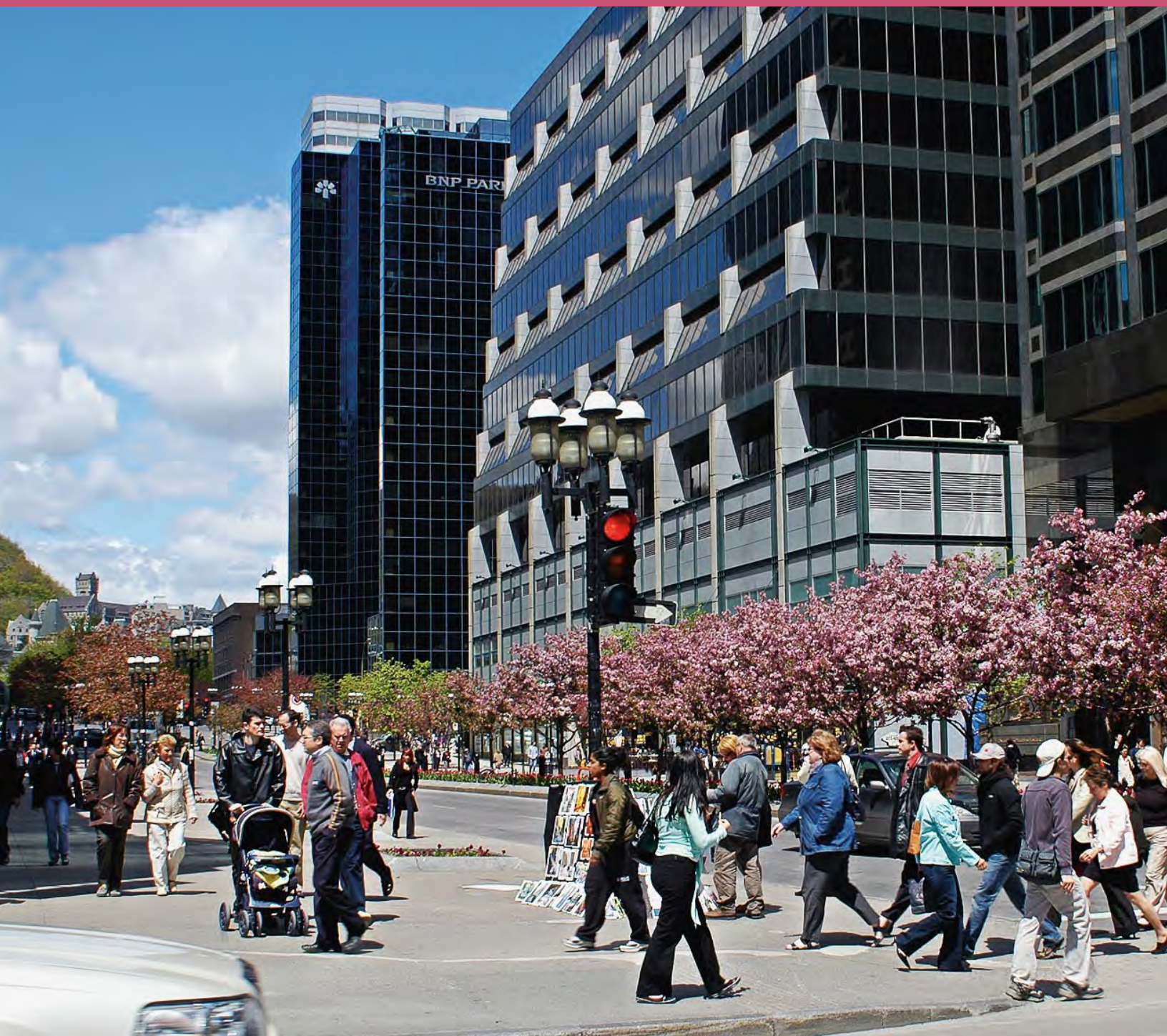


FIGURE C | Vélo - Principaux projets











## Démarche du *Plan de transport*

LORS DU SOMMET DE MONTRÉAL DE JUIN 2002, LA VILLE ET SES GRANDS PARTENAIRES ONT CONVENU DU BESOIN POUR MONTRÉAL DE SE DOTER D'UN *PLAN DE TRANSPORT*. IL A ÉTÉ ENTENDU QUE LE *PLAN DE TRANSPORT* DEVAIT S'APPUYER SUR DES ORIENTATIONS FORTES :

- choisir le transport collectif comme mode privilégié de déplacement des personnes ;
- favoriser les modes de transport de remplacement de l'auto (le transport en commun et les modes actifs comme la marche et le vélo) ;
- consolider Montréal en tant que plaque tournante du transport de 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.

Après le Sommet, Montréal s'est donné un plan global *Imaginer • Réaliser Montréal 2025 – Un monde de créativité et de possibilités* qui a comme objectif central la qualité de vie des citoyens. Le *Plan de transport* est un des axes majeurs de ce plan d'ensemble. De plus, il reprend et fait siennes les grandes orientations du *Plan d'urbanisme* adopté par le conseil municipal en 2004, plus particulièrement la consolidation du centre de l'île et la densification des secteurs de développement.

Afin d'élaborer le *Plan de transport*, Montréal s'est donné, dès 2002, une démarche comportant de grandes étapes.

La première étape a établi la Vision de transport et les objectifs stratégiques de la Ville dans le document *Vision et objectifs*. La consultation des grands partenaires de Montréal (gouvernements, entreprises publiques et privées de transport,

milieu économique et groupes d'intérêt liés au transport) et des arrondissements, à l'automne 2004, a dégagé un consensus sur la direction à prendre et en particulier sur l'énoncé d'un projet de Vision du transport.

La deuxième étape, fruit d'un travail important de réflexion, a permis de décrire le système de transport montréalais dans le document *Portrait et diagnostic* et d'en cibler les forces et les faiblesses par rapport à la Vision de transport. La Commission sur le transport, la gestion des infrastructures et l'environnement du conseil municipal de Montréal a tenu une consultation publique sur le document en juin et en septembre 2005 et les intervenants ont, dans l'ensemble, adhéré aux idées émises dans le document.

Le 17 mai 2007, Montréal a présenté le document de consultation du *Plan de transport*, étape cruciale avant son adoption. Ce document propose, d'abord et avant tout, 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 vie et des changements climatiques. Ce projet de Plan propose en conséquence non seulement une vision et une planification d'ensemble, mais aussi un certain nombre de projets prioritaires et stratégiques que Montréal veut absolument voir se réaliser pour mettre en œuvre un changement radical qui constituerait un avantage extraordinaire pour l'agglomération et les citoyens qui l'habitent.

Des consultations publiques ont été menées sur le projet de Plan de juin à septembre 2007 par deux commissions, la commission du conseil municipal sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif et la commission du conseil d'agglomération sur l'environnement, le transport et les infrastructures. De manière générale, les propositions du Plan ont suscité un grand enthousiasme de la part des participants aux consultations, de la population ainsi que des intervenants et partenaires de Montréal. L'intérêt envers le projet de Plan s'est notamment traduit par le dépôt de plus d'une centaine de mémoires auprès des deux commissions.

La présente version définitive du Plan intègre les recommandations des commissions qui sont issues des consultations et qui ont été déposées le 19 décembre 2007 au conseil municipal et le 20 décembre 2007 au conseil d'agglomération.

## Envergure du Plan

Le *Plan de transport* exprime un engagement très fort sur des enjeux majeurs que sont :

- le développement des transports actif et collectif ;
- la diminution de la place de l'automobile ;
- la sécurité des déplacements.

Tout particulièrement en matière de transport collectif, Montréal possédant déjà un imposant patrimoine, notamment un métro qui se classe encore aujourd'hui parmi les meilleurs et les plus performants du monde, elle entend favoriser une utilisation optimale des réseaux existants et leur développement. En priorisant le transport collectif, Montréal choisit de desservir le plus grand nombre de citoyens possible, souscrivant

ainsi au principe de l'équité sociale, et d'offrir aux Montréalais un accès aux lieux de résidences, aux secteurs d'emplois, d'études et de loisirs. Du coup, elle confirme le rôle structurant des réseaux de transport collectif dans l'organisation de son territoire.

À la lumière de ce fort engagement, la Vision de transport de l'agglomération de Montréal énoncée dans la présente version finale du Plan est une évolution du projet de Vision conçu pendant la première étape (*Vision et objectifs*) :

**« 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 actifs 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. »**

Fondé sur cette Vision du transport de Montréal, le *Plan de transport* constitue dorénavant le cadre de référence de Montréal pour ses interventions stratégiques. Il guide également le positionnement de Montréal au sein de la Communauté métropolitaine de Montréal et dans ses discussions avec les gouvernements.

## Mise en œuvre concertée du *Plan de transport*

Dans le cadre des orientations proposées, le *Plan de transport* émet des propositions concrètes dans les différents domaines influant sur l'organisation des déplacements. Les 21 chantiers contiennent les choix fondamentaux de projets qui feront l'objet d'une mise en

œuvre dans les dix prochaines années, dont certains ne relèvent pas directement de Montréal. Si ceux-ci peuvent sembler audacieux, ils demeurent pourtant nécessaires si l'on souhaite mettre en œuvre un nouvel équilibre durable entre les besoins de mobilité de la population et la qualité de l'environnement.

Par ces chantiers, Montréal reconnaît l'importance et même l'urgence d'investir dans le développement des réseaux de transport, en particulier en transport collectif. Elle souhaite que cette orientation soit partagée à l'échelle de la région et qu'elle soit appuyée par les autres paliers de gouvernement. Par ailleurs, les villes et les arrondissements auront à jouer un rôle majeur dans la mise en œuvre des mesures proposées par le Plan ; ils planifient, développent et réalisent déjà des projets qui s'inscrivent dans les priorités du Plan.

En fait, la réalisation des chantiers sur une période de dix ans, ou encore la réalisation de l'ensemble des propositions du *Plan de transport* sur une période totale de vingt ans, exige l'implication de plusieurs acteurs. Montréal propose la mise en place d'une structure organisationnelle comprenant un comité des grands partenaires du Plan afin de développer un programme détaillé de mise en œuvre concertée du *Plan de transport*.

Ainsi Montréal appelle les gouvernements supérieurs et les partenaires régionaux à s'engager à soutenir les orientations du *Plan de transport* et à arrimer leurs priorités d'intervention à ce dernier. C'est uniquement par le développement d'une vision commune que la métropole réussira à se donner un système de transport beaucoup plus performant, compétitif et attrayant.

## Suivi et révision

La mise en œuvre du *Plan de transport* porte sur un horizon de vingt ans, dont 21 chantiers sur un horizon de dix ans, et fera l'objet d'un suivi périodique. Pour effectuer le suivi du Plan, Montréal déterminera, dès 2008, les indicateurs de moyens et les indicateurs de résultats avec la participation des arrondissements, des villes, et de ses grands partenaires.

### INDICATEURS DE MOYENS ET DE RÉSULTATS

Les indicateurs de moyens permettront de mesurer l'ampleur des modifications apportées au système de transport. Les indicateurs de résultats mesureront les effets des modifications apportées quant aux habitudes de déplacement des Montréalais et sur les autres facteurs sociaux et environnementaux en lien avec le transport (accessibilité, sécurité, santé, environnement, économie, etc.). La consultation publique a permis de confirmer les principaux éléments de résultats à mesurer, soit :

- l'évolution des parts de marché des divers modes de transport des personnes, permettant notamment de mesurer la variation de l'utilisation de l'automobile ;
- l'impact sur l'environnement, notamment les émissions de gaz à effet de serre ;
- l'amélioration de la sécurité des déplacements ;
- le niveau des investissements publics et privés ;
- l'impact dynamisant sur le secteur québécois du transport ;
- la réduction des coûts individuels directs de transport ;
- la réduction de certains coûts publics.

### SUIVI ANNUEL

Sur une base annuelle, le suivi du *Plan de transport* permettra de faire un bilan des interventions réalisées par Montréal et ses partenaires par une mesure des indicateurs de moyens, par exemple le nombre d'heures de service d'autobus ou encore le nombre d'intersections sécurisées pour les piétons. Ce suivi annuel sera un moyen de mesurer les investissements et la nature de ceux-ci consacrés dans le domaine des transports sur le territoire de Montréal et dans la région. Cet exercice permettra à l'agglomération, aux arrondissements, aux villes reconstituées et aux principaux partenaires d'adapter au besoin la programmation de réalisation et les enveloppes budgétaires, notamment les programmes triennaux d'immobilisations. Par ce processus, Montréal se donne essentiellement une obligation de moyens.

### SUIVI QUINQUENNAL

Le suivi des résultats sera, quant à lui, quinquennal et synchronisé sur l'enquête origine-destination de la région métropolitaine. Cette enquête, qui est réalisée aux cinq ans, s'intéresse aux habitudes de transport. La prochaine enquête aura lieu en 2008 et les résultats seront probablement disponibles en 2009. Montréal souhaite toutefois que cette enquête soit réalisée plus fréquemment, voire en continu, afin d'assurer un suivi plus serré des résultats du Plan.

### RÉVISION DU PLAN EN 2012

Le suivi des moyens et des résultats permettra de procéder à des mises à jour du *Plan de transport*. Alors que la Vision aspire à un caractère de permanence, le Plan devra adapter la progression des activités de réalisation pour tenir compte des résultats et pour être en lien étroit avec le développement de Montréal. Les mises à jour pourront conduire à la révision

des projets, à la définition de nouvelles actions, à l'établissement de nouveaux horizons et de nouvelles priorités. Une première mise à jour du Plan, prévue pour 2012, sera soumise pour consultation publique et pour adoption.









## Vision et objectifs stratégiques : un virage radical maintenant

LES ARTÈRES DE PLUS EN PLUS ENCOMBRÉES, LES TRANSPORTS COLLECTIFS FORTEMENT SOLlicitÉS, MAIS SOUVENT INSUFFISANTS, LA DÉGRADATION REMARQUÉE DE LA QUALITÉ DE L'AIR, L'OMNIPRÉSENCE DE L'AUTOMOBILE, EN PARTICULIER DANS LES QUARTIERS RÉSIDENTIELS, SONT AUTANT DE SIGNES D'UNE ÉVOLUTION NON SOUHAITABLE DES TRANSPORTS ET CONTRIBUENT AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES ET À LA DÉTÉRIORATION RAPIDE DE LA PLANÈTE. CETTE ÉVOLUTION AGIT EN SENS CONTRAIRE À L'OBJECTIF DE MONTRÉAL D'OFFRIR UN CADRE DE VIE EXCEPTIONNEL, SÉCURITAIRE ET HABITABLE.



Les travaux du *Plan de transport* ont contribué à préciser davantage la nature de la Vision et d'en définir les enjeux liés à l'environnement, à l'économie, à l'aménagement du territoire et à l'efficacité des déplacements. Un virage radical s'impose maintenant.

Montréal doit disposer d'un système de transport de plus en plus performant pouvant à la fois assurer les déplacements des personnes et des

marchandises dans de bonnes conditions, et contribuer à la qualité de vie des citoyens ainsi qu'au développement de l'économie.

La mobilité croissante et les besoins d'accessibilité variés sur le territoire, conjugués aux exigences du développement durable et des finances publiques, commandent l'élaboration de stratégies bien ciblées. Dans ce contexte, le Plan vise à clarifier les orientations et à

### *Vision du Plan de transport*

Montréal s'est donné 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 différentes 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 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. »*

concilier les dimensions locales et régionales du transport, en considérant les autres dimensions de l'activité humaine et de l'organisation de l'agglomération.

### OFFRIR DES CONDITIONS OPTIMALES DE DÉPLACEMENT EN TERMES DE TEMPS, DE CONFORT, D'ACCESSIBILITÉ, DE SÉCURITÉ ET DE COÛT

La mobilité des personnes est essentielle à la satisfaction des besoins sociaux et économiques, notamment l'accès à l'emploi, à la santé, à la formation et à la culture. Le système de transport doit offrir un meilleur niveau de performance et de coût. Dans un tel contexte, le transport en commun et les modes actifs doivent être privilégiés en raison de leur capacité à améliorer l'environnement et la qualité de vie et de répartir équitablement les services et les coûts qui y sont associés.

Par ailleurs, le système de transport, notamment dans le cadre des déplacements à pied ou par transport en commun, de même que les

bâtiments qui y sont rattachés, doivent être progressivement revus en fonction des principes d'accessibilité universelle.

### AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE DES CITOYENS, NOTAMMENT DANS LES DOMAINES DE LA SANTÉ ET DE LA SÉCURITÉ

La quiétude des quartiers, la qualité de vie des familles, la sécurité et la santé des citoyens sont de plus en plus affectées par la circulation croissante des véhicules. Le système de transport doit contribuer à ces facteurs par le biais d'une organisation des transports moins dépendante des véhicules automobiles privés et axée sur un usage croissant du transport en commun, de la marche et du vélo.

### AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT

Le Plan vise une réduction des polluants, une consommation rationnelle des ressources, une diminution des gaz à effet de serre (GES) dans l'esprit du protocole de Kyoto et la protection

des milieux naturels. Ces préoccupations sont aussi exprimées dans le *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise*, qui souhaite une meilleure conciliation entre la protection de l'environnement et le développement responsable de l'agglomération montréalaise. Notons en particulier que, malgré une amélioration de la qualité de l'air depuis 1970 pour ce qui concerne de nombreux polluants, les épisodes de smog dus à une forte concentration d'ozone dans l'air sont de plus en plus fréquents, même en hiver. De plus, les émissions de GES sont en constante augmentation dans le secteur du transport urbain.

### SOUTENIR LE DYNAMISME DE L'ÉCONOMIE MONTRÉLAISE

Le système de transport doit appuyer les activités économiques au sein de l'agglomération de Montréal, qui demeure le principal foyer industriel et, en même temps, le principal marché de consommation du Québec. Les mouvements de marchandises, tant les expéditions que les livraisons, doivent donc être facilités afin de contribuer à la vitalité de l'économie montréalaise.

## L'accessibilité universelle, un concept qui favorise la transversalité

*«L'accessibilité universelle favorise pour tous les usagers, incluant les personnes ayant des limitations fonctionnelles, une utilisation similaire des possibilités offertes par un bâtiment, un espace urbain, un programme, un service et des communications.»*

L'accessibilité universelle est une priorité de Montréal depuis le Sommet de Montréal de 2002. Cet événement a donné le coup d'envoi d'une vaste mobilisation et la création d'un chantier formé de membres de la société civile et de représentants municipaux. Ainsi Montréal s'est engagé avec ses partenaires associatifs à élaborer annuellement un plan d'actions ainsi qu'un bilan des diverses actions réalisées pour favoriser l'accessibilité universelle. Les actions visées suivent quatre axes de développement :

- l'accessibilité architecturale ;
- l'accessibilité des programmes, des services et des emplois ;
- la sensibilisation et la formation des employés municipaux ;
- l'accessibilité des communications municipales.

Le *Plan de transport*, à travers l'ensemble de ses chantiers et de ses projets et en collaboration avec ses partenaires, fait de l'accessibilité universelle un principe transversal. Montréal s'engage donc à poursuivre ses efforts afin de favoriser un réseau de transport accessible universellement.

Toutefois, l'atteinte de l'efficacité des réseaux de transport doit s'inscrire dans un juste équilibre tenant notamment compte de la quiétude des espaces urbains et de la sécurité des citoyens. La *Stratégie de développement économique de Montréal* souscrit à cet objectif en proposant une série d'énoncés de positionnement pour Montréal qui se présentent comme de véritables leviers de croissance. La performance du système de transport s'intègre aux mesures qui doivent permettre à Montréal de se hisser parmi les métropoles qui affichent le meilleur niveau de vie et la meilleure qualité de vie en Amérique du Nord.

### PLANIFIER CONJOINTEMENT LE TRANSPORT ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Montréal est consciente de l'effet structurant des infrastructures de transport sur l'organisation territoriale. Ces infrastructures contribuent au renforcement des secteurs d'emplois et soutiennent la mise en valeur des secteurs résidentiels. Le *Plan de transport* révèle cependant que ces mêmes infrastructures peuvent être des sources importantes de perturbations pour le milieu urbain : congestion routière, pollution atmosphérique, allongement des temps et des distances de parcours, étalement urbain, etc. En ce sens, le transport et l'aménagement du territoire, aussi bien de l'île de Montréal que de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), doivent être planifiés conjointement pour que le milieu urbain soit plus beau, plus sécuritaire, moins pollué et plus agréable à vivre. À cet égard, au même titre que le *Plan d'urbanisme*, le *Plan de transport* propose une approche plus rationnelle de l'occupation de l'espace où les réseaux de transport doivent être davantage structurants, plus efficaces et mieux intégrés au tissu urbain.

## La Charte du piéton

### LA DÉCLARATION

Montréal reconnaît la primauté des piétons dans l'espace urbain. En plaçant le piéton au cœur des priorités, Montréal compte accorder toute la place nécessaire à la pratique sécuritaire et conviviale de la marche. Elle veut ainsi diminuer les impacts liés à l'usage croissant des véhicules motorisés, notamment la pollution atmosphérique, le bruit, les émissions de GES, le coût des infrastructures et l'espace occupé par les véhicules dans les milieux de vie. Elle souhaite aussi s'attaquer à un problème de plus en plus préoccupant en matière de santé publique, la sédentarité.

La marche doit devenir un mode de transport choisi plutôt qu'un mode subi. Pour y parvenir, Montréal va offrir aux piétons un environnement sécuritaire et convivial, où la pratique de la marche sera une expérience agréable et recherchée, tant pour des fins utilitaires, de balades que touristiques.

C'est ainsi que la *Charte du piéton* contribuera à :

- orienter les actions des villes et des arrondissements en faveur de l'amélioration des conditions de déplacement des piétons, tant à l'égard de la sécurité que de la convivialité ;
- veiller à ce que la rue redevienne un lieu de rencontres et d'échanges ;
- assurer une intégration harmonieuse des aspects historiques et patrimoniaux dans la planification des aménagements piétonniers.

Pour arriver à de véritables résultats, l'administration mise sur l'adhésion des citoyens. Aucune mesure ne sera ultimement efficace si les automobilistes et les cyclistes ne respectent pas les piétons et si, d'autre part, les piétons n'adoptent pas des comportements sécuritaires.

### LE CONTEXTE

Issu du Sommet de Montréal de 2002, plusieurs documents stratégiques tels le *Plan d'urbanisme*, le *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise*, le *Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire* et la *Charte des milieux de vie montréalais*<sup>1</sup> ont proposé des orientations et des mesures visant à améliorer significativement la qualité de vie des citoyens. Tous ces documents reconnaissent de façon convergente le rôle primordial des transports actifs, notamment de la marche, en matière d'urbanisme et de qualité de vie.

### LA PORTÉE ET LE SUIVI

La *Charte du piéton* fait partie intégrante du *Plan de transport*. Elle se rattache à la Vision du Plan qui 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 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. »

Pour assurer le respect des objectifs de la Charte, Montréal mettra sur pied un comité de suivi. Ce comité aura pour responsabilités d'améliorer la sécurité des conditions de pratique de la marche et d'assurer un meilleur accès pour les piétons aux transports collectifs, aux institutions d'enseignement et de santé, aux commerces, aux institutions communautaires, aux édifices culturels, aux parcs et aux espaces verts et aux autres espaces publics. Il veillera

également à ce que la pratique de la marche soit plus conviviale en y intégrant notamment des éléments historiques et patrimoniaux.

## LES OBJECTIFS

La *Charte du piéton* vise à favoriser la marche comme mode de déplacement privilégié grâce notamment à un meilleur partage de l'emprise publique. Cela implique forcément une redéfinition de la place accordée aux modes motorisés et la promotion d'un usage plus rationnel de l'automobile. Le fondement de cette redéfinition suppose la promotion de changements culturels radicaux qui se traduiront par l'amélioration de la qualité de vie des citoyens, de la qualité de l'environnement et du bilan de santé publique de la collectivité montréalaise.

Les objectifs de la *Charte du piéton* sont compatibles avec ceux du *Plan de transport*.

### OFFRIR DES CONDITIONS OPTIMALES DE DÉPLACEMENT EN TERMES DE TEMPS, DE CONFORT, D'ACCESSIBILITÉ ET DE SÉCURITÉ

Les piétons, comme tous les usagers de la route, cherchent à atteindre rapidement leur destination, du moins lorsqu'ils se déplacent à des fins utilitaires. Si l'on souhaite favoriser la marche et, conséquemment, le duo marche – transport en commun, ainsi qu'une utilisation plus judicieuse de l'automobile, dans des conditions qui respectent les principes d'accessibilité universelle, il faut :

- assurer l'espace requis pour cheminer en toute tranquillité ;
- éliminer progressivement les coupures physiques et éviter d'en créer de nouvelles ;
- offrir des trajets plus courts ;

- garantir un entretien adéquat des trottoirs et de la voie en rive.

### SOUTENIR L'ÉCONOMIE MONTRÉALAISE

Les piétons contribuent à l'activité économique. Il suffit, pour s'en convaincre, de voir déambuler les nombreux piétons dans les rues commerciales et dans les marchés publics. Afin d'accroître l'importance de la marche dans l'activité économique, il importe de :

- offrir un accès de qualité pour les piétons aux services, aux biens de consommation, aux activités communautaires et aux transports collectifs ;
- revoir la typologie commerciale dans le cadre des projets majeurs de développement afin de favoriser les commerces ayant pignon sur rue ;
- considérer le rôle des piétons dans l'économie.

### INTÉGRER HARMONIEUSEMENT LES RÉSEAUX DE TRANSPORT À L'ESPACE URBAIN ET CONTRIBUER À SA STRUCTURATION

L'effet structurant des réseaux de transport sur l'aménagement du territoire est bien connu. Ces réseaux, de même que les activités qu'ils permettent, sont parfois des sources de perturbation pour le milieu urbain. Dans ce contexte, il importe que les réseaux de transport et l'aménagement du territoire soient planifiés conjointement. Pour assurer la prise en considération des besoins spécifiques du piéton et pour mettre en place des conditions favorables à la marche, il faut :

- prioriser le piéton lors de la conception et de l'aménagement du domaine public ;
- considérer la qualité du milieu comme un incitatif à la pratique de la marche ;

- favoriser la création d'unités de voisinage denses et multifonctionnelles ;

- revaloriser le rôle social de la rue comme support naturel de la vie de quartier.

### AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE DES CITOYENS, NOTAMMENT DANS LES DOMAINES DE LA SANTÉ ET DE LA SÉCURITÉ

Le rapprochement entre le transport et la santé est devenu incontournable. Il réfère à la fois à la lutte aux impacts négatifs des activités liées aux transports dans les milieux de vie, mais aussi à la sédentarité. La quiétude des quartiers résidentiels reste l'une des priorités par rapport à ces impacts. De plus, le renforcement de la sécurité est un élément clé de la qualité de vie. Pour améliorer la qualité de vie des Montréalais, il est donc nécessaire de :

- s'assurer que les activités de travail, d'études et autres sont facilement accessibles à pied ;
- s'assurer que l'accès au service de transport en commun soit convivial et à distance de marche raisonnable ;
- contrôler la vitesse des automobiles au profit de tous les usagers de la rue ;
- assurer la visibilité entre les piétons et les conducteurs de véhicules motorisés ;
- sensibiliser les usagers de la rue à la sécurité ;
- sécuriser les cheminements, en particulier les traversées piétonnes ;
- assurer des cheminements dénués d'obstacle ;
- protéger adéquatement les piétons aux abords des entraves.

### AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT

La réduction des polluants et une consommation durable des ressources passent inévitablement par la promotion des transports actifs, dont la marche. Pour diminuer les émissions de GES, il faut :

- susciter l'envie de marcher;
- développer un environnement urbain favorable à la marche.

### GÉRER DE FAÇON RESPONSABLE, EFFICACE ET ÉQUITABLE

Dans un contexte de ressources limitées, une plus grande cohésion des décisions et une planification rigoureuse des infrastructures sont incontournables. Pour y parvenir, il est essentiel de :

- favoriser la concertation de tous les partenaires (citoyens, groupes associatifs, secteur privé, gouvernements, institutions d'enseignement);
- améliorer la conception des projets d'aménagement de façon à y intégrer les besoins spécifiques des piétons;
- sensibiliser le public aux bénéfices de la marche;
- mettre en place des mécanismes de financement visant l'amélioration de la pratique de la marche.

### LES CHAMPS D'APPLICATION

Pour atteindre les objectifs fixés par la *Charte du piéton*, les villes, les arrondissements et leurs partenaires devront réaliser des interventions dans plusieurs champs d'application. Les documents stratégiques de Montréal et de ses partenaires proposent un grand nombre d'interventions qui concernent les champs d'application de la Charte.



### PLANIFICATION ET AMÉNAGEMENT DES MILIEUX DE VIE

- Intégration des besoins particuliers des piétons dans la réglementation d'urbanisme;
- Prise en considération des besoins des piétons tout au long du processus de planification, y compris de l'accessibilité universelle;
- Réduction des effets de coupure dans le tissu urbain;
- Développement d'itinéraires menant vers des lieux d'activités fréquentés par les piétons;
- Révision de la qualité, de l'esthétisme et de la fonctionnalité des corridors piétons;

- Redéfinition du partage de l'emprise publique en faveur de la marche;
- Aménagement progressif du réseau intérieur afin de respecter les principes d'accessibilité universelle.

### ENTRETIEN, DÉNEIGEMENT ET DÉGLAÇAGE

- Élimination des conflits découlant de la présence des équipements permanents et saisonniers;
- Uniformisation de la surface des trottoirs;
- Déneigement et déglçage adéquats des trottoirs;
- Correction des déficiences du réseau de drainage;
- Maintien en bon état du marquage des chaussées.

### SÉCURITÉ ACTIVE ET PASSIVE

- Application rigoureuse du *Code de la sécurité routière*;
- Ajustement des volumes de circulation en fonction de la hiérarchie routière;
- Contrôle de la vitesse des véhicules;
- Protection des piétons sur le réseau routier;
- Amélioration de la sécurité aux divers points de conflits et près des stations de métro;
- Réduction de la largeur des traversées;
- Définition de cheminements sécuritaires vers les écoles;

- Implantation de mesures de modération de la circulation dans les quartiers résidentiels;
- Élimination des manœuvres de livraison gênant la marche;
- Protection des piétons à proximité des entraves;
- Maintien d'un éclairage adéquat des chaussées et des traversées pour piétons;
- Accroissement de la visibilité des piétons et des automobilistes aux intersections;
- Identification et sécurisation des chemine-ments pour personnes à mobilité réduite.

#### SENSIBILISATION ET INFORMATION DES USAGERS

- Sensibilisation de la population à la courtoisie au volant;
- Sensibilisation des piétons à leurs droits et à leurs responsabilités;
- Valorisation des avantages de la marche pour la santé et l'environnement, notamment dans les entreprises et dans les écoles;
- Sensibilisation des gestionnaires de chantiers aux risques causés par les entraves à la marche;
- Mise en place d'un système d'information à l'intention des piétons;
- Implantation d'une signalisation indiquant les temps et les distances de marche, où cela est approprié;
- Uniformisation de la signalisation du réseau piétonnier intérieur;
- Suivi de la *Charte du piéton*.



## Les réseaux de transport : éléments structurants de l'aménagement du territoire

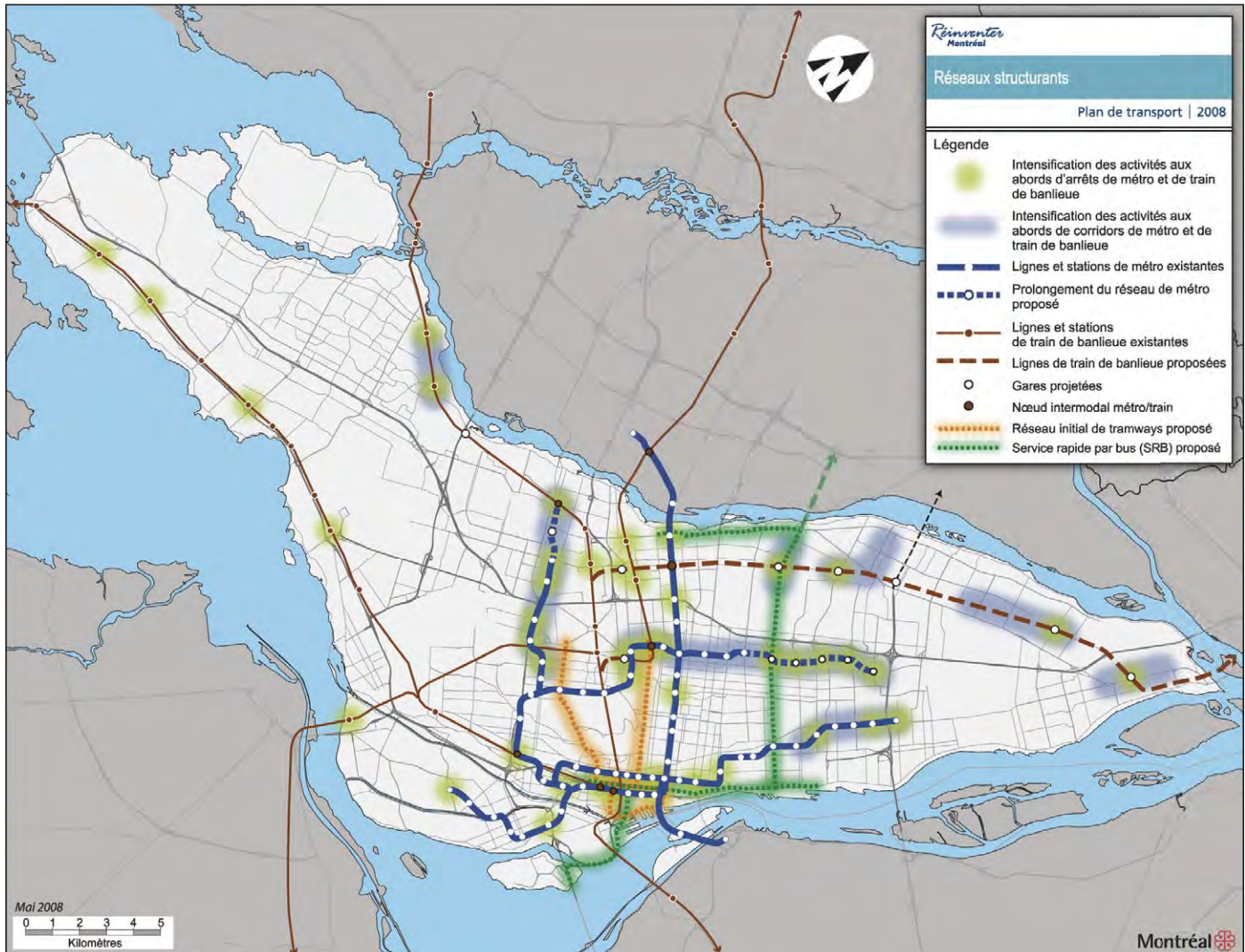
Le concept d'aménagement préconisé dans le *Plan d'urbanisme* s'appuie sur un usage plus intensif et plus stratégique du sol favorisant une utilisation accrue des infrastructures de transport collectif par la densification et la diversification des activités en lien avec le réseau de transport collectif existant ou projeté. La figure 1 illustre les secteurs propices à une intensification des activités. Dorénavant, Montréal s'assurera que les projets proposés auront une densité d'occupation du sol plus élevée et présenteront une mixité des fonctions urbaines ainsi qu'un aménagement du domaine public de qualité. Il sera ainsi possible de diminuer la demande de déplacement motorisé et d'encourager les autres modes.

En préconisant une telle approche, Montréal consent aux principes de développement durable en intégrant les notions d'équité sociale, de respect de l'environnement et de rentabilité économique.

Cela traduit une prise de conscience de l'importance du rôle de l'urbanisme quant à la viabilité des collectivités, à la rentabilisation des investissements dans les infrastructures publiques et à l'accroissement de l'utilisation du transport collectif et des transports actifs.

Le *Plan de transport* démontre la volonté de Montréal d'opter pour une approche orientée vers la qualité, l'excellence et l'innovation en matière de transport et d'aménagement urbain de manière à accroître la qualité des milieux de vie, tout en contribuant au développement économique. Ainsi l'aménagement d'une rue ou l'implantation d'une infrastructure de transport

FIGURE 1 | Secteurs propices à une intensification des activités





sera l'occasion de rehausser l'image de la ville, dans le respect des particularités du tissu urbain montréalais.

Dorénavant, tous les projets d'infrastructures d'envergure seront traités comme des projets urbains et non plus seulement comme des projets de transport. Ainsi ces derniers devront notamment être élaborés afin de s'intégrer de la façon la plus harmonieuse possible au paysage urbain et de mettre l'accent sur la qualité du design.

Montréal a l'avantage de réunir, sur un territoire dense et structuré, des secteurs résidentiels et des secteurs d'emplois importants. C'est pourquoi

d'emplois et d'études ainsi que plusieurs secteurs faisant l'objet d'une planification détaillée. Soucieuse de mettre en valeur des milieux établis, Montréal rappelle l'importance d'intégrer les interventions proposées de façon harmonieuse au cadre bâti, participant, du coup, à la consolidation et à la revitalisation des milieux desservis.

Par ailleurs, le confort et la sécurité des déplacements quotidiens des piétons et des cyclistes seront assurés par un aménagement du domaine public et un design urbain adéquats de manière à garantir une cohabitation saine et sécuritaire des circulations piétonne, cycliste et motorisée. Cet environnement urbain sécuritaire peut se

Le *Plan de transport* vise aussi à améliorer la perception et l'image du transport en commun de manière à favoriser son utilisation. Ainsi le domaine public aux abords des stations de métro, des lignes de tramways, des gares de train de banlieue, des stations intermodales et des corridors de services rapides par bus (SRB) fera l'objet d'un aménagement particulier afin d'en faciliter l'accès et de créer un environnement sécuritaire, agréable à fréquenter et répondant aux besoins des usagers.

En définitive, la nécessité de réinventer les transports afin de répondre aux besoins de mobilité, tout en respectant les principes de développement durable, représente un immense défi et il ne sera possible de le relever que si l'on maîtrise les liens étroits qui unissent l'urbanisme et le transport. Pour y parvenir, il faudra d'abord et avant tout remettre en question l'hégémonie de l'automobile.

## Montréal et Kyoto!

Montréal veut et doit agir de façon marquée en ce qui a trait au transport. Par conséquent, elle doit adopter des mesures déterminantes, voire radicales, afin de contribuer de façon maximale à l'effort collectif pour la diminution des émissions de GES sur son territoire. Elle est pleinement consciente de l'ampleur du défi à relever pour atteindre l'objectif du protocole de Kyoto. C'est pourquoi elle se fera un devoir d'être un exemple à suivre en matière de transport. Elle interpelle tous ses citoyens et tous ses partenaires, que ce soient les institutions, l'ensemble des entreprises, mais aussi les municipalités de la CMM et les deux paliers supérieurs de gouvernement, à unir leurs efforts et à engager des actions aussi concrètes et déterminantes que le *Plan de transport*.

Rappelons que, à l'occasion de la *Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques*, tenue à Montréal en décembre 2005, Montréal



les corridors de transport seront planifiés en fonction de la présence de ces secteurs et serviront d'armature au développement du territoire. C'est cette même orientation que Montréal entend défendre à l'échelle de la CMM sur les questions de transport et d'aménagement du territoire.

Le *Plan de transport* propose une série d'interventions structurantes qui contribueront à desservir adéquatement les secteurs résidentiels,

traduire par diverses interventions telles que l'élimination des effets de coupure, une grille de rues qui permet des parcours piétonniers courts et directs réduisant les distances de marche entre les résidences et les infrastructures de transport collectif, des chaussées de largeur réduite favorisant une réduction de la vitesse, l'aménagement de trottoirs de largeur suffisante, une configuration géométrique des intersections privilégiant la circulation piétonne, etc.



s'est engagé, dans la *Déclaration des maires et des dirigeants municipaux sur les changements climatiques*, à mettre en œuvre des politiques afin d'atteindre un objectif de réduction globale de 30 % des GES (tous domaines confondus) pour la collectivité d'ici 2020. Le domaine des transports est un secteur important d'émissions de GES et il devra certes contribuer fortement à l'effort de diminution de GES.

Il existe plusieurs façons de réduire les GES émis par le transport en général et le transport de passagers en particulier, comme la réduction du kilométrage annuel parcouru, la réduction du nombre de déplacement, le transport actif, une plus grande utilisation du transport en commun et l'utilisation de véhicules moins énergivores (par exemple, des véhicules hybrides et des petits véhicules plutôt que des véhicules utilitaires sport).

Au Québec, les transports comptent pour 38 % de la production de GES. Dans la région de Montréal, on estime qu'environ 14 millions de tonnes de GES ont été émises en 2003 par le secteur du transport. On évalue que les trois nouvelles stations de métro à Laval permettront de réduire d'environ 20 000 tonnes annuellement les GES dans la région de Montréal. Dans le cadre du suivi du *Plan de transport*, Montréal entend évaluer la contribution des mesures proposées.

Le défi est de taille. Avec les potentiels de croissance prévisibles sur le territoire (habitations et emplois), les déplacements de toutes sortes augmenteront (transport de personnes, de marchandises et déplacements commerciaux). Si rien n'est fait, les conditions de déplacement risquent de se dégrader progressivement avec

la saturation des systèmes de transport et la consommation de carburant augmentera en conséquence.

Montréal peut influencer une partie du système de transport (pouvoir légal, rôle de gestionnaire de réseau, etc.), mais elle a peu d'influence sur une portion importante des déplacements dans la région (par exemple, le camionnage, les déplacements commerciaux et les déplacements interrégionaux passant sur l'île). Les municipalités ne peuvent ainsi assumer seules l'entière responsabilité de la diminution de GES émis en transport, en particulier en raison de leur pouvoir législatif et de leurs ressources financières limitées.

Les paliers gouvernementaux supérieurs ont un rôle primordial à jouer dans le domaine du transport. Au niveau provincial, comme au fédéral, les choix faits à propos de la planification du territoire, du développement et de l'opération des systèmes de transport et surtout de la législation doivent tous converger vers cet objectif de réduction de GES.

La réglementation sur la consommation de carburant des véhicules circulant au pays est d'une importance capitale et relève d'abord et avant tout du gouvernement fédéral. Le problème d'émissions de GES des véhicules de tous genres ne doit pas être abordé uniquement en fonction de l'utilisation de ces véhicules, mais bien à la source : la performance en économie de carburant des moteurs de tous les types de véhicules admis sur le territoire doit être améliorée. Afin d'encourager l'utilisation de véhicules écoénergétiques, Montréal envisage l'introduction d'un système de vignettes vertes qui conférera des avantages aux véhicules à faible consommation.

Les GES émis par le système de transport sont une conséquence directe des habitudes de consommation de la population. Des changements

importants sont requis dans ces habitudes ainsi que dans les choix d'activités afin de diminuer la consommation énergétique et par le fait même les émissions de GES qui en découlent.

## Montréal au cœur du système de transport de la région

### LES DONNÉES GÉNÉRALES SUR MONTRÉAL

#### POPULATION ET EMPLOI

La région de Montréal comptait en 2001 plus de 3,4 millions d'habitants et plus de 1,6 million d'emplois. La majorité de la population et de l'emploi est située sur l'île de Montréal avec environ 1,8 million d'habitants et 1,1 million d'emplois (Tableaux 1 et 2).

Selon le scénario de croissance prévu par le *Plan d'urbanisme*, la population de l'île de Montréal pourrait augmenter de 9,3 % entre 2001 et 2021<sup>2</sup>, soit un taux annuel d'accroissement de 0,45 % correspondant à un léger ralentissement de la croissance de la population par rapport aux dernières années. S'appuyant sur la volonté exprimée dans son *Plan d'urbanisme* d'attirer, d'ici 2021, environ 40 % à 50 % des 15 000 nouveaux ménages formés annuellement dans la région de Montréal, ce scénario de croissance correspond aux parts obtenues au cours des années récentes, qui constituent un redressement par rapport aux périodes antérieures. En ce qui a trait à l'emploi, le scénario de croissance retenu est basé sur l'exercice prévisionnel de la CMM, prévoyant d'ici 2021 une hausse des emplois de l'ordre de 110 000 (1 112 800 à 1 223 000) sur l'île de Montréal, soit une augmentation de 9,9 % en vingt ans.

**TABLEAU 1** | Évolution prévisible de la population dans la région de Montréal, 2001-2021 (en milliers)

	MÉNAGES		VARIATION (%)	POPULATION		VARIATION (%)
	2001	2021		2001	2012	
Île de Montréal	805,8	943,4	17,1 %	1 812,7	1 981,2	9,3 %
Reste de la région de Montréal	611,6	774,0	26,6 %	1 613,7	1 869,1	15,8 %
<b>Total</b>	<b>1 417,4</b>	<b>1 717,4</b>	<b>21,2 %</b>	<b>3 426,4</b>	<b>3 850,3</b>	<b>12,4 %</b>

**TABLEAU 2** | Évolution prévisible des emplois dans la région de Montréal, 2001-2021 (en milliers)

	EMPLOIS		VARIATION (%)
	2001	2021	
Île de Montréal	1 112,8	1 223,0	9,9 %
Reste de la région de Montréal	509,9	682,2	33,8 %
<b>Total</b>	<b>1 622,7</b>	<b>1 905,2</b>	<b>17,4 %</b>

**TABLEAU 3** | Évolution prévisible des déplacements dans la région de Montréal, 2003-2021 — Pointe du matin (en milliers)

DÉPLACEMENTS 2003	DESTINATION		
	ORIGINE	ÎLE DE MONTRÉAL	RESTE DE LA RÉGION DE MONTRÉAL
Île de Montréal	885	53	<b>938</b>
Reste de la région de Montréal	271	687	<b>958</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1 156</b>	<b>740</b>	<b>1 896</b>

DÉPLACEMENTS 2021	DESTINATION		
	ORIGINE	ÎLE DE MONTRÉAL	RESTE DE LA RÉGION DE MONTRÉAL
Île de Montréal	976	68	<b>1 044</b>
Reste de la région de Montréal	292	841	<b>1 133</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1 268</b>	<b>909</b>	<b>2 177</b>

VARIATION 2003 - 2021	DESTINATION		
	ORIGINE	ÎLE DE MONTRÉAL	RESTE DE LA RÉGION DE MONTRÉAL
Île de Montréal	10,3 %	28,3 %	<b>11,3 %</b>
Reste de la région de Montréal	7,7 %	22,4 %	<b>18,3 %</b>
<b>TOTAL</b>	<b>9,7 %</b>	<b>22,8 %</b>	<b>14,8 %</b>

**MOBILITÉ DES PERSONNES**

La population de la région de Montréal générerait en 2003 environ huit millions de déplacements quotidiennement, dont près de deux millions en période de pointe du matin<sup>3</sup>. La plus grande part des déplacements de la région en pointe du matin se destinaient à l'île de Montréal (près de 1,2 million de déplacements), dont plus des trois quarts en provenance de l'île (Tableau 3).

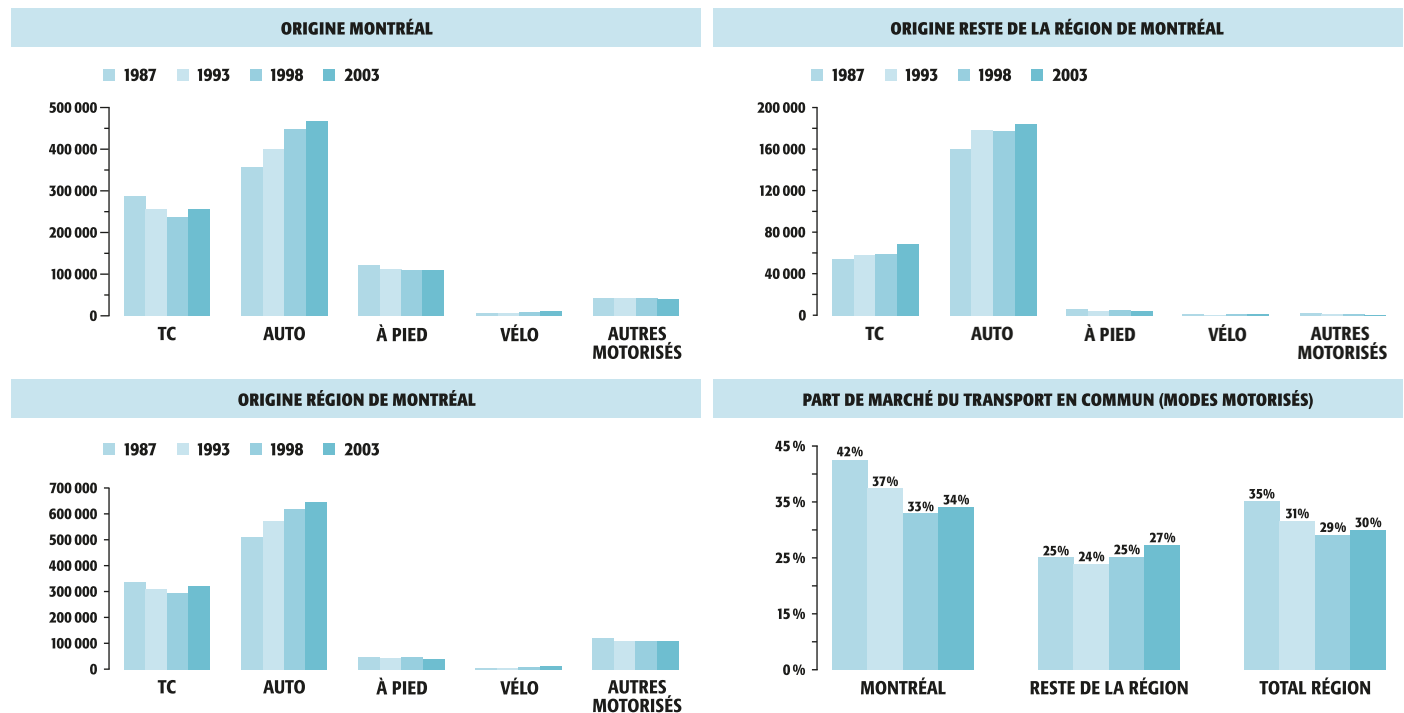
Basés sur l'évolution prévue de la population et de l'emploi, les déplacements internes sur l'île de Montréal en période de pointe du matin pourraient augmenter de façon modérée d'ici 2021, de l'ordre

de 91 000 (+10,3 %) et de 112 000 (+9,7 %) pour l'ensemble des déplacements à destination de l'île de Montréal<sup>4</sup>. L'augmentation annuelle des déplacements à destination de Montréal de 0,52 % est similaire au rythme d'accroissement de la population et de l'emploi et est comparable à celle qui a été observée entre 1987 et 2003, au cours de laquelle la croissance des déplacements dans la région de Montréal a été de l'ordre de 0,6 % annuellement.

**MARCHÉ DES DÉPLACEMENTS DES PERSONNES**

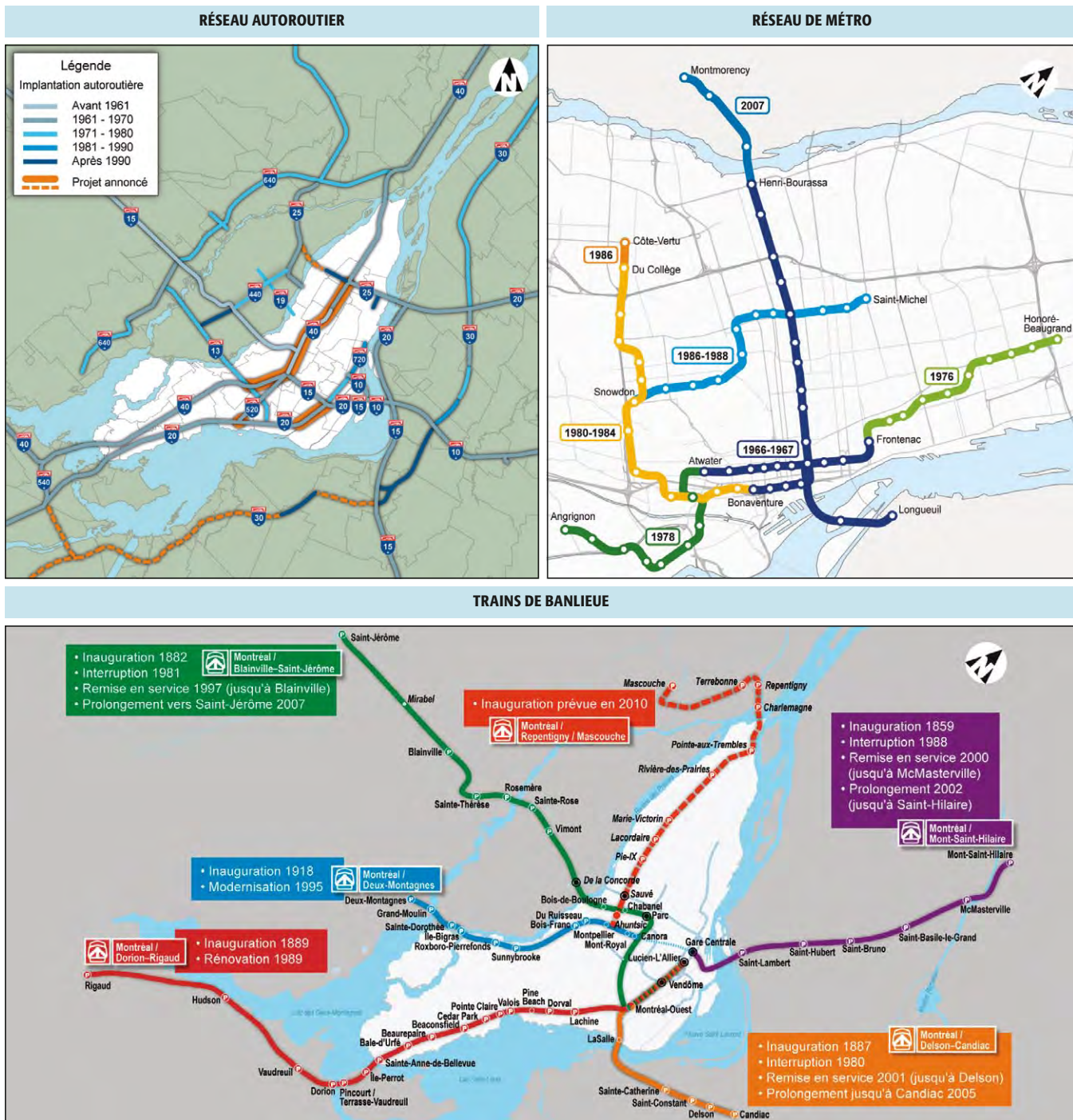
Entre 1987 et 2003, les déplacements automobiles à destination de Montréal ont augmenté plus rapidement que les déplacements des autres

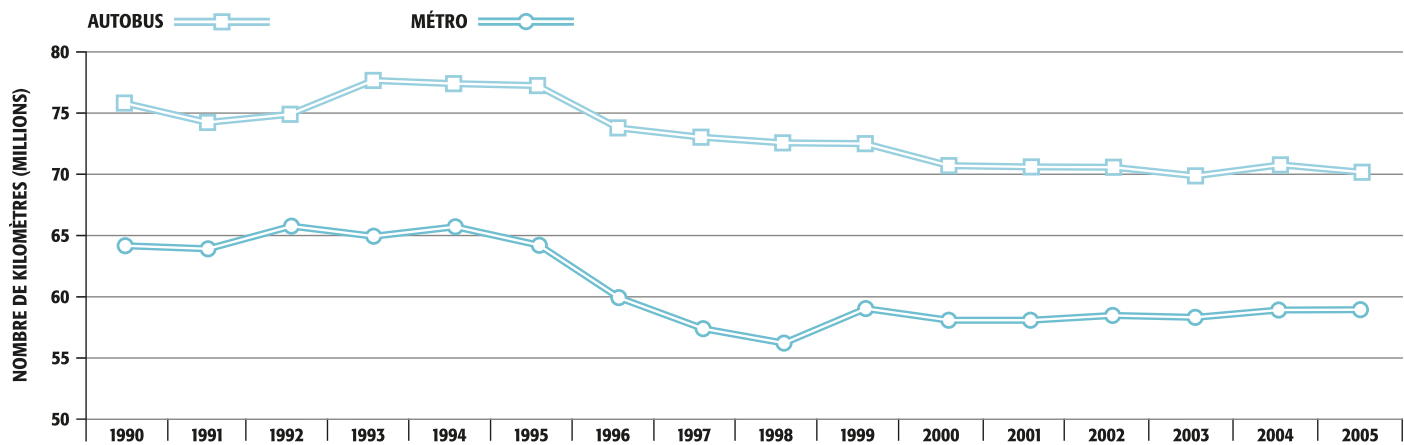
modes (Figure 2), augmentant annuellement de 1,5 % alors que les déplacements en transport en commun ont chuté en moyenne de 0,3 %. La baisse des déplacements par transport en commun à destination de l'île de Montréal, durant la période 1987-2003 (part modale passant de 38 % à 33 %), est uniquement attribuable aux déplacements dont l'origine est l'île de Montréal. La hausse des déplacements automobiles en provenance de l'île a également été plus forte que pour ceux provenant de l'extérieur de l'île. Ainsi la part modale du transport en commun pour les déplacements en provenance de l'île et s'y destinant est passée de 42 % en 1993 à 34 % en 2003 (Figure 2). Il faut

**FIGURE 2** | Déplacements à destination de l'île de Montréal entre 1987 et 2003 — Pointe du matin

Source : AMT, Enquêtes O-D 1987-2003 ; traitements STM et Tecslult 2006.

**FIGURE 3** | Développement du réseau autoroutier, de métro et des trains de banlieue — Région de Montréal



**FIGURE 4** | Évolution de l'offre de services de la STM, 1990-2005 (en millions de kilomètres)

Source : STM, Plan stratégique de développement du transport en commun, 2007.

toutefois souligner le changement de tendance observé entre 1998 et 2003, alors que la part modale des déplacements en transport en commun a légèrement augmenté, après plusieurs années de baisse.

Dans les années à venir, la part modale du transport en commun pourrait diminuer par le seul effet que la majorité des nouveaux ménages s'implanteront dans les secteurs plus périphériques de l'île de Montréal. Comme ces secteurs ont actuellement des taux d'utilisation du transport en commun moindres que les secteurs plus centraux, l'application des taux actuels d'utilisation du transport en commun à la population projetée en 2021 pourrait en effet se traduire en une baisse de la part modale des déplacements par transport en commun à destination de l'île de Montréal. Outre la répartition de la population dans la région de Montréal, d'autres facteurs sont toutefois susceptibles d'influencer l'évolution de la part modale du transport en commun dans les déplacements à destination de l'île de Montréal,

notamment l'évolution des principaux pôles d'emploi, le vieillissement de la population et la motorisation des ménages.

#### OFFRE DE TRANSPORT DES PERSONNES

L'offre de transport des personnes dans la région de Montréal a joué un rôle déterminant sur l'évolution de la demande de transport sur ce territoire au cours des dernières décennies. Les réseaux autoroutier et de métro, qui constituent actuellement les principales composantes de l'offre de transport des personnes de la région, ont principalement été implantés au cours des années 1960 et 1970, notamment à l'occasion de l'Exposition universelle de 1967 et des Jeux olympiques de 1976 (Figure 3).

En matière d'offre de transport des personnes dans la région de Montréal, les années 1980 ont surtout été marquées par l'ajout de plus d'une vingtaine de stations de métro. Entre 1990 et 2005, l'offre de service du métro et du réseau d'autobus a diminué (Figure 4). Rappelons que la

Société de Transports de Montréal (STM) assurait en 2005 près de 82 % des déplacements en transport en commun dans la région de Montréal.

En 1992, le gouvernement du Québec s'est retiré du financement lié à l'exploitation des services de transport en commun du Québec, appelant les municipalités à suppléer à ce manque de ressources. On a toutefois assisté, au cours de cette même période, au développement important de services de transport en commun en liaison avec la périphérie de l'île de Montréal, notamment le redéploiement des trains de banlieue.

Afin de rétablir le niveau de service sur l'île de Montréal, les tarifs ont été augmentés dans les dernières années à plusieurs reprises. Ces hausses successives de tarifs ont pu contribuer à diminuer l'achalandage de la STM. Notons toutefois que les tarifs actuels de la STM demeurent parmi les plus bas en Amérique du Nord et que le niveau de service et la qualité de l'offre demeurent les principales conditions de succès pour l'augmentation de l'achalandage.

Par ailleurs, il faut également mentionner le redéploiement dans la région de Montréal des services par train de banlieue depuis le milieu des années 1990. Cinq lignes de train de banlieue sont actuellement en exploitation et une sixième, le train de l'Est, doit entrer en service en 2010.

## La comparaison de Montréal avec d'autres villes

Par rapport à de grandes villes américaines et même européennes, Montréal se positionne avantageusement en matière d'efficacité du système de transport des personnes. Montréal peut être considérée comme une des grandes villes de transport en commun en Amérique du Nord, ce qui constitue un atout dans le contexte de la lutte aux changements climatiques dans laquelle les grandes villes sont appelées à s'engager<sup>5</sup>. Cette efficacité peut être mesurée à l'aide des indicateurs suivants :

### DENSITÉ RÉSIDENIELLE

La densité de l'urbanisation à Montréal, de l'ordre de 3600 personnes/km<sup>2</sup>, est la plus forte des villes canadiennes et américaines comparées, et similaire à plusieurs villes européennes. Or, une forte densité de développement favorise généralement une plus grande efficacité des transports, notamment des déplacements s'effectuant sur de plus courtes distances et dans une forte proportion à l'aide de modes de transport collectif ou actif (marche et vélo).

### ACHALANDAGE DU TRANSPORT EN COMMUN

En matière d'utilisation des services de transport en commun, Montréal se classe au premier rang des villes canadiennes et américaines avec une



moyenne de 140 déplacements en transport en commun par personne et par année, ce qui est comparable, voire plus élevée que les indices d'utilisation du transport en commun de plusieurs villes européennes.

### OFFRE DE SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN

Outre la densité du développement, l'offre de services de transport en commun influence fortement le niveau d'usage du transport en commun. À ce chapitre, Montréal se classe parmi les villes canadiennes et américaines où l'offre de transport en commun est la plus importante. L'offre de services de transport en commun à Montréal est également comparable à celles de

villes européennes. Le métro, épine dorsale du réseau de transport en commun montréalais, joue un rôle majeur à cet égard comme dans d'autres grandes villes.

### POSSESSION AUTOMOBILE

La moins grande dépendance de Montréal envers l'automobile se traduit d'abord par l'indice d'usage de véhicules personnels (0,4 véhicule/personne), le plus faible parmi les villes canadiennes et américaines, mais se situant à égalité avec les taux supérieurs observés dans les villes européennes. Montréal compte sur la présence d'un des plus importants services d'autopartage au monde, le premier en Amérique du Nord avec environ 12 000 abonnés.

### DISTANCE PARCOURUE ET CONSOMMATION DE CARBURANT

La possession automobile plus faible à Montréal se reflète dans la distance moyenne annuelle parcourue et dans la consommation annuelle de carburant par personne. Ces deux indices à Montréal ont les valeurs les plus faibles parmi les villes canadiennes et américaines, mais se situent parmi les plus élevées par rapport aux villes européennes.

## Transformer le système de transport pour changer Montréal

Montréal a connu au cours des dernières décennies plusieurs évolutions importantes qui ont modifié substantiellement le paysage urbain : les infrastructures de transport se sont développées, la structure économique et industrielle s'est diversifiée, le centre-ville a connu un essor marqué avec l'implantation de sièges sociaux de grandes sociétés, etc. Les banlieues périphériques ont connu parallèlement un essor démographique, accentuant encore davantage la pression sur le maintien et le développement des réseaux de transport.

Le défi des grandes métropoles est d'innover afin de proposer au cours des prochaines années des solutions économiquement compétitives pour assurer la desserte et l'approvisionnement des populations, en intégrant les enjeux de développement durable, de préservation de l'environnement et de qualité de vie.

Un tel défi ne pourra être relevé que par un engagement à transformer le système de transport, à l'améliorer et à repenser son déploiement et son organisation.

Le *Plan de transport* propose neuf cibles d'intervention sur lesquelles Montréal compte faire porter ses actions.

### PRIORISER LE PIÉTON EN AMÉLIORANT LES CONDITIONS DE PRATIQUE DE LA MARCHÉ

Montréal reconnaît la primauté du piéton dans l'espace urbain et en même temps affirme la nécessité, pour le piéton et pour tous les autres modes de transport qui le côtoient, d'adopter des comportements sécuritaires en respectant notamment le *Code de la sécurité routière*. En plaçant le piéton au cœur des priorités, Montréal compte accorder toute la place nécessaire à la pratique sécuritaire et conviviale de la marche. Par ailleurs, elle souhaite apporter une contribution à un problème de plus en plus préoccupant en matière de santé publique, la sédentarité et l'obésité.

Pour ce faire, Montréal entend :

- améliorer les conditions de déplacement à pied ;

- améliorer la sécurité des déplacements à pied ;
- intégrer les besoins d'accessibilité piétonnière en matière de planification de voirie et d'aménagement d'espaces publics ;
- prendre en compte l'accessibilité universelle dans toutes les interventions.

### FAIRE DU TRANSPORT EN COMMUN LA PIERRE ANGULAIRE DU DÉVELOPPEMENT DE MONTRÉAL

L'utilisation accrue du transport en commun figure parmi les mesures les plus aptes à diminuer la congestion routière, à réduire les émissions de GES et à améliorer la qualité de vie des résidents. Pour être attractifs, pour séduire et fidéliser la clientèle, les services de transport en commun



Crédit photo : STM.



doivent être compétitifs, tant du point de vue du confort que des temps de transport. Ils doivent permettre une desserte adéquate des quartiers et des grands pôles économiques de la ville.

Pour ce faire, Montréal entend modifier l'offre de transport en commun pour :

- accroître la rapidité ;
- améliorer la qualité du service, l'accessibilité et le confort ;
- accroître l'intermodalité ;
- augmenter la capacité ;
- implanter progressivement l'accessibilité universelle dans le réseau ;
- modifier les technologies de propulsion ;
- améliorer le service du transport adapté.

### DÉVELOPPER LES INFRASTRUCTURES CYCLABLES ET METTRE EN PLACE DE NOUVELLES MESURES PROPRES À FAVORISER UN USAGE ACCRU DU VÉLO PARTOUT DANS LA VILLE

Montréal considère le vélo comme une composante essentielle de son système de transport. Il est à la fois rapide, efficace, peu encombrant, non polluant et commande peu d'espace. Pour les déplacements de courtes et moyennes distances, le vélo peut facilement rivaliser avec l'automobile et les transports publics. Montréal reconnaît le potentiel de développement du vélo et son apport à la qualité de vie et à l'environnement. Elle convient de la nécessité d'accroître et d'améliorer les infrastructures réservées à son utilisation.

Pour ce faire, Montréal entend :

- doubler le réseau cyclable en le faisant passer de 400 km à 800 km ;
- améliorer l'état du réseau cyclable actuel ;
- augmenter le nombre de places de stationnement pour vélos ;
- améliorer l'interface entre le vélo et les transports publics ;
- permettre une plus grande accessibilité aux vélos ;
- rendre accessible à l'année une partie du réseau cyclable.

### FAVORISER LES 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, etc., 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 de moins occuper d'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.



Pour ce faire, Montréal entend :

- assurer la couverture de tous les secteurs de l'agglomération de Montréal par des centres de gestion des déplacements (CGD) ;
- aménager des stationnements pour l'autopartage, les véhicules écoénergétiques, les microvoitures et le covoiturage ;
- développer un réseau de voies réservées au covoiturage ;
- encourager la pratique du covoiturage et de l'autopartage.

### **ASSURER LE LEADERSHIP EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS SUR SON TERRITOIRE ET ADOPTER LA VISION « ZÉRO ACCIDENT »**

Les déplacements de toutes sortes à Montréal devraient pouvoir s'effectuer sans risque. Montréal reconnaît qu'un tel objectif, pour être atteint, suppose une plus grande sensibilisation des automobilistes, des piétons et des cyclistes au respect des dispositions prévues au *Code de la sécurité routière*.

En faisant de la sécurité l'une de ses préoccupations centrales, Montréal souhaite une cohabitation beaucoup plus harmonieuse entre les divers utilisateurs de la voie publique et une place plus importante pour le piéton et le transport collectif.

Pour ce faire, Montréal entend :

- améliorer la sécurité des réseaux, notamment des intersections, en priorisant les piétons et les cyclistes ;
- s'assurer du respect du *Code de la sécurité routière*.

### **PARTAGER LA VOIE PUBLIQUE POUR ACCROÎTRE LA PLACE DE LA MARCHÉ, DU VÉLO ET DU TRANSPORT EN COMMUN**

Montréal veut adapter son réseau de transport afin de faire une place plus grande au transport en commun, au vélo et à la marche. Tout en demeurant préoccupée de l'efficacité d'ensemble du réseau, Montréal compte mettre en place des conditions de déplacement beaucoup plus respectueuses des milieux de vie.

Pour ce faire, Montréal entend :

- assurer un partage adéquat des emprises routières ;
- améliorer la gestion de la circulation ;
- améliorer la hiérarchie et la fonctionnalité du réseau routier ;
- compléter le maillage du réseau routier ;
- augmenter la proportion du réseau routier en bon état.

### **GÉRER LE STATIONNEMENT COMME UN OUTIL STRATÉGIQUE DE RÉDUCTION DE L'UTILISATION DE L'AUTOMOBILE**

Les villes se sont adaptées aux contraintes de l'automobile. Montréal ne fait pas exception à la règle depuis quelques décennies. Dans ce contexte, les fonctions de circulation et de stationnement, pourtant consommatrices d'espace, ont été rapidement considérées comme des acquis, comme un droit. Aujourd'hui, Montréal entend inverser cette tendance en misant sur un développement urbain durable.

Pour ce faire, Montréal entend :

- revoir les exigences en matière de places de stationnement ;
- amener les entreprises à donner les mêmes avantages aux utilisateurs du transport en commun que ceux qu'ils donnent aux automobilistes ;
- adapter l'offre de stationnement aux pratiques de transport durable ;
- améliorer l'information aux utilisateurs.

### **FAVORISER LES DÉPLACEMENTS À VOCATION ÉCONOMIQUE ET LE TRANSPORT DES MARCHANDISES**

L'importance du transport routier des marchandises et son rôle dans l'économie de toute la région sont largement reconnus. En raison de sa flexibilité, ce mode de transport est aujourd'hui le plus approprié et le mieux adapté à l'approvisionnement de l'île de Montréal. Montréal reconnaît cependant les effets néfastes qu'il occasionne sur le plan du bruit, de la pollution, de l'encombrement et de la dégradation des infrastructures routières. Devant ce dilemme, il faut rechercher des solutions novatrices afin que le transport urbain des marchandises puisse continuer à jouer son rôle et à contribuer à l'essor et au dynamisme de l'agglomération dans le respect et la quiétude de la population. Montréal se positionne en faveur de l'intermodalité dans le domaine du transport des marchandises.

Pour ce faire, Montréal entend :

- accroître l'accessibilité terrestre du port de Montréal ;
- soutenir la croissance du système aéroportuaire ;
- préserver la position stratégique du système ferroviaire ;

- implanter des mesures favorables au transport par autocar;
- assurer une circulation efficace des camions et une meilleure cohabitation des camions dans le milieu urbain;
- réduire les risques reliés au transport routier des matières dangereuses.

### UTILISER LES TECHNOLOGIES INNOVATRICES LES PLUS PERFORMANTES EN TRANSPORT

Les défis de demain amènent à redoubler d'effort afin d'introduire de nouvelles idées, de nouvelles façons de faire qui permettent de maximiser les ressources et les investissements publics et privés en vue de rendre les systèmes de transport moins polluants, moins bruyants et plus économes en énergie. Il en va de la qualité de vie des Montréalais.

Pour ce faire, Montréal entend :

- assurer une veille technologique en transport;
- adopter un plan sur les systèmes de transport intelligents (STI);
- implanter une grappe industrielle en transport terrestre avancé;
- contribuer à la mise sur pied de l'observatoire scientifique et du Forum québécois de la mobilité durable.

## Cohérence des interventions

Comme milieu de vie, moteur économique et ville touristique internationale, Montréal est le point focal des transports des personnes et des marchandises pour la région.

Montréal assume et veut développer ce rôle de ville centre dans une perspective de développement durable en assurant un milieu de vie agréable et sécuritaire pour les Montréalais. Le transport étant au cœur des activités de la ville et de la région, Montréal a développé sa Vision des transports et invite les Montréalais et ses partenaires, dans un esprit de concertation, à adhérer à la démarche du *Plan de transport*.

Le Plan s'adresse avant tout à la population montréalaise. Les individus, par la localisation de leurs activités, par les modes choisis pour se déplacer ou encore par leurs comportements dans leurs déplacements, sont ceux qui influencent le transport à Montréal. Le *Plan de transport* constitue une invitation aux Montréalais pour modifier leurs habitudes de transport dans le sens de la Vision.

### COHÉRENCE AVEC LES PLANS DE LA VILLE

Le *Plan de transport* est un document stratégique complémentaire aux autres documents adoptés par Montréal tels que le *Plan d'urbanisme* et le *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise*. La réalisation de plusieurs d'entre eux constitue une obligation légale puisque, selon la *Charte de la Ville de Montréal*, «la Ville doit élaborer un plan relatif au développement de son territoire qui prévoit notamment les objectifs poursuivis par la Ville en matière d'environnement, de transport et de développement communautaire, culturel, économique et social.»

Le *Plan d'urbanisme* est le document de planification qui présente le lien le plus étroit avec le *Plan de transport*. Ces deux documents sont l'occasion pour la Ville de voir à l'arrimage de l'urbanisme et du transport et de proposer à la communauté des choix collectifs qui s'inscrivent dans la Vision de transport qui se base en

grande partie sur le développement d'un réseau de transport en commun performant, les transports actifs et sur la protection des milieux de vie.

Les projets contenus dans le *Plan de transport* représentent l'ossature souhaitée du transport pour l'horizon 2025 pour l'agglomération de Montréal et comprennent des projets d'envergure locale et régionale. La réalisation de ces projets est un enjeu collectif qui nécessite la participation de tous. Ensemble, il y a lieu de s'assurer de l'harmonie des interventions autour de la Vision de transport et de s'assurer de l'atteinte des objectifs stratégiques du Plan. Les partenaires interpellés par le *Plan de transport* sont en premier lieu les citoyens de Montréal, les villes et les arrondissements, mais aussi la CMM, les gouvernements provincial et fédéral, les grandes institutions publiques et privées ainsi que les entreprises et promoteurs privés.

### LES VILLES ET LES ARRONDISSEMENTS

Montréal entend amorcer sans délai la réalisation du *Plan de transport* en priorisant toutes les mesures relevant des compétences réglementaires de l'agglomération de même que des diverses instances municipales et pour lesquelles les ressources professionnelles, matérielles et financières sont déjà à sa disposition. Les villes et les arrondissements auront ainsi à mettre en œuvre des volets importants du *Plan de transport* puisque leurs compétences sont en lien direct avec le développement des quartiers montréalais. À titre d'exemple, plusieurs projets dans le domaine du vélo et de la sécurité des déplacements ont déjà été réalisés ou sont actuellement en cours.

De façon particulière, les villes et les arrondissements seront responsables de réaliser des plans locaux de déplacement. Ces plans comprendront, non seulement des mesures de portée générale



applicables à l'ensemble du territoire, mais également des projets de piétonnisation de certains secteurs ou de certaines rues ainsi que la définition de *quartiers verts*. Après l'adoption du *Plan de transport*, les villes et les arrondissements auront un délai pour la réalisation de cet exercice qui pourrait être de l'ordre de trois ans. Les plans locaux permettront de définir la nature des interventions selon la Vision du Plan de transport et de les hiérarchiser sur chacun des 34 territoires administratifs de Montréal.

À court terme, soit dans un délai de l'ordre d'un an suivant l'adoption du *Plan de transport*, les villes et arrondissements réaliseront des plans d'actions prioritaires, permettant d'apporter rapidement des mesures afin de limiter ou

réduire des problématiques en matière de sécurité routière, de déplacement des piétons et de modération de la circulation.

Pour appuyer les villes et les arrondissements dans leur démarche respective, Montréal se dotera de principes et de règles d'harmonisation nécessaires pour assurer l'équilibre entre les besoins de déplacements locaux et régionaux et la mise en valeur et la protection des milieux de vie. Plus spécifiquement, des guides d'aménagement seront rapidement mis à leur disposition.

Les villes et les arrondissements pourraient également bénéficier de l'expertise développée par les CGD pour la réalisation de leur plan d'actions prioritaires ainsi que de leur plan local de déplacement.

## LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

Les partenaires régionaux poursuivent actuellement leurs discussions relatives à un nouveau cadre d'aménagement au sein duquel la CMM, d'une part, et les MRC et les agglomérations, d'autre part, exerceront des responsabilités complémentaires en matière d'aménagement du territoire. Il est d'ores et déjà acquis, pour l'ensemble des partenaires, que les enjeux liés à l'aménagement, à l'environnement et au transport sont indissociables et requièrent la mise en place d'une stratégie globale et intégrée à l'échelle métropolitaine.

Le *Plan de transport* reconnaît l'importance de l'interaction entre l'agglomération de Montréal et les municipalités qui l'entourent pour le



développement du Grand Montréal. Aussi, Montréal souhaite que son *Plan de transport* ait un impact déterminant sur les orientations qui seront retenues dans le nouveau cadre d'aménagement de la CMM, ainsi que dans la planification du transport métropolitain dont cette dernière devrait avoir l'entière responsabilité. Montréal participera pleinement à ces exercices.

## LES GOUVERNEMENTS PROVINCIAL ET FÉDÉRAL

Les objectifs d'achalandage du transport en commun, fixés par le *Plan de transport*, sont compatibles avec ceux de la *Politique québécoise du transport collectif* du gouvernement du Québec. Dans son Plan, Montréal fait siens plusieurs projets déjà ciblés par le gouvernement du Québec (ministère des Transports du Québec [MTQ] et Agence métropolitaine de transport [AMT]).

Dans un souci de cohérence des interventions, Montréal définira avec les élus de la CMM et les agences gouvernementales les priorités régionales et les structures de financement des projets.

## LES INSTITUTIONS PUBLIQUES ET LES ENTREPRISES PRIVÉES

Montréal invite les entreprises, les promoteurs et les institutions à revoir leurs besoins de transport et à se doter de plans de gestion des déplacements qu'ils génèrent. Montréal donnera elle-même l'exemple et interviendra auprès du gouvernement du Québec pour que ces nouvelles pratiques deviennent obligatoires.

## Gouvernance

L'organisation du transport dans la grande région de Montréal est un sujet d'actualité depuis de nombreuses années.

Parce que le transport et l'aménagement du territoire sont étroitement liés, le développement de Montréal et de sa région a été fortement conditionné par les décisions prises en matière de transport. Ces décisions ont eu des impacts économiques, environnementaux et sociaux déterminants pour la qualité de vie des citoyens de Montréal et des communautés qui l'entourent.

Il importe donc de situer le *Plan de transport* dans le contexte plus large de la gouvernance en matière de transport dans le Montréal métropolitain, d'examiner comment il s'inscrit dans une vision régionale et ce qu'il ajoute aux instruments de planification existants.

En effet, le succès du *Plan de transport* dépend certes du caractère innovateur de ses propositions, des efforts qui seront consentis à sa mise en œuvre et de la volonté des décideurs, mais aussi, pour une bonne part, de son intégration harmonieuse à une vision partagée du développement de la région métropolitaine, dont Montréal est le cœur.

## ÉVOLUTION RÉCENTE DE LA GOUVERNANCE EN MATIÈRE DE TRANSPORT

Au cours des deux dernières décennies, de nombreux jalons ont marqué le cheminement des décideurs régionaux dans leur recherche du modèle de gouvernance adéquat en matière de transport.

### 1990 CONSEIL MÉTROPOLITAIN DE TRANSPORT EN COMMUN

Le Conseil métropolitain du transport en commun (CMTC), créé en 1990, a été le premier forum où des élus municipaux provenant des sociétés de transport de Montréal, de Laval et de Longueuil ont pu exercer certains pouvoirs en matière de transport en commun à une échelle métropolitaine. Le CMTC bénéficiait notamment d'une subvention lui permettant de compenser les coûts de l'intégration tarifaire entre les réseaux des trois sociétés de transport de la région de Montréal.

Toutefois, compte tenu de l'absence d'un plan de transport régional et de l'inadéquation entre son territoire juridictionnel et la réalité des

déplacements, et dans une conjoncture où le gouvernement provincial se retirait du financement de l'exploitation du transport en commun, le CMTC n'avait pas les moyens de ses ambitions.

#### 1995 TABLE DES PRÉFETS ET MAIRES DU GRAND MONTRÉAL

Le gouvernement a proposé, au printemps 1995, d'instaurer un nouveau cadre institutionnel et financier prévoyant la création d'un organisme gouvernemental désigné sous le nom d'AMT, proposition à laquelle la Table des préfets et maires du Grand Montréal a répondu, quelques mois plus tard, par une autre proposition dans son rapport *Vers un Plan de transport pour la région de Montréal*.

Au chapitre de la gouvernance, les élus régionaux souhaitaient la constitution d'un organisme qui soit un partenaire du gouvernement plutôt que son mandataire, respectant en cela les orientations de décentralisation prises par le gouvernement de l'époque. Il apparaissait donc essentiel que le futur organisme soit majoritairement composé d'élus désignés par la région.

#### 1996 AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT

Créée en 1996, l'AMT est un organisme gouvernemental qui a pour mission d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine de Montréal, en favorisant l'utilisation du transport collectif. Dès le départ, toutefois, il était prévu et inscrit dans sa loi constitutive d'intégrer l'organisme à d'éventuelles instances régionales.

À titre d'agence gouvernementale, l'AMT met en œuvre les politiques, les programmes et les projets que lui confie le MTQ. À titre d'autorité organisatrice de transport, l'AMT exploite les trains de banlieue et le réseau de transport métropolitain par autobus.

L'AMT doit par ailleurs concevoir un plan stratégique de développement du transport en commun métropolitain s'intégrant à la planification des municipalités régionales de comté et de la CMM. Ce plan, de l'avis des élus de la région, doit constituer un des éléments des schémas d'aménagement. Sa mise en œuvre doit donc se faire en fonction du respect des compétences dévolues aux instances municipales en matière d'aménagement.

#### 2000 COMITÉ DES ÉLUS DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

Le comité des élus de la région métropolitaine de Montréal a été institué au printemps 2000 à l'occasion de la mise en œuvre du plan d'actions gouvernemental sur la réorganisation municipale.

Ses travaux ont notamment porté sur la mise en place de la CMM, sur les compétences qu'il conviendrait de lui confier et sur la mise en œuvre éventuelle d'un programme de partage régional de la croissance. Considérant le transport en commun comme l'une des plus importantes responsabilités de la future CMM, le comité s'est penché sur l'organisation et l'exploitation des services, la structure de décision, le financement et la rationalisation des coûts.

L'AMT ayant contribué, depuis 1996, à favoriser le développement du transport en commun métropolitain, le comité recommandait que l'AMT demeure une entité distincte, mais qu'elle se rapporte dorénavant au conseil de la CMM. Les membres de son conseil d'administration seraient des élus désignés par le conseil de la CMM, à l'exclusion de deux membres nommés par le gouvernement. Le président du conseil d'administration serait un élu siégeant au conseil de la CMM.

Enfin, le comité des élus recommandait que la CMM, plutôt que l'AMT, ait la responsabilité d'adopter un plan de développement de transport en commun.

#### 2001 COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL

Dans la foulée des réorganisations municipales entreprises en 2000, le gouvernement met en place, en 2001, la CMM, ayant notamment pour compétences de planifier le transport en commun, de le coordonner et d'en financer les aspects ayant un caractère métropolitain, en tenant compte des orientations gouvernementales en matière de transport.

Cet organisme municipal est composé d'élus désignés par chacun des cinq secteurs géographiques du territoire métropolitain, à savoir Montréal, Laval, Longueuil, la couronne Sud et la couronne Nord.

En matière de transport, la CMM a la responsabilité d'approuver le plan stratégique de l'AMT et des trois sociétés de transport de la région de Montréal, d'approuver le budget de l'AMT et de désavouer, le cas échéant, les tarifs métropolitains établis par celle-ci. La CMM est également consultée sur le programme triennal d'immobilisations de l'AMT. Enfin, elle doit établir un réseau artériel métropolitain, prescrire les normes minimales de gestion de ce réseau, ainsi que des normes relatives à l'harmonisation de la signalisation et de la circulation.

#### 2001 CADRE D'AMÉNAGEMENT ET ORIENTATIONS GOUVERNEMENTALES – RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL 2001-2021

La création de la CMM constituait un élément majeur du développement de la métropole, dans une perspective d'aménagement et de développement du territoire. Ainsi l'obligation

faite à la CMM d'élaborer un schéma métropolitain fournissait au gouvernement l'occasion de préciser ses orientations pour la métropole et d'établir un cadre de référence.

Le cadre d'aménagement transmis à la CMM et aux municipalités régionales de comté voisines, en 2001, définit, en matière de transport, plusieurs enjeux qu'il importe de rappeler :

- développer le territoire de façon à favoriser une urbanisation qui limite les coûts et les impacts sociaux et environnementaux et optimiser l'utilisation de l'ensemble des infrastructures et des équipements existants ;
- développer le territoire en considérant les infrastructures lourdes de transport collectif comme l'armature principale du développement urbain futur de l'agglomération métropolitaine ;
- intégrer la planification des transports dans une perspective métropolitaine à celle de l'aménagement du territoire ;
- développer le transport collectif de manière à en faire le mode privilégié de déplacement des personnes au centre et à destination du centre de la région métropolitaine ;
- améliorer la fonctionnalité du réseau routier stratégique national et, conséquemment, son rôle de soutien au développement économique de la RMRM (Région métropolitaine de recensement de Montréal), des régions voisines et de l'ensemble du territoire québécois.

En entérinant un cadre d'aménagement qui liait les ministères et les mandataires gouvernementaux ainsi que les municipalités, le gouvernement souhaitait assurer la cohérence des interventions sur le territoire de la région métropolitaine.



Conscient des problèmes qui subsistaient, le gouvernement demandait toutefois au MTQ de proposer, dans les mois suivants, une révision du cadre institutionnel et financier du transport en commun dans la région métropolitaine.

#### **2002 RÉVISION DU CADRE FINANCIER DU TRANSPORT EN COMMUN – RAPPORT BERNARD**

Le mandat confié au mandataire pour la région de Montréal portait principalement sur la révision du cadre financier du transport en commun. L'exécution de ce mandat a tout de même été l'occasion de dresser un état de la situation et de réfléchir à nouveau à l'encadrement institutionnel du transport en commun.

À ce sujet, le rapport constate que la région de Montréal se retrouve avec deux organismes à vocation régionale ayant les pouvoirs de planifier, de coordonner et de financer le transport en commun dans ses aspects métropolitains.

L'AMT, depuis sa création, joue un rôle central dans la planification et le financement du transport en commun ; elle remplit également le rôle d'autorité organisatrice en ce qui concerne les trains de banlieue, les dessertes et les équipements métropolitains.

La CMM, quant à elle, est la seule instance politique qui possède l'ensemble des pouvoirs nécessaires à l'élaboration et à la mise en œuvre d'une stratégie de développement du transport collectif et qui peut

la compléter par des interventions en matière d'aménagement, d'environnement et de développement économique.

Au sujet de l'encadrement institutionnel du transport en commun, le *rapport Bernard* affirme que, dans une grande agglomération métropolitaine comme Montréal, il ne peut y avoir de système efficace et performant de transport en commun sans une vision métropolitaine qui l'encadre et l'anime. Il reconnaît également que cette vision ne peut venir que des dirigeants régionaux dont c'est précisément le rôle. Selon le rapport, la CMM est la seule

instance politique qui possède l'ensemble des pouvoirs nécessaires à l'élaboration et à la mise en œuvre d'une stratégie de développement du transport collectif et qui peut la compléter par des interventions en matière d'aménagement, d'environnement et de développement économique.

Ainsi ce rapport recommande donc que l'AMT conserve son statut d'agence gouvernementale, mais que la planification, la coordination et le financement du transport en commun, ainsi que l'intégration des réseaux et des tarifs, soient confiés à la CMM. Cet arrangement permettrait

de distinguer l'allocation des ressources, d'une part, et la gestion du réseau régional, d'autre part, l'AMT devenant une autorité organisatrice de transport pour le transport régional.

La Ville de Montréal a, en 2003, donné son appui à cette recommandation du *rapport Bernard* et elle réaffirme aujourd'hui l'urgence de poursuivre les discussions afin d'en arriver à un consensus avec ses partenaires régionaux, ainsi qu'avec le MTQ, concernant la gouvernance métropolitaine en matière de transport en commun.





### 2005 PROJET DE DÉCENTRALISATION DU TRANSPORT COLLECTIF DE LA CMM

En février 2005, réagissant à la volonté gouvernementale de renforcer l'autonomie locale et régionale, la CMM interpellait le gouvernement du Québec en lui soumettant un projet de décentralisation institutionnelle et financière du transport collectif dans la région métropolitaine.

La CMM proposait alors au gouvernement d'accorder aux élus davantage de responsabilités envers le transport en commun métropolitain, de négocier un meilleur équilibre entre les contributions des différents partenaires financiers et de lui accorder un espace fiscal lui permettant de faire face aux importants besoins établis.

Concernant leurs responsabilités à l'égard du transport en commun, les élus de la CMM ont, en 2005, les mêmes revendications que leurs prédécesseurs, à savoir que le conseil d'administration de l'AMT devrait être composé majoritairement d'élus municipaux et que la planification du transport métropolitain devrait relever du conseil de la CMM.

Le cadre institutionnel du transport en commun métropolitain ne faisant toutefois pas consensus et les enjeux financiers étant devenus cruciaux, les efforts du milieu, réuni au sein de la Coalition métropolitaine pour la relance du transport en commun, ont davantage porté sur la recherche de solutions durables au problème du financement du transport en commun.

### 2006 POLITIQUE QUÉBÉCOISE DU TRANSPORT COLLECTIF

En juin 2006, le gouvernement rend publique la nouvelle politique québécoise du transport collectif, *Pour offrir de meilleurs choix aux citoyens*.

La politique constate que la situation à Montréal est caractérisée par la coexistence de services de transport en commun de nature locale et de services de nature métropolitaine. Alors que les déplacements des personnes s'effectuent en partie à l'échelle de la région métropolitaine, les responsabilités des systèmes de transport qui les rendent possibles sont fragmentées en une multitude d'intervenants. Par ailleurs, le partage des coûts d'exploitation et d'immobilisation du transport en commun demeure toujours problématique, notamment quant au financement du métro.

Reconnaissant que des rajustements doivent être apportés, le gouvernement souhaite le renforcement de la vision métropolitaine dans la planification, le développement et l'organisation des services de transport des différentes autorités organisatrices. Le gouvernement est également conscient de la nécessité de trouver rapidement des formules de partage de coûts plus équitables à l'échelle métropolitaine.

Dans une perspective d'autonomie locale, le gouvernement souhaite donc que la réflexion entreprise par la CMM en 2005 se poursuive et nomme un mandataire chargé de l'accompagner dans cette démarche. La CMM a eu quelques mois pour établir un consensus régional et pour conclure une entente sur de nouvelles règles de financement du transport en commun métropolitain. Ce mandat ne portait pas sur la dimension institutionnelle de l'organisation du transport dans la région.

### 2007 ENTENTE PROPOSÉE PAR LE MANDATAIRE CONCERNANT LES RÈGLES DE PARTAGE DU DÉFICIT « MÉTROPOLISABLE » DU MÉTRO, PÉRIODE 2007-2011

Après plusieurs mois de discussions au sein d'un « comité aviseur », les élus de la CMM ont convenu d'une entente de principe avec le MTQ,

aux termes de laquelle le déficit du métro est partagé entre les partenaires métropolitains dans une proportion d'un maximum de 64 % pour l'agglomération de Montréal et de 16 % pour les autres municipalités, la part de ces dernières étant complétée par une subvention gouvernementale.

Cette entente constitue, de la part des municipalités de la CMM, une reconnaissance du métro de Montréal comme un équipement de transport métropolitain, au même titre que les trains de banlieue. Mais cette nouvelle contribution des municipalités de la CMM relance inévitablement le débat sur la gouvernance du transport dans la région métropolitaine.

De plus, l'entente prévoit la mise sur pied d'un comité de révision de la gouvernance et du financement du transport collectif dans la région de Montréal, lequel doit transmettre ses recommandations au plus tard le 31 décembre 2008.

## ENJEUX MÉTROPOLITAINS

### LA CONTINUITÉ HISTORIQUE ET L'URGENCE D'AGIR

Tout a été dit sur la gouvernance du transport en commun métropolitain au cours des quinze dernières années et certaines propositions du *rapport Bernard* (décembre 2002) font encore largement consensus parmi les élus. La réorganisation municipale qui a affecté certaines municipalités de la région métropolitaine a toutefois mis en veilleuse les discussions amorcées au sujet du financement et du cadre institutionnel du transport en commun métropolitain.

Au moment où elle dépose son *Plan de transport*, Montréal poursuit toujours des discussions avec



ses partenaires métropolitains sur la gouvernance et le financement du transport en commun métropolitain, tel que prévu dans le cadre de l'entente intervenue en 2007 relativement aux règles de partage du déficit du métro.

Sans présumer du résultat des discussions qui devraient se conclure en décembre 2008, Montréal souhaite élargir le débat et faire état dès maintenant des orientations qu'elle privilégie quant à la gouvernance du transport métropolitain.

En effet, compte tenu de l'importance des investissements qui doivent être faits en transport à très court terme, il devient urgent pour la région métropolitaine de déterminer

un mécanisme de gouvernance qui donnera aux élus régionaux les responsabilités qui leur reviennent soit : la planification du transport à l'échelle régionale en lien avec l'aménagement du territoire, l'environnement et le développement économique, ainsi que la détermination des investissements prioritaires, leur mise en œuvre et leur financement.

**LES ENJEUX : LE TRANSPORT, INDISSOCIABLE DE L'AMÉNAGEMENT, DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE**

D'emblée, Montréal croit nécessaire de rappeler que les principaux enjeux identifiés en matière de transport dans le *Cadre d'aménagement*

et orientations gouvernementales – Région métropolitaine de Montréal 2001-2021 sont toujours extrêmement pertinents et qu'elle les fait siens. Ainsi en est-il de :

- développer le territoire de façon à favoriser une urbanisation qui limite les coûts et les impacts sociaux et environnementaux et optimiser l'utilisation de l'ensemble des infrastructures et des équipements existants ;
  - développer le territoire en considérant les infrastructures lourdes de transport collectif comme l'armature principale du développement urbain futur de l'agglomération métropolitaine ;
  - intégrer la planification des transports dans une perspective métropolitaine à celle de l'aménagement du territoire ;
  - développer le transport collectif de manière à en faire le mode privilégié de déplacement des personnes au centre et à destination du centre de la région métropolitaine ;
  - améliorer la fonctionnalité du réseau routier stratégique national et, conséquemment, son rôle de soutien au développement économique de la région métropolitaine de recensement de Montréal (RMR), des régions voisines et de l'ensemble du territoire québécois.
- Par ailleurs, le *rapport Bernard* identifiait quatre principaux enjeux qui sont toujours d'actualité et qui demeurent au cœur des préoccupations de Montréal. Ce sont :
- l'insuffisance des ressources financières ;
  - les problèmes d'équité dans les contributions municipales, en particulier en ce qui a trait au métro et aux trains de banlieue ;

- le rôle que doit désormais jouer la CMM en tant que principale instance de gouvernance pour la région ;
- le déclin constant du transport en commun par rapport à l'automobile.

Plus récemment, une étude de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain rappelait qu'un secteur efficace des transports est à la fois un facteur de compétitivité et de richesse pour la région de Montréal. La mobilité des personnes et des marchandises demeure un élément crucial de l'économie montréalaise, et un bon système de transport en commun facilite cette mobilité. Sa contribution à l'économie est donc significative et elle le deviendra davantage au cours des prochaines années, en raison de l'importance de la qualité de vie dans l'économie du savoir, de l'urbanisation accrue, des préoccupations énergétiques et du vieillissement démographique.

Les défis associés à ces enjeux, auxquels il faut désormais ajouter l'enjeu environnemental, débordent du champ d'action et des limites territoriales des municipalités locales et d'agglomération. Ils ne pourront être relevés sans une responsabilisation accrue des élus au sein d'une instance qui « a la possibilité de poursuivre une stratégie intégrée et multisectorielle à l'échelle de la région métropolitaine toute entière »<sup>6</sup>.

#### **LA DÉTERMINATION DES PRIORITÉS : UN CHOIX DE SOCIÉTÉ**

Le partage des compétences relatives à la planification du transport régional entre la CMM et l'AMT, caractérisé par l'absence d'un processus adéquat de détermination des priorités, est une cause d'immobilisme dans la région depuis plusieurs années. Dans une perspective de décentralisation gouvernementale et de responsabilisation des

élus locaux, il est essentiel et urgent de confier la planification et la détermination des priorités à la CMM. En effet, il n'appartient pas à une agence gouvernementale de faire les choix de société que sous-tendent les enjeux exposés ci-haut.

### **PROPOSITIONS POUR UNE NOUVELLE GOUVERNANCE**

Montréal souhaite que la CMM voit son rôle consolidé en matière de transport et qu'elle obtienne tous les pouvoirs requis pour poursuivre une stratégie intégrée et multisectorielle visant à assurer la compétitivité de la région métropolitaine et à améliorer la qualité de vie de ses citoyens. Ainsi Montréal propose :

#### **1) LA RECONNAISSANCE DU RÔLE DE LA CMM ET LA RÉVISION DE CELUI DE L'AMT**

En 2000, la loi instituant la CMM attribuait aux élus régionaux, en principe, la responsabilité du transport en commun dans la région métropolitaine, sans toutefois leur donner concrètement les moyens d'assumer cette responsabilité.

L'AMT a alors conservé d'importantes responsabilités en matière de planification et de financement du transport en commun métropolitain, bien qu'au moment de sa création, en 1996, on ait anticipé son intégration à une éventuelle instance régionale. Montréal considère qu'il est urgent de compléter le transfert à la CMM de tous les pouvoirs dont elle a besoin pour jouer pleinement son rôle en matière de planification, de coordination et de financement du transport en commun métropolitain.

L'AMT, qui a actuellement un statut d'agence gouvernementale, doit devenir une autorité organisatrice de transport (AOT) sous l'autorité du conseil de la CMM, à l'instar des sociétés de transport qui relèvent des villes. Cette AOT

doit avoir son propre conseil d'administration composé majoritairement d'élus capables de définir et d'imposer une vision régionale.

#### **2) LA CONCENTRATION DES FONCTIONS DE PLANIFICATION, DE COORDINATION ET DE FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN MÉTROPOLITAIN AU SEIN DE LA CMM**

Le morcellement administratif et politique du Grand Montréal a été maintes fois décrié et le domaine du transport en est un bon exemple.

Afin de renforcer la vision régionale, Montréal propose de concentrer la planification, la coordination et le financement du transport en commun métropolitain au sein de la CMM et de recentrer la mission de la nouvelle AOT métropolitaine sur son rôle d'exploitant des trains de banlieue et des équipements métropolitains.

Ainsi la CMM devrait avoir l'obligation d'élaborer un plan stratégique de transport à l'échelle régionale, car elle seule est en mesure d'adopter une stratégie de développement intégrée, tenant non seulement compte du transport, mais aussi de l'aménagement, de l'environnement et du développement économique.

Par ailleurs, la CMM devrait approuver le programme triennal d'immobilisations des modes de transport et des équipements métropolitains, ainsi que le budget et les tarifs de la nouvelle AOT métropolitaine.

Enfin, la CMM devrait également, sans présumer du résultat des discussions qui se poursuivent actuellement sur les sources de financement, les programmes d'aide et le partage des coûts entre les municipalités, administrer des fonds d'exploitation et d'immobilisation dédiés au transport en commun métropolitain.

### **3) LE MAINTIEN DU RÔLE ACTUEL DES SOCIÉTÉS DE TRANSPORT EN COMMUN ET DES ORGANISMES MUNICIPAUX ET INTERMUNICIPAUX DE TRANSPORT**

L'organisation des services locaux de transport en commun dans la grande région de Montréal est le reflet du développement des couronnes. Montréal ne propose pas de changement à la situation actuelle caractérisée par la coexistence de trois sociétés de transport, neuf conseils intermunicipaux de transport, un conseil régional de transport et trois municipalités organisatrices de transport.

Cette situation peut perdurer, dans la mesure où des mécanismes d'harmonisation, d'intégration ou de partage viennent garantir une amélioration de l'équité régionale pour les usagers, les contribuables et les organismes participants.









**A1** Mettre en place une meilleure offre de transport en commun

### Le transport en commun : pierre angulaire du développement

#### 1. LES ORIENTATIONS

L'AMÉLIORATION ET LE DÉVELOPPEMENT DES SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN CONSTITUENT LA PIÈCE MAÎTRESSE DU *PLAN DE TRANSPORT* ET UNE CONDITION ESSENTIELLE AU DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE DE FAÇON HARMONIEUSE ET SENSÉE. DEPUIS PLUSIEURS DÉCENNIES, LA RÉGION MÉTROPOLITAINE S'EST CONSTRUITE EN TENANT COMPTE DES BESOINS DES AUTOMOBILISTES, ET L'ON CONSTATE AUJOURD'HUI LES COÛTS ÉLEVÉS DE CE MODE, SON EMPREINTE ENVIRONNEMENTALE NÉGATIVE, SON USAGE IMPRODUCTIF DU TERRITOIRE – TERRAINS DE STATIONNEMENT, APPROPRIATION DE LA RUE – ET SES NUISANCES POUR LES CITOYENS.



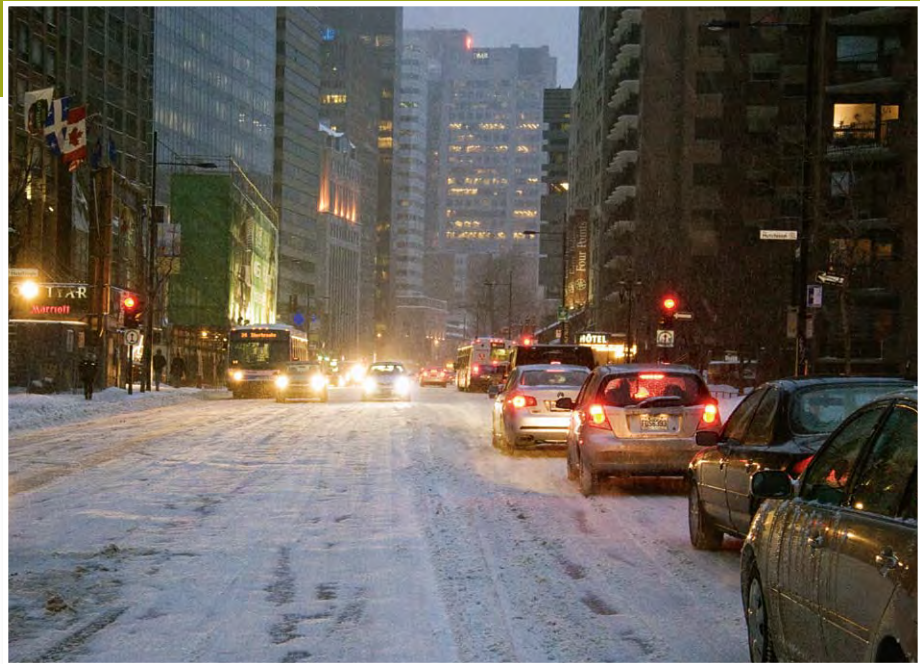
De nombreux faits et données démontrent la contribution du transport en commun à l'économie montréalaise au-delà des emplois et des dépenses d'exploitation et d'immobilisation. Le transport en commun a permis aux ménages montréalais d'épargner considérablement en frais de déplacement — de l'ordre de 600 M\$ en 2003<sup>7</sup>. Or, ces économies donnent un pouvoir d'achat accru aux ménages qui peuvent ainsi dépenser davantage en magasinage, en sorties culturelles et en loisirs. Ce faisant, de telles retombées seraient moitié moindres si ces mêmes montants avaient été dépensés pour leur automobile. Au-delà de cet impact, le transport en commun soutient l'achalandage des secteurs industriels, commerciaux, touristiques et universitaires.

Montréal considère que le transport en commun devra assurer une part beaucoup plus grande des déplacements des Montréalais et des résidents hors de l'île dont la destination est Montréal pour accéder aux lieux de résidence, aux emplois, aux études et aux loisirs.

De façon particulière, Montréal vise au minimum :

- une hausse de 8 % de l'achalandage du transport en commun d'ici 2012 comme le propose d'ailleurs la *Politique québécoise du transport collectif* ;
- une hausse de 26 % de l'achalandage du transport en commun d'ici 2021<sup>8</sup>, un effort très ambitieux, similaire à celui des plans de transport de plusieurs grandes villes du monde, telles Paris et Londres.

**Dans cette optique, Montréal a convenu avec la STM, en 2007, de mettre en œuvre dès maintenant leur programme d'amélioration des services permettant l'atteinte, d'ici cinq ans, de l'objectif d'accroissement de l'achalandage**



**de 8 %. Par ailleurs, l'objectif d'accroissement d'ici 2021 prévu dans le *Plan de transport* constitue un formidable défi, qui implique une hausse substantielle de services et d'infrastructures de l'ordre de 50 % et devra être accompagné simultanément d'un changement radical dans les habitudes de transport.**

Cette volonté s'exprime dans un contexte de forte dépendance à l'automobile, qui s'est malheureusement renforcée depuis quelques années. Outre des changements d'habitude, le recours plus fréquent à l'automobile résulte du manque de compétitivité des solutions de remplacement. Pendant la période 1987-1998, la quelle a connu peu d'investissements majeurs, les déplacements en transport en commun à destination de Montréal ont de façon générale diminué de 13,2 %. De 1998 à 2003, après de nombreuses interventions sur les réseaux de transport en commun surtout sur le plan régional, ces déplacements ont augmenté de 9,6 %, faisant en sorte que la part modale du transport en commun s'est maintenue.

Le diagnostic du *Plan de transport* distingue les enjeux suivants reliés au déploiement des services, à l'évolution des besoins de la clientèle et au développement même de Montréal :

- saturation de l'offre des modes de transport en commun : capacité résiduelle limitée du parc d'autobus et de certains tronçons de métro en période de pointe ;
- besoin de maintien, de réhabilitation et de renouvellement des infrastructures et du matériel roulant du métro : la performance du transport en commun reste très liée à celle du réseau de métro ;
- nécessité d'implanter progressivement l'accessibilité universelle dans l'ensemble du réseau de transport en commun ;
- accessibilité aux divers secteurs de la ville : le réseau de transport en commun doit s'adapter aux secteurs à transformer et en développement ;

- grands corridors de déplacement : la compétitivité globale du transport en commun par rapport à l'auto a diminué dans plusieurs grands corridors sur l'île de Montréal;
- diversification des modes de transport en commun : nécessité de s'adapter davantage aux caractéristiques des milieux desservis;
- rôle complémentaire de la voiture pour l'utilisation du transport commun : opportunité de développer l'intermodalité auto – transport en commun;
- besoins distincts de clientèles spécifiques : les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite et les étudiants;
- tarification parmi les moins élevées en Amérique du Nord malgré des hausses successives;
- attente élevée de la population envers la propreté des installations et des véhicules.

## 2. LES INTERVENTIONS PROPOSÉES

Pour apporter une réponse à ces enjeux, Montréal et ses partenaires mettront en place un système de transport en commun qui offrira plus de services et des infrastructures mieux adaptées aux usagers et accessibles à tous de manière à offrir des solutions de rechange compétitives à l'automobile. La stratégie globale, qui a été élaborée dans un effort collectif de planification de la STM et de Montréal, repose sur les éléments suivants :

- maintenir et améliorer la capacité de transport du métro; le réseau de métro sera ainsi amélioré et prolongé et demeurera la base fondamentale du système en termes de capacité de transport. Il agira comme un levier de développement urbain et de qualité de vie;
- développer un réseau de tramways moderne qui assurera, en appui au métro, la desserte de la partie centrale de Montréal et de plusieurs axes stratégiques, de même que la revalorisation de l'espace urbain, en particulier dans certains secteurs à grand potentiel de développement économique;
- développer un réseau complet de services rapides par bus (SRB), permettant à des autobus de se déplacer en site propre;
- développer un réseau prioritaire pour autobus, comportant des voies réservées et autres mesures préférentielles, pour accroître la performance générale des services de transport en commun pour autobus;
- augmenter le nombre d'autobus d'environ 500 en périodes de pointe, afin d'assurer un meilleur service en termes de fréquence, de confort et de rapidité; le réseau d'autobus sera ainsi grandement amélioré en capacité et en performance; il transportera une grande partie de la clientèle nouvelle, assurera une couverture fine et efficace du territoire et offrira également de meilleurs temps de parcours dans les grandes artères de Montréal;
- contribuer au développement du réseau de train de banlieue; le réseau de train de banlieue sera amélioré et offrira une plus grande capacité, ce qui permettra de réduire les déplacements automobiles à destination de Montréal;
- contribuer aux services d'autobus métropolitains afin qu'ils constituent un choix attrayant à l'automobile;
- compléter le réseau de transport en commun par des stationnements incitatifs stratégiquement localisés en amont de la congestion de manière à mieux intégrer l'automobile dans le système de transport en commun.

Afin de préserver la compétitivité du transport en commun, Montréal et la STM s'engagent à maintenir la tarification des usagers à un niveau abordable. Par conséquent, la participation globale des usagers n'augmentera pas en terme réel, c'est-à-dire qu'elle suivra le rythme de l'inflation.

Par ailleurs, une plus grande diversification tarifaire est recherchée afin de convenir aux besoins des différentes clientèles. Déjà la STM a conclu des partenariats avec des organisations (événements sportifs, loisirs, festivals, autopartage) où les tarifs sont inclus dans le prix du billet de l'événement. Elle compte répandre ce type d'expériences. Avec l'introduction de la carte à puce et de la technologie associée en 2008, la STM aura une plus grande flexibilité à cet égard. Par conséquent, des partenariats avec des institutions universitaires, culturelles ou sportives sont maintenant envisageables et favorisés. Des tarifs modulés selon les caractéristiques de la clientèle, notamment pour les familles, deviennent possibles et seront mises en place.

La clientèle des universités montréalaises est l'une des premières visées en raison de son importance et de l'opportunité de fidéliser les jeunes au transport en commun.

### > ÉVALUER LE LIBRE-ACCÈS AUX SERVICES DE TRANSPORT EN COMMUN POUR LES ÉTUDIANTS UNIVERSITAIRES

Des ententes de partenariats financiers existent entre plusieurs universités et sociétés de transport pour permettre le libre accès au transport en commun aux étudiants universitaires, notamment aux États-Unis, au Canada, et depuis 2004, à Sherbrooke, au Québec.

La STM entend évaluer avec les établissements d'enseignement universitaire l'opportunité et la faisabilité de l'implantation à court terme d'une telle mesure.

## 2.1 LE MÉTRO DE MONTRÉAL

Au cours des années 1960, Montréal a mis en place le réseau de métro, qui est devenu la véritable épine dorsale du système de transport de Montréal et un formidable catalyseur du développement urbain et économique. À la fin des années 1970, le gouvernement du Québec a emboîté le pas avec Montréal dans sa consolidation du métro.

Rappelons que le métro accueille trois usagers sur cinq dans le cours de leurs déplacements et qu'il constitue une pièce essentielle au bon fonctionnement et à l'efficacité du transport en commun à Montréal.

Le métro a cependant atteint un stade qui nécessite des correctifs fondamentaux afin d'assurer la pérennité de son rôle. Il fait face à plusieurs défis :

- la saturation à certains points du réseau aux heures de pointe, qui est maintenant amplifiée par l'ouverture du prolongement à Laval ;
- le matériel roulant qui arrive à la fin de sa durée de vie économique ;
- la désuétude des équipements fixes et le besoin de rénovation des stations ;
- la nécessité d'assurer le potentiel de développement du centre-ville de Montréal.

La stratégie pour faire jouer pleinement au métro son rôle de support principal des déplacements par transport en commun comporte plusieurs volets.

### MODERNISER LE RÉSEAU DE MÉTRO

Comme le réseau est fortement utilisé aux heures de pointe et que plusieurs de ses composantes ont atteint, ou vont prochainement atteindre leur durée de vie utile, Montréal entend donner priorité à la modernisation des infrastructures et du matériel roulant.

Non seulement les interventions sur le matériel roulant visent à améliorer la fiabilité du système, mais également à dégager la capacité nécessaire à la croissance voulue de l'achalandage. Ces interventions seront particulièrement utiles sur le tronçon Montmorency – Berri-UQAM de la ligne 2 (orange), récemment ouvert et dont l'achalandage dépasse toutes les prévisions.

Entre 1996 et 1999, la STM réalisait la première phase du programme *Réno-Stations*, qui concernait principalement la rénovation des stations et les tunnels du réseau initial. La STM a récemment mis sur pied des programmes d'entretien de son parc immobilier, dont le phase II de *Réno-Stations*, qui comprend à la fois la rénovation des structures auxiliaires ainsi que la rénovation des 28 stations qui ont été ajoutées depuis 1976. La STM conduit de surcroît le programme *Réno-Systèmes* qui vise le remplacement ou la remise à neuf des équipements fixes du métro dans le but d'améliorer la fiabilité de l'exploitation.

### > REMPLACER LA MOITIÉ DU PARC DE VOITURES DU MÉTRO

Les voitures MR-63, mises en service en 1966, ont déjà atteint la fin de leur durée de vie utile. Un vaste programme de remplacement sera échelonné de 2006 à 2015 pour remplacer les 336 voitures actuelles. Le nombre de voitures à acquérir sera évalué en fonction de l'achalandage et de la capacité. Une option d'achat de voitures supplémentaires, pour accroître la capacité

en pointe, est prévue. Les nouvelles voitures gagneront en fiabilité et auront une plus grande capacité d'accueil — environ 15 % — grâce à un aménagement intérieur mieux adapté et à la possibilité de circuler d'une voiture à l'autre.

Ce programme représente un investissement de 1,1 G\$. Le gouvernement du Québec a annoncé en mai 2006 son intention d'assumer le financement du renouvellement des voitures MR-63 dans une proportion de 75 %, la partie restante incombant aux communautés locales.

### > RÉNOVER ET RÉAMÉNAGER LES VOITURES DE MÉTRO MR-73

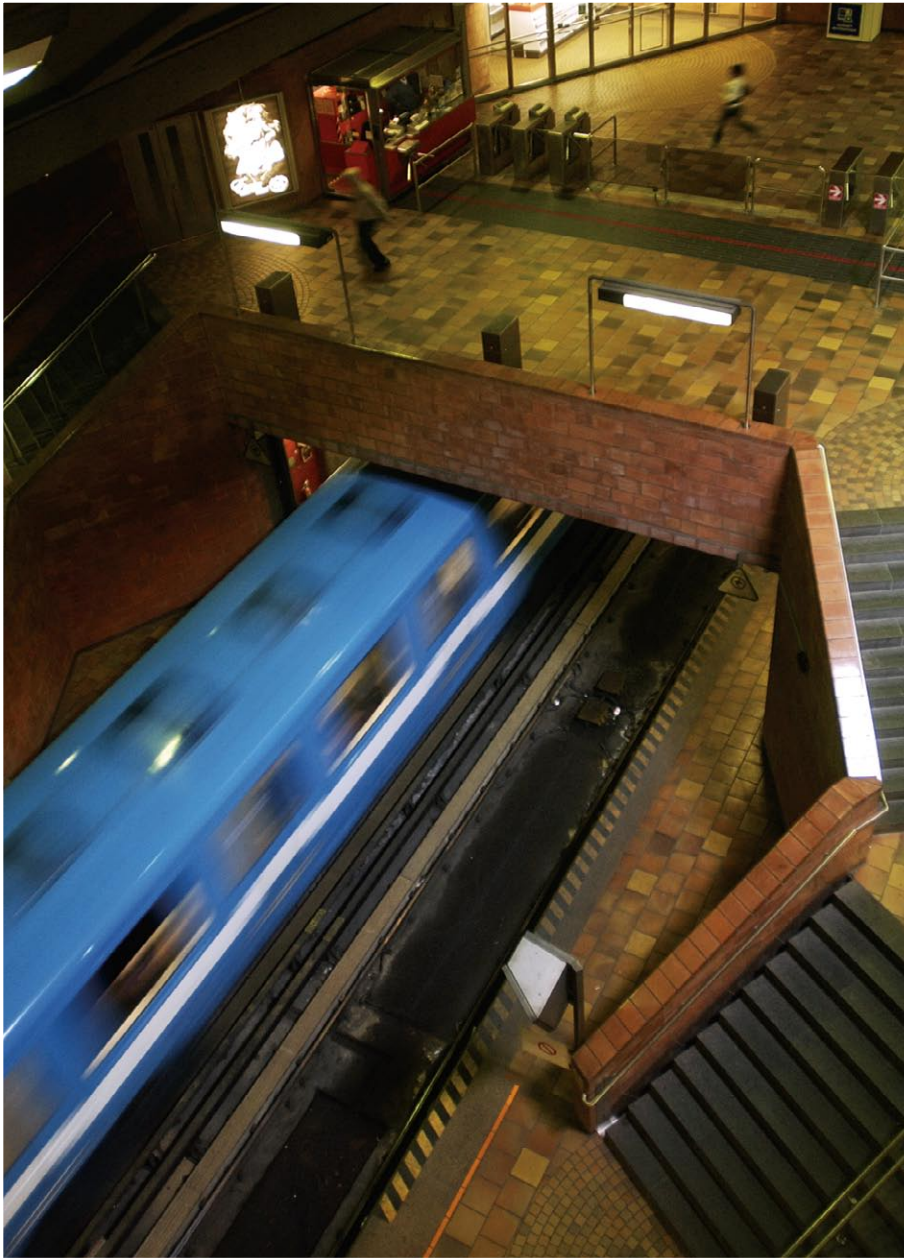
Il s'agit d'un projet nécessaire afin d'augmenter d'ici la fin 2008 la capacité de 10 % et de maintenir en bon état l'intérieur des voitures. Les 423 voitures, qui ont près de trente ans et qui ont parcouru en moyenne 2,3 millions de kilomètres chacune, bénéficieront ainsi d'un aménagement intérieur plus fonctionnel permettant d'obtenir plus de capacité au cours des trois prochaines années. Ce programme requiert un investissement de 37 M\$.

### > REMPLACER LES VOITURES DE MÉTRO MR-73

À plus long terme, les 423 voitures de deuxième génération devront être remplacées, ayant atteint elles aussi leur durée de vie utile. Le programme de remplacement est évalué à 1,4 G\$.

### ÉTENDRE LE RÉSEAU DE MÉTRO

La mise en service, en 2007, des stations de métro à Laval a démontré, si besoin était, un intérêt très clair pour ce mode dans le cadre des déplacements quotidiens. L'achalandage du métro à Laval est non seulement au rendez-vous, mais a même surpassé les prévisions.



Pour améliorer sensiblement la desserte des secteurs de l'Est et du Centre-Ouest de l'île, Montréal propose de prolonger le réseau de métro afin d'offrir aux citoyens une meilleure accessibilité et d'assurer une meilleure intégration avec les autres services de transport en commun (Figure 5) :

➤ **PROLONGER LA LIGNE 5 (BLEUE)  
DE SAINT-MICHEL À PIE-IX**

Il s'agit d'ajouter un court segment d'un kilomètre qui permettra de relier directement au métro le corridor nord-sud d'autobus Pie-IX, en termes d'achalandage actuel et potentiel. La nouvelle station facilitera la correspondance avec les services existants et futurs (SRB, train de l'Est), devenant ainsi un élément structurant du transport dans l'Est. Cette première phase est évaluée à 170 M\$<sup>9</sup>.

➤ **PROLONGER LA LIGNE 5 (BLEUE) DE PIE-IX  
À SAINT-LÉONARD ET ANJOU**

Dans une seconde phase, la ligne bleue du métro serait prolongée de Pie-IX jusqu'à Saint-Léonard et Anjou sur une distance de 5,1 kilomètres, ce qui rapprochera les citoyens de l'Est de Montréal du réseau de métro et leur donnera une meilleure accessibilité, en particulier vers le pôle Côte-des-Neiges et les campus actuel et projeté de l'Université de Montréal. En plus d'être le mode le plus adapté aux corridors à très forte demande, le prolongement du métro en souterrain améliorera considérablement la desserte du pôle d'activités d'Anjou, tandis que les quatre nouvelles stations croiseront des axes nord-sud importants de l'Est.

Selon les dernières estimations disponibles, le prolongement de la ligne 5 (bleue) vers Anjou aurait pour impact d'accroître de près de

**FIGURE 5 | Réseau de métro**





50 % l'achalandage de cette ligne qui est actuellement de l'ordre de 30 000 usagers lors d'un jour ouvrable. Montréal est d'avis que l'achalandage anticipé justifie amplement le prolongement de la ligne 5 (bleue) vers Anjou. Le coût de ce prolongement est évalué à 775 M\$<sup>9</sup> sans compter l'achat du matériel roulant supplémentaire.

#### > **PROLONGER LA LIGNE 2 (ORANGE) DE CÔTE-VERTU À BOIS-FRANC**

Ce projet comporterait l'ajout de deux stations réparties sur environ 2,2 kilomètres. Le terminus deviendra une station intermodale située sur la ligne de train Montréal-Deux-Montagnes. Ce prolongement contribuerait à mieux desservir l'arrondissement de Saint-Laurent, qui connaît une croissance soutenue de sa population et de ses activités économiques. Les usagers de la ligne de train de banlieue pourront aussi correspondre avec le métro et accéder plus facilement aux secteurs situés à l'ouest de la montagne. On estime les coûts de ce prolongement à 340 M\$<sup>9</sup> en excluant l'achat du matériel roulant.

À plus long terme, d'autres prolongements méritent de faire l'objet d'études d'opportunité, notamment des prolongements vers l'ouest des lignes verte et bleue sur l'île de Montréal et des prolongements à Longueuil et à Laval.

#### **AMÉLIORER LA QUALITÉ DU SERVICE**

Afin de mieux répondre aux besoins des usagers actuels et futurs, le métro doit proposer un renforcement du service.

#### > **AMÉLIORER LA CAPACITÉ D'ACCUEIL DANS LE MÉTRO À L'EXTÉRIEUR DES HEURES DE POINTE**

Il s'agit d'augmenter les services au début et à la fin des périodes de pointe, le midi et en soirée en semaine, l'après-midi et en soirée la fin de semaine. Ces modifications à l'exploitation du métro, effectuées en très grande partie en 2007, permettront de s'adapter aux besoins des usagers dans la partie centrale dense de l'île en mettant à profit l'efficacité du mode le plus performant du réseau. Le coût d'exploitation de cette offre augmentée est relativement faible et n'implique pas de besoin supplémentaire en matériel roulant.

#### > **AUGMENTER LA FRÉQUENCE DU MÉTRO AUX HEURES DE POINTE**

L'augmentation de la fréquence sera rendue possible, à moyen terme, par la modernisation des systèmes de contrôle et d'exploitation du métro. Cette mesure, jumelée à l'augmentation de la capacité et du nombre de voitures de métro, améliorera le confort des usagers durant

les périodes où le métro est le plus sollicité et contribuera à attirer une nouvelle clientèle dans le centre de l'île.

#### **AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ, LA PROPRETÉ, LA SÉCURITÉ, LA CONVIVIALITÉ ET L'INFORMATION**

#### > **IMPLANTER PROGRESSIVEMENT L'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE DANS LE RÉSEAU DE MÉTRO**

Cette mesure vise à rendre progressivement accessible, notamment par l'installation d'ascenseurs, le réseau de métro aux personnes en fauteuil roulant et à mobilité réduite, ainsi qu'à d'autres clientèles spécifiques (stations de métro Bonaventure, Henri-Bourassa, Lionel-Groulx, Berri-UQAM et Côte-Vertu). Dans un premier temps, cinq stations seront rendus accessibles d'ici 2010. D'ici vingt ans, au rythme de trois stations par année, la STM compte doter l'ensemble de son réseau de métro du niveau d'accessibilité qu'on retrouve dans les trois nouvelles stations de la ligne 2 (orange) à Laval.

#### > **AMÉLIORER LA PROPRETÉ DU RÉSEAU DE MÉTRO**

La STM a entrepris en 2007 une campagne de sensibilisation à la propreté intitulée *Gardons notre espace propre*. Cette campagne a notamment pour objectif d'améliorer la propreté dans les installations et les véhicules en faisant prendre conscience aux usagers qu'ils ont leur part de responsabilité dans le maintien d'espaces propres.

Conformément au *Programme de la propreté et de l'entretien 2007-2010*, Montréal a conclu des ententes de collaboration avec la STM établissant le partage des responsabilités entre cette dernière et les arrondissements pour l'entretien des abords des stations de métro et des abribus. La propreté est également considérée comme une contribution importante au sentiment de sécurité des usagers.

### > AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DANS LE MÉTRO

La sécurité des usagers du métro a toujours été une priorité pour Montréal et la STM. Cette sécurité, ainsi que la fiabilité du service de transport, contribue au sentiment de sécurité pour les usagers. Par ses actions, la STM a diminué de 48 % le nombre de crimes contre la personne entre 1999 et 2002.

Depuis 2004, Montréal et la STM ont travaillé à la création d'une unité de police dédiée à la surveillance du métro qui permettra d'augmenter la sécurité publique. Montréal a annoncé, en 2007, la création de la Division du réseau de transport en commun du Service de police de la Ville de Montréal (SPVM). Le personnel est appuyé par le maintien et le développement d'un réseau étendu de sur-

veillance par caméras dans le métro. Rappelons qu'une aide fédérale de 8,5 M\$ (programme *Sûreté-Transit*) a été offerte à la STM lui permettant de mieux répondre aux attentes des usagers en matière de prévention et de sécurité.

### > AMÉLIORER L'OFFRE DE SERVICES COMMERCIAUX PRÈS DES STATIONS DE MÉTRO

La STM a un programme de développement des espaces commerciaux à l'intérieur des stations de métro qui favorise les commerces de proximité afin que les usagers puissent effectuer efficacement des courses ou d'autres tâches quotidiennes durant leurs déplacements. La Ville collabore aussi avec la STM à la mise en valeur des terrains vacants autour des édicules ainsi que des

droits aériens au-dessus de ceux-ci. Par ailleurs, la Ville et les arrondissements privilégient l'intensification des activités aux abords des stations de métro, tel que recommandé dans le *Plan d'urbanisme*.

### > AMÉLIORER L'INFORMATION AUX USAGERS DU MÉTRO

Dans le cadre du projet *Réno-Systèmes*, les quais de chaque station du métro seront dotés de systèmes de communication pour la diffusion des horaires en temps réel et d'information lors de pannes. Le projet vise à améliorer la convivialité de l'utilisation du métro, à permettre aux clients de mieux planifier leurs déplacements et à réduire les inconvénients causés à la clientèle lors d'événements imprévus.

### > UN MÉTRO BRANCHÉ

Dès 2009, le réseau de métro deviendra une zone WIFI afin que les usagers puissent accéder au réseau Internet et aux messageries électroniques.

## Les tramways modernes comportent les caractéristiques suivantes :

- ils circulent en site propre, c'est-à-dire dans une emprise qui leur est réservée en tout temps, ce qui leur assure des temps de parcours rapides, fiables et réguliers. Ces modes sont compétitifs par rapport à l'automobile;
- ils sont équipés de stations dotées d'abris distinctifs, de quais rehaussés, d'afficheurs dynamiques de temps d'attente, de panneaux d'information, etc.;
- ils utilisent des véhicules spacieux et attrayants, pouvant être constitués de plus d'une unité (véhicules articulés ou autres) et souvent équipés d'un plancher bas afin de permettre une meilleure accessibilité en station, notamment pour les personnes à mobilité réduite;
- ils bénéficient de mesures préférentielles aux carrefours leur accordant la priorité de passage;
- la conception des aménagements et des véhicules assure par ailleurs le confort et la sécurité des piétons et des usagers et est mieux adaptée aux besoins des différentes clientèles;
- ils permettent l'utilisation de modes de propulsion non polluants.

## 2.2 UN RÉSEAU DE TRAMWAYS ET DE SERVICES RAPIDES PAR BUS (SRB) EN SITE PROPRE

Le succès du métro, mode en site propre, s'explique par sa grande efficacité. Par contre, seuls les axes à très grande demande peuvent justifier l'implantation d'une ligne de métro en raison des coûts élevés de construction.

Le succès actuel des services d'autobus performants déjà implantés à Montréal (voies réservées, R-bus, Express) a démontré le besoin pour des services de transport rapides, fréquents et fiables desservant plusieurs axes et pôles situés en dehors des corridors de desserte du réseau de métro. Le développement d'un réseau à capacité intermédiaire complémentaire au métro, pour



desservir un grand nombre de corridors et de pôles, contribuera à la hausse de l'achalandage du transport en commun à Montréal.

Actuellement, les dix axes les plus achalandés de l'île de Montréal en autobus représentent environ 40 % de l'achalandage quotidien total du réseau d'autobus de la STM. À eux seuls, les axes Henri-Bourassa, Pie-IX, Notre-Dame, du Parc et Côte-des-Neiges représentent environ 20 % de l'achalandage quotidien par autobus de la STM.

Ainsi pour seconder, voire compléter le métro, Montréal et la STM comptent sur la mise en place d'un réseau de tramways et de SRB en site propre. Ce réseau viendra renforcer la desserte de la partie centrale de l'île, où se trouve la plus grande densité de population et d'emplois.

Selon le corridor à desservir, un tramway moderne ou un SRB sera implanté dans une première phase. La compatibilité des aménagements entre ces deux modes permettra, dans une phase ultérieure, de transformer le SRB pour l'intégrer au réseau de tramways.

#### MONTRÉAL OPTÉ POUR LE TRAMWAY

Le tramway répond bien aux orientations que Montréal veut donner au *Plan de transport* en raison de sa capacité de renforcer la structure urbaine et de revitaliser des artères et des quartiers. Il rejoint les objectifs du *Plan d'urbanisme*.

Les tramways modernes implantés ces dernières années ne sont en rien comparables à ceux qui ont circulé à Montréal jusqu'en 1959. Il s'agit de systèmes fiables, attrayants, conviviaux et confortables pouvant accommoder des achalandages importants. Ces systèmes, actuellement en opération dans plusieurs villes nordiques, sont parfaitement fonctionnels dans nos conditions climatiques.

Ce type de service est particulièrement adapté aux secteurs urbains où l'on retrouve une densité et une diversité d'activités générant une demande de déplacements de courte ou longue distance, durant toute la journée et dans les deux directions. Aménagés en surface, ces systèmes sont souvent l'occasion de redéfinir le partage de

la chaussée, notamment en retranchant des voies de circulation ou des places de stationnement, ou de réaliser des opérations de revitalisation urbaine d'importance.

Montréal opte pour la réalisation d'un réseau initial de tramways au centre de l'agglomération de près de vingt kilomètres qui comporterait trois lignes (Figure 6). Ce réseau initial de tramways aura un impact extraordinaire sur l'environnement urbain et sera un catalyseur important de nombreux projets.

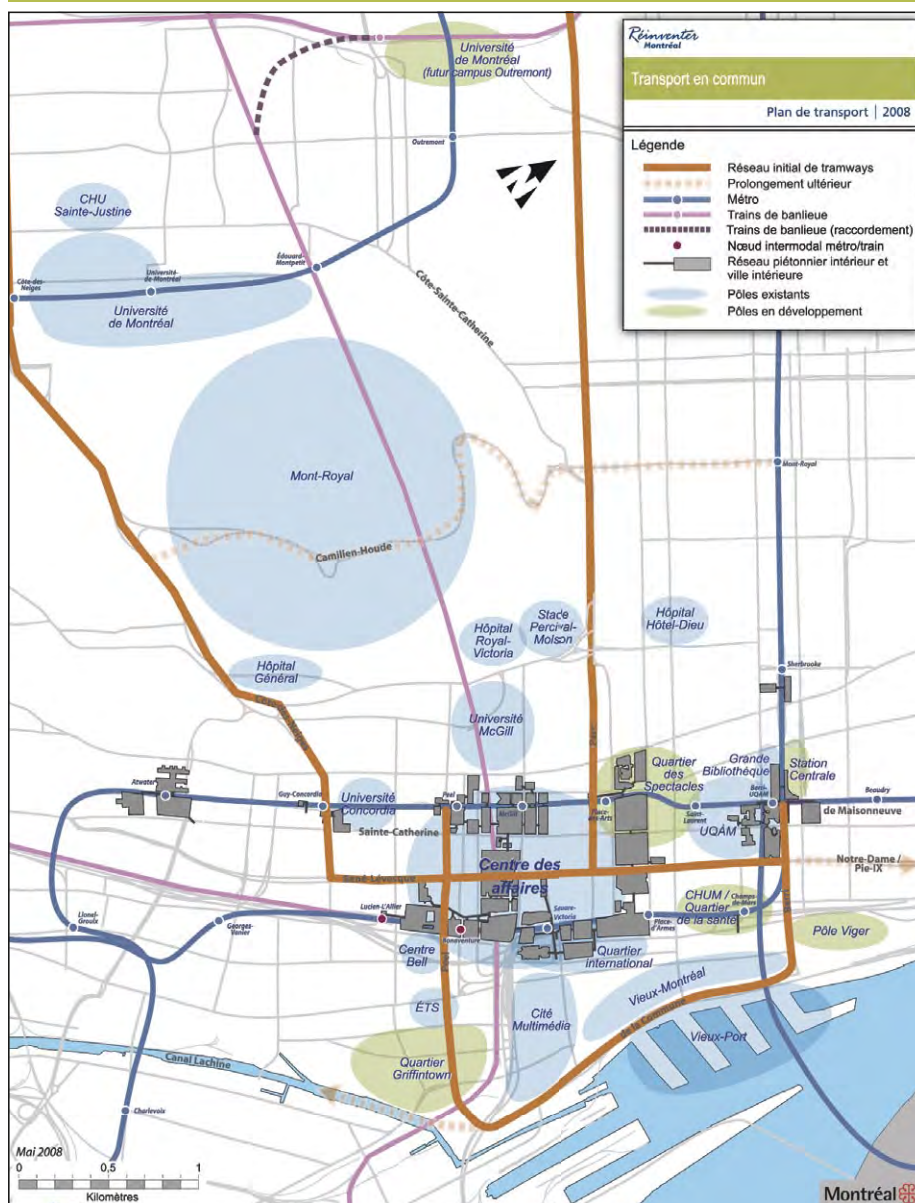
La première ligne, complémentaire au métro et au réseau piétonnier, formera une boucle desservant le Centre des affaires, le Havre de Montréal, le Vieux-Montréal, le nouveau CHUM, l'UQAM, le Quartier des spectacles et le Quartier International, là où se trouve la plus grande densité d'emplois et d'activités. Le réseau se déploiera ensuite sur les axes de l'avenue du Parc, puis du chemin de la Côte-des-Neiges. Le tracé de ce réseau initial se révèle très structurant : 129 000 résidents et 305 000 emplois se situent à moins de 500 mètres des lignes proposées.



FIGURE 6 | Réseau de tramways



FIGURE 7 | Réseau initial de tramways au centre-ville



Dès 2008, Montréal mettra sur pied un comité directeur regroupant les principaux acteurs responsables du transport à Montréal. Ce comité aura l'autorité de prendre en charge la réalisation du réseau initial de tramways pour une mise en service, le plus rapidement possible.

### > TRAMWAY DU CENTRE DES AFFAIRES, VIEUX-MONTRÉAL ET HAVRE DE MONTRÉAL

La première ligne du réseau considérée suit les axes Berri, de la Commune, Peel et René-Lévesque pour former une boucle dans le centre-ville. D'une longueur de plus de six kilomètres, cette ligne servira aux déplacements intracentre-ville, en connectant les pôles d'intérêt de nature institutionnelle, commerciale, culturelle et touristique comme le Vieux-Montréal et le Vieux-Port de Montréal. Elle complètera aussi le service du métro (lignes 1 – verte et 2 – orange) en facilitant l'accès et en servant de catalyseur à plusieurs sites en développement tels que Griffintown, le nouveau CHUM, l'UQAM, le Quartier des spectacles et la Cité Multimédia (Figure 7). Au total, des investissements évalués à 5 G\$ sont en cours de réalisation dans les domaines de la culture, de l'éducation, de la santé et du logement. Le coût de cette ligne est évalué à 260 M\$.

L'utilisation de la voie ferrée actuelle de l'emprise ferroviaire du Vieux-Port devra notamment être considérée. Montréal pourrait par ailleurs profiter de l'implantation du tramway pour réaliser des aménagements urbains supplémentaires.

### > TRAMWAY DE L'AVENUE DU PARC

Cette ligne desservira l'axe de l'avenue du Parc depuis le secteur du métro Parc sur la ligne 5 (bleue) et rejoindra le cœur du Centre des affaires par le boulevard René-Lévesque.

Sur ce corridor fort achalandé, le tramway offrira une option complémentaire à la ligne 2 (orange) du métro contribuant ainsi au soulagement de cette ligne. Déjà étudiée par l'Agence métropolitaine de transport (AMT), cette ligne d'une longueur d'environ sept kilomètres offre un potentiel pour répondre aux besoins de 13,7 millions de déplacements par année. En plus de la clientèle cible le long du corridor, le tramway profitera à la clientèle du nouveau campus de l'Université de Montréal situé dans la gare de triage Outremont et à celle de la ligne du train de banlieue Montréal-Blainville-Saint-Jérôme. L'implantation du tramway comprend une reconfiguration complète de l'emprise publique (voies de circulation, trottoirs, mobilier urbain, éclairage, etc.) et intègre donc la revitalisation du corridor de l'avenue du Parc.



Les études initiales de l'AMT estiment le coût de cette ligne à 475 M\$, ce qui est supérieur à la moyenne de 40 M\$/km utilisés dans les évaluations faites par le *Plan de transport*. L'estimation de l'AMT inclut 313 M\$ pour le système de transport et 162 M\$ pour le réaménagement urbain, qui comprend le remplacement des infrastructures souterraines. Cette estimation sera revue pour tenir compte de la longueur totale du réseau, du partage des voies des autres lignes de tramway et de l'ordre de priorité d'implantation des lignes.

#### > TRAMWAY DU CHEMIN DE LA CÔTE-DES-NEIGES

D'une longueur de six kilomètres, le tracé de la rue Jean-Talon au boulevard René-Lévesque dans l'axe du chemin de la Côte-des-Neiges permettra de compléter le réseau initial. Le chemin de la Côte-des-Neiges est la première artère contournant le mont Royal du côté ouest et constitue par le fait même un axe stratégique d'accès au centre-ville pour le quadrant nord-ouest. L'achalandage quotidien actuel en transport en commun est estimé à 43 000 usagers, faisant de cet axe le cinquième corridor en importance à Montréal. Le tramway permettra également de desservir les grands générateurs institutionnels que sont

l'Université de Montréal et les grands centres hospitaliers. Comme le long de l'avenue du Parc, la réalisation de cette ligne représentera une opportunité pour revoir l'aménagement urbain, notamment l'échangeur Côte-des-Neiges/Remembrance. Ce dernier pourrait faire l'objet d'un réaménagement en intersection à niveau pour rendre plus convivial l'accès ouest au mont Royal, tel que l'a été le carrefour de l'avenue du Parc et de l'avenue des Pins. Le coût de cette ligne est évalué préliminairement à 250 M\$<sup>10</sup>.

#### > IMPLANTER DANS DES PHASES ULTÉRIEURES DES LIGNES DE TRAMWAY SUR D'AUTRES AXES STRATÉGIQUES

Une fois le réseau initial terminé, il pourra être étendu en fonction de l'évolution des besoins et des possibilités de développement et d'intégration urbaine. La ligne du Parc pourrait être prolongée vers le nord afin de desservir le secteur résidentiel de Parc-Extension et le pôle industriel et commercial L'Acadie-Chabanel. La possibilité de relier les lignes de l'avenue du Parc et du chemin de la Côte-des-Neiges dans l'axe du chemin Camillien-Houde dans le parc du Mont-Royal sera également étudiée, dans une perspective d'amélioration du transport et de l'environnement. D'autres axes pourraient être réalisés, comme la rue Notre-Dame, le boulevard Pie-IX, le boulevard Henri-Bourassa ainsi que le canal de Lachine, parce qu'ils offrent à la fois un potentiel de transport et de consolidation du développement urbain. L'avenue du Mont-Royal et la rue Ontario pourraient également être envisagées à cet égard.

#### METTRE EN PLACE DES SRB

Montréal et la STM comptent aussi implanter des SRB sur des axes à fort achalandage. Ces services offrent des caractéristiques semblables à celles d'un tramway, à savoir que les véhicules en site propre peuvent fournir un haut niveau de capacité, de confort, de convivialité, de fiabilité et de rapidité. Toutefois, ils présentent davantage de flexibilité, pouvant accueillir différents types de véhicule en termes de taille et de motorisation et des services variés en fonction des fréquences et des secteurs desservis. Ces SRB conviennent bien à la desserte des secteurs moins centraux (Figure 8).

Soulignons qu'une ligne SRB procure des caractéristiques supérieures à celles d'une voie réservée pour autobus. Elle jouit d'un aménagement

FIGURE 8 | Réseau prioritaire et services rapides par bus (SRB)



distinctif, donne davantage de confort aux usagers (stations, quais rehaussés), utilise des systèmes de transport intelligents (afficheurs dynamiques de temps d'attente, panneaux d'information) et témoigne d'une qualité améliorée des services. De tels aménagements permettent une évolution vers l'implantation d'un tramway ou d'un trolleybus.

Montréal entend donc réaliser de façon prioritaire les deux premiers projets suivants et examiner le potentiel du troisième projet proposé.

#### ➤ **IMPLANTER UNE LIGNE DE TYPE SRB DANS L'AXE DU BOULEVARD PIE-IX – CENTRE-VILLE**

Ce corridor consiste à offrir un service performant sans correspondance vers le centre-ville en empruntant le boulevard Pie-IX, la rue Notre-Dame et le boulevard René-Lévesque. Avec 41 000 usagers par jour, dont 10 000 en heures de pointe seulement, le boulevard Pie-IX est présentement le principal axe nord-sud de l'Est de Montréal en ce qui a trait au transport en commun. Il deviendra un axe structurant du transport en commun pour l'Est de Montréal, constituant en quelque sorte un tronçon commun pouvant accueillir plusieurs services d'autobus. Il bénéficiera par ailleurs du prolongement de la ligne 5 (bleue) vers l'est, jusqu'au boulevard Pie-IX dans une première phase. Dans la mesure où la desserte sur le boulevard Pie-IX est prolongée vers le centre-ville en profitant de la voie réservée prévue dans la rue Notre-Dame, cet axe SRB permettra de réduire la charge sur la ligne 2 (orange) et la ligne 1 (verte) du métro et donc de redonner une capacité d'accueil importante pour une nouvelle clientèle.

Montréal considère cette ligne comme hautement prioritaire de sorte que sa réalisation le long du boulevard Pie-IX sera entreprise immédiatement avec l'AMT selon un échéancier accéléré prévoyant une mise en service le plus vite possible.

Dans les axes vers le centre-ville, la réalisation de ce service sera jumelée au projet de réaménagement de la rue Notre-Dame et à l'implantation du tramway dans certaines sections du boulevard René-Lévesque. D'une longueur totale d'une vingtaine de kilomètres (entre le boulevard Henri-Bourassa, au nord, et le centre-ville, en plus d'une extension vers la rue Dickson sur la rue Notre-Dame), le coût de ce projet est estimé de façon préliminaire à 100 M\$<sup>11</sup>. Par ailleurs, Montréal veut examiner l'opportunité d'utiliser des trolleybus dans ce corridor, dont l'aménagement permettrait une migration technologique vers le tramway.

Dans une deuxième phase, le SRB du corridor du boulevard Pie-IX sera prolongé vers l'autoroute 440 à Laval. La voie en site propre pourra accueillir diverses lignes d'autobus qui desservent le quadrant nord-est de la région métropolitaine. Le coût de ce prolongement est estimé à 15 M\$.

#### ➤ **IMPLANTER UNE LIGNE DE TYPE SRB SUR LE BOULEVARD HENRI-BOURASSA**

Le tronçon désigné se situe entre la station de métro Henri-Bourassa et le boulevard Pie-IX et comporte déjà une voie réservée pour autobus aux heures de pointe. Le boulevard Henri-Bourassa est présentement le corridor de transport en commun le plus important de Montréal, accueillant une multitude de lignes du nord et du nord-est et desservant plusieurs grands générateurs scolaires. L'achalandage quotidien cumulé de tous les services d'autobus totalise 70 000 usagers, ce qui dépasse la clientèle de l'ensemble des lignes de train de banlieue de la région montréalaise. Avec un système SRB, tous les services d'autobus circuleront en site propre en tout temps, ce qui leur assurera des temps de parcours rapides, fiables et réguliers. Le coût du projet d'une longueur d'environ cinq kilomètres est de l'ordre de 25 M\$. Sa mise en service est envisageable d'ici dix ans.

#### ➤ **IMPLANTER DES LIGNES DE TYPE SRB DANS DES EMPRISES FERROVIAIRES INUTILISÉES**

Deux corridors, celui de l'emprise ferroviaire dans l'axe de la rue Notre-Dame et du corridor ferroviaire dans l'Est et l'emprise ferroviaire Doney, au sud de l'autoroute 40 dans l'ouest, offrent des occasions de développement d'axes forts de transport en commun. Il y a lieu de préserver ces corridors pour le développement éventuel de SRB.

L'emprise ferroviaire dans l'Est a déjà été étudiée par l'AMT à l'intérieur du projet *Via-Bus*. Ce projet permettrait de favoriser un lien rapide vers le centre-ville en empruntant aussi les infrastructures de transport en commun prévues à l'intérieur du réaménagement de la rue Notre-Dame. Il serait complémentaire au projet de train de l'Est, en cours de réalisation par l'AMT, puisqu'il servirait davantage à la population située au sud de l'île.

L'usage de l'emprise ferroviaire Doney répondrait à un besoin important en termes de déplacement, notamment vers le Technoparc de l'arrondissement de Saint-Laurent, deuxième secteur de destination de travail des résidents de l'Ouest-de-l'Île. Ce lien, d'une longueur approximative de dix kilomètres, est situé au nord du boulevard Hymus. Il relie le boulevard Saint-Jean, dans la ville de Pointe-Claire, au sud du terminus Fairview, à la ligne de train de banlieue Montréal-Deux-Montagnes, à proximité du parc-nature du Bois-de-Saraguay, après avoir traversé l'autoroute 40. Ultiment, il offrirait la possibilité de relier quelques destinations importantes selon la demande (boulevard Thimens, gare de train de banlieue Bois-Franc) et éventuellement la station de métro Bois-Franc et la future gare A-13 projetée par l'AMT.



### 2.3 LE RÉSEAU D'AUTOBUS DE MONTRÉAL

Le réseau d'autobus constitue la composante essentielle des services de transport en commun, l'autobus étant déterminant dans le choix modal de déplacement et souvent le premier contact de l'utilisateur avec le transport en commun. Une grande partie de la nouvelle clientèle du transport en commun sera d'abord transportée par autobus.

Le réseau ne dispose pas actuellement de la capacité résiduelle nécessaire pendant les périodes de pointe en fonction de la taille actuelle du parc d'autobus, rendant impossible le transport d'utilisateurs additionnels prévus à l'horizon 2025.

Actuellement, le réseau d'autobus montréalais n'offre pas d'avantages comparatifs suffisants par rapport à l'automobile pour pouvoir rivaliser avec elle efficacement en termes de temps et

de confort. Des efforts importants seront déployés pour donner aux autobus ces avantages sur la route et pour rendre plus confortable l'expérience d'un déplacement en transport en commun.

La STM entend donc agir sur plusieurs plans pour transformer son réseau d'autobus :

#### INSTALLER UNE PLUS GRANDE CAPACITÉ DE TRANSPORT

##### ➤ AUGMENTER LE PARC D'AUTOBUS

L'ensemble des nouveaux services proposés et la desserte de nouveaux clients visés par le Plan nécessitent une augmentation significative du parc d'autobus, de l'ordre de 500 véhicules supplémentaires aux 1600 unités actuelles, soit un investissement d'environ 300 M\$. L'acquisition d'un grand nombre d'autobus et l'augmentation du

nombre de places de garage et des ressources nécessaires en conséquence, dont l'embauche de personnel, sont les mesures les plus importantes du Plan quant à la capacité de transport. L'accroissement du parc impliquera des aménagements en termes d'accès et de quais supplémentaires aux abords des stations de métro et aux terminus. Afin de réduire l'impact environnemental du parc d'autobus, le programme d'acquisition inclut des véhicules utilisant des carburants ou des technologies plus propres (hybride, biodiesel, pile à combustible, trolleybus).

L'augmentation du parc d'autobus permet de revoir l'aménagement intérieur et certaines caractéristiques techniques des véhicules pour un meilleur confort et assurer l'accessibilité universelle. Elle donne également l'occasion de diversifier le parc de véhicules en termes de taille et de motorisation.

### ► IMPLANTER DES AUTOBUS ARTICULÉS SUR UNE VINGTAINNE DE CIRCUITS À FORT ACHALANDAGE

L'introduction de ce type de véhicules engendrera une augmentation importante de la capacité sur les axes choisis et offrira un confort et une ponctualité accrus à la clientèle. Les autobus articulés contribuent à différencier le service, particulièrement lorsque le service de base sur l'axe est jumelé à un service rapide. La STM achètera dans un premier temps 202 autobus articulés pour un coût total de 184 M\$. La STM devrait prendre possession des premiers véhicules en 2009 et recevoir les derniers en 2011. Cet achat ne contribue pas cependant à l'accroissement du parc existant, car il vise à remplacer des autobus existants.

### METTRE EN PLACE DES MESURES PRIORITAIRES POUR AUTOBUS SUR PLUSIEURS ARTÈRES DE L'ÎLE DE MONTRÉAL

Aux quarante kilomètres de voies réservées actuelles, Montréal et la STM implanteront au cours des dix prochaines années des mesures donnant une priorité pour les autobus sur environ 240 kilomètres d'artères (Figure 8).

Ces mesures comprennent plus spécifiquement la réalisation de voies réservées pour autobus, des interventions aux feux de circulation (préemption, phase prioritaire au départ et prolongation du vert), des modifications à la géométrie des chaussées et au marquage, et une gestion plus serrée de la circulation, du déneigement et du stationnement. Toutes ces mesures permettront aux autobus de profiter d'une priorité sur l'automobile et contribueront à leur donner une image dynamique d'efficacité.

Ces mesures amélioreront la compétitivité du transport en commun sur les axes importants pour les déplacements de courte et de longue

distance. Actuellement, les autobus ne jouissent d'un avantage concurrentiel par rapport à l'auto que sur une portion marginale du réseau artériel. Pourtant, plusieurs de ces axes, en particulier dans la partie centrale de l'île, supportent des volumes de déplacement élevé, dépassant par exemple les 10 000 déplacements dans une journée type de semaine.

Dans un premier temps, six axes parmi les plus achalandés en transport en commun bénéficieront de mesures prioritaires. Il s'agit :

- du boulevard Saint-Michel, entre le boulevard Henri-Bourassa et la station de métro Joliette ;
- de la rue Beaubien, des stations de métro Beaubien à Honoré-Beaugrand, via l'autoroute 25 ;

- du boulevard Rosemont, entre la station de métro Rosemont et le boulevard Pie-IX ;
- de la rue Notre-Dame, depuis la rue Dickson vers Pointe-aux-Trembles ;
- de l'axe Sauvé/Côte-Vertu, entre les boulevards Saint-Laurent et Cavendish ;
- de l'axe Saint-Jean/Pierrefonds, entre le boulevard Château-Pierrefonds et l'autoroute 20.

Le centre-ville de Montréal, point névralgique de l'île et grand générateur de déplacement, profitera des gains de temps qu'apporteront ces mesures dans le réseau, même si le transport en commun offre déjà des avantages comparatifs intéressants par rapport à l'automobile. Par ailleurs, les extrémités est et ouest de l'île



retireront des bénéfices importants de ces mesures étant donné la faible compétitivité actuelle du transport en commun sur l'auto et des parts modales faibles en transport en commun.

La mise en place des mesures préférentielles dans l'ensemble du réseau d'autobus s'échelonnara sur une période de dix ans sur les principales artères de l'agglomération et occasionnera un investissement de l'ordre de 60 M\$.

#### **METTRE EN PLACE DES DESSERTES EXPRESS**

Montréal propose de déployer des dessertes express par autobus vers le centre-ville et le métro :

##### **> AUGMENTER LE NOMBRE DE DESSERTES EXPRESS SANS CORRESPONDANCE VERS LE CENTRE-VILLE**

Les corridors les plus prometteurs sont situés dans les parties centre-est (des boulevards Pie-IX à Langelier) et centre-ouest (futur lien du boulevard Cavendish) de l'île. Les nouvelles dessertes bénéficieront incidemment des SRB sur les axes Pie-IX et Notre-Dame/René-Lévesque.

Une amélioration des temps de déplacement sera obtenue tant par la rapidité des services que par l'évitement de correspondance. Ces services supporteront et compléteront le réseau de métro aux heures de pointe.

##### **> PROLONGER LA PLAGE HORAIRE DES SERVICES EXPRESS ET MÉTROBUS**

La mesure vise à élargir la plage horaire des services existants et futurs entre les périodes de pointe du matin et de l'après-midi. Les usagers bénéficieront des avantages de la rapidité, du confort et de la fiabilité des dessertes express pendant toute la journée.

##### **> AMÉLIORER LE CONFORT DES AUTOBUS EXPRESS ET MÉTROBUS**

La norme sur le nombre maximum de passagers à bord sera revue à la baisse ou des modifications à l'aménagement intérieur des autobus seront effectuées.

#### **METTRE EN PLACE DES MODES D'EXPLOITATION PLUS ATTRAYANTS ET EFFICACES**

Le *Plan de transport* appuie les mesures que la STM met de l'avant pour améliorer de façon importante l'offre de service et l'adapter aux besoins de la clientèle.

##### **> AMÉLIORER LA PONCTUALITÉ DES AUTOBUS ET L'INFORMATION AUX USAGERS**

Le remplacement du système de radio communication du réseau d'autobus et la mise en service d'un système d'exploitation permettront un suivi en temps réel de la ponctualité de l'autobus. Ils serviront aussi à l'amélioration de l'information à la clientèle telles que l'annonce des prochains arrêts dans les véhicules et, aux arrêts, l'annonce de l'horaire de passage réel des prochains autobus. Ils contribueront à améliorer le sentiment de sûreté des passagers et à permettre de mieux planifier les déplacements de la clientèle.

##### **> ACCROÎTRE LE NOMBRE DE DESSERTES À ARRÊTS LIMITÉS EN COMPLÉMENT AUX LIGNES LOCALES**

Il s'agit de jumeler des services « saute-mouton » aux lignes qui accueillent deux types de clientèle, l'une à l'échelle locale, l'autre qui effectue de plus longs déplacements. Ces services limiteront le nombre d'arrêts aux lieux stratégiques, soit pour assurer les correspondances, soit pour desservir les principaux pôles d'activités.

##### **> AUGMENTER L'OFFRE DE SERVICE EN PÉRIODE DE POINTE**

Une trentaine de lignes du réseau supérieur bénéficieront de meilleures fréquences avant et après les périodes de pointe. Cette initiative permettra d'étaler la demande et d'améliorer le confort à bord des véhicules au plus fort de la pointe.

##### **> AMÉLIORER LE CONFORT À BORD DES AUTOBUS DES LIGNES RÉGULIÈRES**

Il s'agit d'augmenter la fréquence des autobus afin de donner plus d'espace aux usagers. Un réaménagement de l'intérieur des véhicules permettra également de bonifier d'autres composantes du véhicule afin d'améliorer le confort de la clientèle. Une telle mesure contribuera à attirer la clientèle en repositionnant l'image de l'autobus.

##### **> MUNIR D'ABRIBUS LA MOITIÉ DES ARRÊTS**

Le parc actuel de près de 1600 abribus couvre approximativement 30 % des arrêts du réseau. Certains arrêts plus stratégiques bénéficieront d'abribus plus spacieux et confortables.

#### **ADAPTER LE SERVICE À DES CLIENTÈLES SPÉCIFIQUES**

La STM poursuit ses efforts pour développer de nouveaux types de service de transport ciblés afin de mieux répondre aux besoins des clientèles spécifiques ainsi qu'à l'ensemble des citoyens. Au cours des prochaines années, plusieurs actions en ce sens seront mises en œuvre.

##### **> POURSUIVRE LE PROGRAMME ENTRE DEUX ARRÊTS**

Pour la sécurité des femmes en ville, la STM a mis en place le service *Entre deux arrêts*. Ce service offert aux femmes qui voyagent seules



le soir sur toutes les lignes d'autobus de la STM, incluant le réseau de nuit, permet aux femmes de demander au chauffeur d'arrêter l'autobus entre deux arrêts.

**> METTRE EN PLACE DES LIGNES D'AUTOBUS DURANT LA JOURNÉE POUR RELIER DIRECTEMENT LES RÉSIDENCES DE PERSONNES ÂGÉES**

Ces dessertes relieront les résidences de personnes âgées aux CLSC, centres commerciaux et salles de loisirs sur l'ensemble du territoire de l'île de Montréal, surtout pendant le jour entre les deux périodes de pointe. Les secteurs les plus propices à ces dessertes sont notamment Montréal-Nord, Villieray/St-Michel/Parc-Extension, Saint-Léonard, Cartierville, Saint-Laurent, Rosemont, Pointe-aux-Trembles, Rivière-des-Prairies et LaSalle. Il s'agit de répondre aux besoins spécifiques en termes de distance de marche, de temps d'attente à l'arrêt et d'entassement dans le véhicule pour une clientèle en croissance importante. La STM amorçe en 2008 l'introduction de ce type de lignes dans certains quartiers de Montréal.

**> REVOIR L'AMÉNAGEMENT INTÉRIEUR DES AUTOBUS POUR LES JEUNES FAMILLES**

Pour les jeunes familles, la problématique des poussettes dans l'autobus fera l'objet d'une réflexion plus approfondie afin d'améliorer l'accessibilité au réseau à cette clientèle. La STM mettra de l'avant un projet pilote pour évaluer l'impact d'accorder un espace pour les poussettes dans les autobus.

**> AMÉLIORER L'OFFRE DE SERVICE EN FIN DE SOIRÉE ET LA NUIT**

Pour les travailleurs à horaires atypiques et les jeunes, l'amélioration de l'offre de service en dehors des heures de pointe, notamment les fins de soirée et la nuit, fera l'objet d'études plus poussées afin que l'offre soit mieux adaptée.

**> RENDRE TOUTES LES LIGNES DU RÉSEAU D'AUTOBUS DE LA STM ACCESSIBLES AUX PERSONNES EN FAUTEUIL ROULANT**

La STM offre des services à quelque 15 000 usagers admissibles au transport adapté. En 2005, elle a assuré environ 1,7 million déplacements à l'aide de minibus ou de taxis. En plus des services de transport adapté, des efforts sont également consentis pour adapter et rendre plus fiables les services et les équipements de transport en commun aux personnes à mobilité réduite. Ainsi à ce jour, environ 66 % du réseau d'autobus de la STM est accessible à cette clientèle. Le remplacement progressif des autobus qui ne sont pas dotés d'un plancher surbaissé permettra de rendre toutes les lignes du réseau de la STM accessibles aux personnes en fauteuil roulant.

Cette mesure est associée au vaste projet d'implanter graduellement l'accessibilité universelle dans le réseau du métro, dont l'accès est actuellement limité pour les personnes en fauteuil roulant et à mobilité réduite, ainsi qu'à d'autres clientèles spécifiques. Pour favoriser les correspondances effectuées par un client du réseau de surface (autobus régulier ou transport adapté) au réseau du métro, des efforts seront produits pour rendre les stations de métro progressivement accessibles, notamment par la mise en place d'ascenseurs

**AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ DU TRANSPORT EN COMMUN DANS CERTAINS SECTEURS PARTICULIERS**

Il faut agir en priorité dans les secteurs qui représentent les plus grands défis pour la desserte du transport en commun, soit les secteurs en développement ou en transformation, les milieux à faible densité et les secteurs industriels.

**> METTRE EN SERVICE UNE NAVETTE POUR DESSERVIR LE PARC DU MONT-ROYAL**

En raison de sa grande popularité, le parc du Mont-Royal mérite une desserte exceptionnelle et appropriée à sa vocation régionale d'aire de détente et de loisir. L'axe de la voie Camillien-Houde et du chemin Remembrance sera desservi par une navette écologique permettant de diminuer la circulation automobile sur la montagne. Une telle navette donnera à la clientèle une expérience agréable et un accès aux principaux attraits de la montagne. Ce mode, plus compatible avec les orientations de développement et de préservation du Mont-Royal, permettra de réduire la superficie consacrée au stationnement. À moyen terme, la desserte du parc du Mont-Royal pourrait s'effectuer par le biais d'un tramway. Le projet de navette s'inscrit dans le cadre des travaux de la Table de concertation du Mont-Royal visant l'amélioration de l'accessibilité du mont Royal.

**> ASSURER UNE ACCESSIBILITÉ AUX SECTEURS EN DÉVELOPPEMENT**

Le *Plan d'urbanisme* présente l'ensemble des zones à construire ou à transformer. Pour les nombreux secteurs en développement sur les plans résidentiel, commercial, industriel et scolaire, des efforts seront consacrés à la création de nouvelles dessertes par autobus, à la bonification ou à la modification de circuits d'autobus existants ou encore pour la création de nouvelles dessertes de transport collectif par taxi. À court terme, cela mène par exemple à des projets tels : la création d'un lien fort entre le centre-ville et L'Île-des-Sœurs, la mise en place d'une navette touristique Vieux-Montréal/Vieux-Port, l'amélioration de la desserte du Technoparc Saint-Laurent, les rajustements au réseau pour la desserte de nouveaux développements résidentiels à Pierrefonds et à Saint-Laurent, la desserte des nouveaux secteurs à développer sur les sites des gares de triage Turcot et Outremont, etc.

**> ÉVALUER L'OPPORTUNITÉ  
D'IMPLANTER DES MODES MIEUX ADAPTÉS**

Avec l'augmentation de son parc d'autobus, la STM diversifiera les types de véhicules afin qu'ils soient davantage adaptés aux secteurs qu'ils desservent. La mesure s'applique aux secteurs résidentiels, aux rues étroites et là où la demande est plus faible. Les modes comme les minibus et les taxis collectifs s'intègrent mieux aux quartiers à faible densité, offrent davantage de flexibilité et réduisent la demande énergétique. Également, les secteurs ayant des vocations particulières, tels le Vieux-Montréal et le parc du Mont-Royal, bénéficieront de véhicules plus appropriés.

**> AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ AUX SECTEURS  
INDUSTRIELS POUR L'ENSEMBLE DE LA JOURNÉE**

Il s'agit d'établir des partenariats avec les entreprises pour un rajustement optimal de l'offre de service dans les secteurs à faible densité.

**> AMÉLIORER L'ARCHITECTURE DU RÉSEAU D'AUTOBUS  
DANS LE SUD-OUEST ET L'OUEST-DE-L'ÎLE**

La structure des réseaux sera modifiée de manière à faciliter l'accès direct aux pôles d'activités économiques de ces secteurs. Le nombre de correspondances sera diminué. L'Est de Montréal a déjà bénéficié de modifications semblables au cours des années passées, dans le but d'offrir un service mieux adapté à la clientèle. Deux secteurs de l'île sont maintenant visés, soit le Sud-Ouest (Sud-Ouest, Verdun, LaSalle et Lachine) et l'Ouest.

**RÉDUIRE L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL  
DU PARC D'AUTOBUS**

Il s'agit d'améliorer les systèmes de propulsion des autobus en matière d'émissions de polluants et de gaz à effet de serre. En vertu du *Programme de démonstration en transport*





urbain (PDTU) du gouvernement du Canada, la STM s'est associé à la réalisation d'un projet mixte de transport en commun dont l'objectif est de mettre à l'essai un ensemble intégré de mesures visant à réduire les GES. À moyen terme, l'exploitation des autobus devra :

➤ **INTRODUIRE L'UTILISATION DE CARBURANTS «VERTS», TEL LE BIODIESEL**

La STM a commencé, en 2008, à alimenter progressivement son parc d'autobus de 1600 véhicules avec un biocarburant afin de réduire les émissions polluantes et les GES. Lors d'un projet pilote, la STM a eu recours au biodiesel comme carburant pour 155 autobus circulant dans le centre-ville de mars 2002 à mars 2003.

➤ **UTILISER LES TECHNOLOGIES PROPRES, TELLES LA PROPULSION HYBRIDE DIESEL/ÉLECTRIQUE OU LE TROLLEYBUS MODERNE**

Au gré de l'acquisition de nouveaux autobus, la STM introduira des véhicules qui utiliseront des technologies de motorisation plus propres. En 2008, la STM a mis en service huit autobus

hybrides à titre de projet pilote, mais vise à terme à étendre ces modes de propulsion à une part plus grande de son parc.

➤ **DÉVELOPPER DES PRATIQUES DE CONDUITE ÉCOLOGIQUE**

Un programme de conduite écologique a été lancé en 2005 par la STM à l'intention de ses chauffeurs d'autobus afin qu'ils adoptent des pratiques de conduite moins énergivores. Par une formation adéquate, les chauffeurs peuvent contribuer à réduire les émissions de GES de plus de 10 000 tonnes par an. Le coût de cette mesure comprend essentiellement le coût de formation des employés et équivaut à 2 M\$ par année. On estime que la conduite écologique fait économiser une somme équivalente en carburant.

## 2.4 LE TRANSPORT ADAPTÉ

Le service de transport adapté de type porte à porte ne comporte pas d'itinéraire fixe et d'horaire planifié à long terme. Le service est assuré par plusieurs types de véhicules : les minibus, les taxis réguliers et les taxis accessibles.

Depuis de nombreuses années, ce service connaît un achalandage en forte croissance (près de 65 % de hausse en dix ans). En trois ans seulement, l'achalandage du transport adapté a crû de près de 40 %. En 2006, plus de 1,9 million déplacements ont été réalisés.

Afin de mieux répondre à la demande, la STM a augmenté le service pour ce type de déplacement. Par exemple, l'offre de service par taxi régulier a été augmentée d'environ 20 %. Pour la clientèle des taxis accessibles, un effort substantiel a été effectué pour satisfaire à la demande. Dans le futur, ces efforts seront poursuivis. Ceci a été rendu possible à l'aide d'outils plus performants tel que le système ACCES V pour le traitement rapide des demandes de déplacement. En outre, d'autres systèmes seront implantés prochainement : mise en place d'un système de réservation par Internet, réévaluation du système de radio-communication.

Toutefois, des actions supplémentaires sont nécessaires afin d'améliorer le service de transport adapté. Au cours des prochaines années, plusieurs actions seront enclenchées :

- des normes de qualité de service seront développées pour le transport adapté (courtoisie, norme d'entassement, fréquence maximum/minimum, ponctualité, durée à bord des véhicules) ;
- en collaboration avec le ministère des Transports du Québec (MTQ), des véhicules plus adaptés aux besoins de la clientèle seront mis en service (minibus urbains). Ces véhicules permettront un confort accru pour la clientèle, une flexibilité du service plus grande et contribueront à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Des véhicules à propulsion électrique pourront être mis en circulation sur le réseau du transport adapté.

## 2.5 PROJETS MÉTROPOLITAINS PRIORISÉS PAR MONTRÉAL

Le marché des déplacements quotidiens n'a pas de frontière au sein de la région de Montréal. En effet, une partie des déplacements traversent les limites des territoires des organismes de transport en commun et sollicite une combinaison des services de ceux-ci. Montréal soutient toutes initiatives des autorités organisatrices de transport visant la coordination des services de chacune et l'amélioration des conditions de déplacement de ceux qui doivent franchir les limites des réseaux.

Montréal a ciblé des projets d'envergure métropolitaine qui, non seulement combleront des besoins de transport, mais aussi s'avéreront structurants pour le développement de la région. Ainsi Montréal entend appuyer et collaborer avec l'AMT et d'autres partenaires aux travaux en vue d'assurer la réalisation des projets suivants, susceptibles de contribuer à l'atteinte des objectifs du *Plan de transport*.

### UNE DESSERTE FERROVIAIRE POUR L'EST DE MONTRÉAL

Depuis plus d'une dizaine d'années, le réseau de train de banlieue s'est révélé le fer de lance d'un certain renouveau du transport en commun régional, qui a connu une croissance de 17 % des déplacements totaux en pointe entre 1993 et 2003, à destination de Montréal et en provenance des territoires extérieurs. Les principaux corridors de déplacement métropolitain se sont vu doter de services ferroviaires. L'AMT prévoit apporter, dans les prochaines années, des améliorations importantes aux lignes de train.

Seul le corridor de l'Est ne jouissait pas d'une desserte qui lui est propre. Or, en mars 2006, le gouvernement du Québec a annoncé le lancement des travaux en vue de la réalisation du train de l'Est.

### > RÉALISER LE TRAIN DE L'EST DE MONTRÉAL

Cette ligne de train de banlieue, d'une longueur de 51 km, dont 35 sur le territoire de Montréal, reliera le centre-ville de Montréal, les arrondissements de Montréal-Nord et de Pointe-aux-Trembles – Rivière-des-Prairies ainsi que les villes de Repentigny et de Mascouche (Figure 9). Le service offert sera de cinq départs le matin en direction de Montréal, plus un départ à contresens, répondant aux besoins de déplacement de 5500 personnes. La ligne aura onze nouvelles stations, dont sept<sup>12</sup>

à Montréal. Ces stations seront localisées de manière à favoriser un développement urbain propice à l'utilisation du transport en commun.

Les stations feront aussi l'objet d'opérations d'urbanisation ayant pour but d'augmenter le potentiel de développement et la densité des secteurs environnants. Le tracé choisi impliquera l'utilisation du tunnel sous le mont Royal, garantissant ainsi un temps de parcours concurrentiel pour l'accès au centre-ville, de l'ordre d'une quarantaine de minutes à partir de la station



FIGURE 9 | Trains de banlieue



Pointe-aux-Trembles située à l'extrémité est de l'île. Le projet, évalué à environ 300 M\$, est planifié pour une mise en service dès l'automne 2010.

L'aménagement de cette nouvelle ligne ferroviaire nécessitera la réorganisation des services d'autobus, tant en termes d'accessibilité que de synchronisation des horaires, de manière à faciliter le rabattement aux nouvelles gares et à accéder aux secteurs de desserte, notamment les zones industrielles.

Le projet du train de l'Est comprend aussi l'aménagement de stationnements incitatifs à certaines gares. Ces interventions visent à accueillir les usagers provenant de secteurs moins bien desservis en autobus et d'assurer une intermodalité importante. Des stationnements seront implantés aux nouvelles gares montréalaises comprenant aussi un nombre important de supports pour vélos. Le nombre de places sera évalué à chaque gare en fonction de leur accessibilité et de leur vocation. L'aménagement des gares ainsi que l'accès au matériel roulant répondront aux divers critères d'accessibilité universelle.

#### **NAVETTE FERROVIAIRE ENTRE L'AÉROPORT ET LE CENTRE-VILLE**

Montréal reconnaît le rôle primordial de l'aéroport international Montréal-Trudeau dans sa stratégie de développement économique. Depuis 2000, Aéroports de Montréal a investi plus de 1,3 G\$ dans la modernisation de ses infrastructures. Ces travaux étaient essentiels pour soutenir la croissance soutenue des activités aériennes au cours des prochaines années. De 12 millions de passagers en 2007, le trafic aérien est appelé à atteindre 16,4 millions en 2016. De surcroît, environ 25 000 travailleurs se rendent quotidiennement sur le territoire aéroportuaire. Conformément à sa volonté d'améliorer l'accessibilité à l'aéroport et de lui donner une signature internationale, Montréal souhaite :

#### **> IMPLANTER UNE NAVETTE FERROVIAIRE ENTRE L'AÉROPORT INTERNATIONAL MONTRÉAL-TRUDEAU ET LE CENTRE-VILLE DE MONTRÉAL**

L'aéroport international Montréal-Trudeau représente une des principales portes d'entrée du Canada et, à ce titre, doit bénéficier d'une accessibilité de niveau international. L'offre en transport en commun vers l'aéroport reste très limitée et est tributaire des conditions routières dans l'environnement immédiat de l'aéroport, mais aussi, et surtout, le long des axes autoroutiers qui relie le centre-ville de Montréal à l'aéroport. Cela explique en partie que la part de marché du transport public de l'aéroport (4 %) est inférieure à la moyenne nord-américaine (6 %). Le projet de navette ferroviaire permettra d'offrir un temps de parcours d'environ vingt minutes entre le centre-ville et l'aéroport. Selon une étude d'achalandage réalisée en 2005, il existe un potentiel de plus de 2,4 millions de passagers aéroportuaires par année en 2016, sans compter les déplacements des employés. Le projet sera réalisé en tenant compte des aspects environnementaux et d'insertion dans le milieu. Il contribuera à améliorer le paysage urbain en mettant l'accent sur le design pour marquer l'arrivée des voyageurs dans une ville de design reconnue par l'Unesco.

Montréal s'est engagé, en 2007, avec Aéroports de Montréal (ADM), l'AMT, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), le MTQ et Transports Canada dans la réalisation des études préalables à la réalisation du projet. Au début de l'année 2008, les partenaires ont lancé une étude de préfaisabilité de différents tracés ferroviaires, dont un se connecte à la gare Lucien-L'Allier, afin de le comparer à celui qui se raccorde à la gare Centrale tel qu'il est indiqué dans le *Plan d'urbanisme*. Les résultats seront connus à l'automne 2008.

Les travaux de ce chantier d'envergure métropolitaine seront terminés en 2014 et, selon les

études antérieures réalisées en 2005, les coûts pourraient se chiffrer entre 475 M\$ et 575 M\$ selon le scénario retenu. L'étude de préfaisabilité permettra de finaliser l'estimation des coûts du tracé qui sera privilégié.

Ce projet représente une opportunité pour améliorer le service de train entre le centre-ville, l'aéroport et l'Ouest de Montréal. En effet, le corridor ferroviaire développé pour la navette aéroportuaire entre la gare de Dorval et le centre-ville de Montréal pourrait servir à l'ensemble des trains passagers, entre autres pour les trains de banlieue de la ligne Montréal/Dorion-Rigaud. Ce projet serait bénéfique, non seulement pour les usagers de l'aéroport, mais aussi pour les résidents, les employés et les employeurs de l'Ouest de Montréal. Par ailleurs, l'instauration d'un nouveau service dans le sens inverse de la pointe permettra d'élargir le bassin de main-d'œuvre pour les employeurs de l'Ouest-de-l'Île.

#### **LES LIAISONS MÉTROPOLITAINES PAR AUTOBUS**

Montréal propose une bonification substantielle des services de transport métropolitain par autobus, qui représente un complément essentiel aux trains de banlieue.

L'implantation d'un réseau de SRB sur l'île rend possible l'intégration de services d'envergure métropolitaine. En plus du prolongement du SRB Pie-IX jusqu'à Laval, Montréal propose les actions suivantes :

#### **> AMÉNAGER DES VOIES EN SITE PROPRE DANS LE CORRIDOR BONAVENTURE**

Il s'agit de renforcer le corridor centre-ville/pont Champlain/Rive-Sud, l'un des deux principaux liens interrives de la région avec un achalandage de 17 000 déplacements en pointe du matin. Un aménagement de type SRB inséré dans le

projet de boulevard Bonaventure permettra d'accueillir les autobus métropolitains et de bonifier l'accessibilité de L'Île-des-Sœurs. L'aménagement de la voie en site propre est évalué à 30 M\$. L'implantation d'un SRB dans le corridor Bonaventure est compatible avec le projet de développement du Havre de Montréal et ne compromet pas l'implantation d'un système léger sur rail (SLR) centre-ville/Rive-Sud ou toute autre solution à plus long terme.

➤ **AUGMENTER LA CAPACITÉ D'ACCUEIL DU TERMINUS CENTRE-VILLE (TCV) DANS L'AXE BONAVENTURE POUR LES AUTOBUS MÉTROPOLITAINS**

La croissance du corridor du pont Champlain est présentement limitée par la capacité d'accueil du terminus d'autobus au centre-ville. Il s'agit d'une part d'ajouter de nouveaux quais dans un site adjacent au TCV et d'offrir davantage d'arrêts ailleurs au centre-ville. Par ailleurs, le système SRB proposé permettrait de desservir d'autres destinations sur le territoire montréalais.

➤ **IMPLANTER DES MESURES PRÉFÉRENTIELLES, NOTAMMENT DES VOIES RÉSERVÉES POUR LE TRANSPORT EN COMMUN SUR DES AXES DU RÉSEAU SUPÉRIEUR**

L'autoroute 40 (à l'est de l'autoroute 25 et à l'ouest de l'autoroute 13), l'autoroute 20 (à l'ouest de l'échangeur Turcot et au-delà du pont-tunnel Louis-Hippolyte La Fontaine), l'autoroute 13, la portion lavalloise des autoroutes 13, 15 et 25 ainsi que les autoroutes 10 et 720 sont propices à des mesures préférentielles, de même que la rue Notre-Dame entre l'autoroute 25 et le pont Jacques-Cartier (Figure 10). Celles-ci profiteront aux autobus, aux taxis et, le cas échéant, au covoiturage.

Crédit photo : Société du Havre



FIGURE 10 | Mesures favorisant le transport collectif sur des axes du réseau supérieur





### LES STATIONNEMENTS INCITATIFS

Les stationnements incitatifs sont des équipements complémentaires essentiels aux grands réseaux de transport en commun. Ils permettent d'intégrer l'automobile dans la chaîne de déplacement à destination de la partie centrale de Montréal et d'éviter les mouvements de véhicules dans le réseau routier qui mènent dans la partie centrale, et en particulier au centre-ville. Idéalement localisés en amont des points de congestion, ils permettent à l'heure actuelle à 6 % des déplacements automobiles d'être captés par le transport en commun. Ces stationnements permettent ainsi de réduire les kilométrages parcourus sur le réseau, contribuant ainsi à diminuer la congestion, les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.

Actuellement, la saturation des stationnements incitatifs et la forte demande bimodale montrent clairement que l'offre est insuffisante. La majorité des stationnements incitatifs de l'île de Montréal sont saturés. De nombreux véhicules se stationnent sur rue le long des lignes 1 (verte) et 2 (orange) du métro pendant le jour. Cependant, il faut noter qu'une capacité résiduelle subsiste dans les stationnements incitatifs du Ruisseau, de Bois-Franc, de Pointe-Claire, de Sherbrooke-Est et de la station Angrignon.

#### ➤ IMPLANTER DES STATIONNEMENTS INCITATIFS PRÈS DES STATIONS DE MÉTRO

Des stationnements le long des tronçons qui possèdent de la capacité résiduelle, comme le tronçon Angrignon/centre-ville sur la ligne 1 (verte) et le

tronçon Côte-Vertu/centre-ville sur la ligne 2 (orange) de métro, seront mis en place; l'opportunité de munir les prolongements de métro proposés des stationnements incitatifs sera examinée; les stationnements incitatifs existants, Namur et Radisson, seront agrandis; ces stationnements permettront d'optimiser l'utilisation du métro tout en offrant une solution de remplacement à des milliers de clients qui stationnent actuellement sur rue.

#### ➤ IMPLANTER DES STATIONNEMENTS INCITATIFS DE PLUS FAIBLE CAPACITÉ SUR LES DESSERTES EXPRESS D'AUTOBUS

Ces stationnements permettront d'élargir le bassin d'usagers de certaines dessertes express par autobus. De petite dimension,



ces stationnements seront localisés dans des secteurs faiblement urbanisés.

**> AMÉNAGER DE NOUVEAUX STATIONNEMENTS INCITATIFS ET AGRANDIR LES SITES EXISTANTS SUR LA LIGNE MONTRÉAL/DORION-RIGAUD**

Ces interventions visent à accueillir les usagers moins bien desservis en autobus et d'assurer une intermodalité importante. Les stationnements seront implantés ou agrandis aux gares de Baie-d'Urfé, Beaufort et Cedar Park à la suite de l'étude de chaque station en termes d'accessibilité.

## 2.6 AUTRES PROJETS STRATÉGIQUES DE L'AMT

En complément des projets priorisés par Montréal, le gouvernement du Québec, par l'intermédiaire de l'AMT, a déjà fait connaître son intention de réaliser les interventions suivantes :

### AMÉLIORER LE SERVICE SUR LA LIGNE MONTRÉAL/SAINT-JÉRÔME

Mise en service en 1997, cette ligne a connu un vif succès et transporte 10 000 passagers par jour, réduisant ainsi le nombre d'automobilistes sur le territoire de Montréal. En 2006, la ligne Montréal/Blainville a été prolongée jusqu'à Saint-Jérôme et a été dotée d'une nouvelle gare en territoire montréalais, la gare Chabanel. Montréal appuie fortement d'autres modifications à cette ligne, qui sont bénéfiques à Montréal :

**> PERMETTRE À LA LIGNE SAINT-JÉRÔME-MONTRÉAL D'UTILISER LE TUNNEL SOUS LE MONT-ROYAL**

Il s'agit d'établir, d'ici dix ans au plus tard, une connexion avec la voie ferrée de la ligne Deux-Montagnes dans le tunnel sous le mont Royal afin d'accroître la rapidité du service pour atteindre le

centre-ville et d'attirer ainsi une clientèle nouvelle d'anciens automobilistes. Le coût du projet est de l'ordre de 50 M\$. La limitation des correspondances avec le métro permettra de réduire la pression exercée sur celui-ci.

**> AMÉNAGER UNE GARE DESSERVANT LE SITE OUTREMONT-UNIVERSITÉ DE MONTRÉAL**

Le projet du nouveau campus de l'Université de Montréal est appelé à devenir un grand générateur de déplacements en transport en commun. On estime que le site accueillera au-delà de 9000 étudiants en plus de 1600 travailleurs. Le projet inclut 800 logements et un millier de places de résidences universitaires. La gare proposée occasionnera un coût de l'ordre de 2 M\$.

**> RÉALISER UN AMÉNAGEMENT PLUS FONCTIONNEL DE LA STATION BOIS-DE-BOULOGNE**

À l'heure actuelle, la gare, pourtant située dans un site stratégique, ne peut jouer son rôle en raison de multiples obstacles physiques et fonctionnels.

### AMÉLIORER LE SERVICE SUR LA LIGNE MONTRÉAL/DEUX MONTAGNES

La ligne Montréal/Deux-Montagnes, la plus achalandée des lignes de train de banlieue, avec 30 000 usagers quotidiens, constitue un lien stratégique entre la partie centrale et le nord-ouest de la région. Elle joue un rôle important dans le contexte de la situation difficile des déplacements par automobile dans le corridor avec le nombre limité de liens routiers et la congestion des autoroutes 13, 15, 20 et 40. Pour assurer cette desserte, notamment des arrondissements de Pierrefonds-Roxboro et de l'île-Bizard-Sainte-Geneviève, Montréal favorise les projets suivants :

**> DOUBLER LA VOIE FERRÉE DE LA LIGNE DEUX-MONTAGNES ENTRE LES GARES BOIS-FRANC ET ROXBORO-PIERREFONDS**

Le doublement accroîtra l'efficacité de la ligne pour desservir le nord-ouest de l'île de Montréal. Le projet implique un investissement de 33 M\$ et sera réalisé d'ici cinq ans.

### AMÉLIORER LA RAPIDITÉ, LE CONFORT ET LA FIABILITÉ DES SERVICES DE TRAIN DE BANLIEUE

Le réseau de train de banlieue proposé nécessitera la modification suivante :

**> MODERNISER LES AMÉNAGEMENTS ET LES INFRASTRUCTURES À CERTAINES GARES (EN PRIORITÉ - LIGNES DEUX-MONTAGNES, DORION-RIGAUD ET BLAINVILLE-SAINT-JÉRÔME)**

Le coût de ces projets est de l'ordre de 10 M\$. Les travaux comprennent l'amélioration de l'accès à la gare de Baie-d'Urfé.

Le service bénéficiera grandement d'une synchronisation entre les autobus et les trains, particulièrement sur les lignes Montréal/Deux-Montagnes et Montréal/Dorion-Rigaud.

L'AMT propose d'acheter des locomotives et des voitures de passagers afin d'accroître la capacité d'accueil. Six nouvelles locomotives et cinquante voitures à deux niveaux sont nécessaires pour améliorer le service. Ce projet implique l'aménagement de sites de garage et de centres d'entretien. L'ensemble des coûts prévus par l'AMT représente une somme de 336 M\$ répartie sur une période de plus de dix ans.

L'AMT s'engage aussi à accroître la fiabilité des trains existants en achetant et en réhabilitant des locomotives et des voitures de passagers. Les besoins d'acquisition sont de neuf locomotives

diesel/électriques et de 54 voitures à deux niveaux. De plus, la réhabilitation de 82 voitures de passagers est requise. Sur vingt ans, les coûts impliqués sont évalués à 378 M\$.

### 3. EN RÉSUMÉ

Montréal propose de développer considérablement l'offre de transport en commun sur le territoire de l'agglomération de façon à satisfaire les besoins de mobilité des Montréalais tout en réduisant la dépendance à l'automobile.

La stratégie employée est vaste et diversifiée. Elle compte sur une consolidation des moyens de transport déjà existants, qui ont fait leur preuve, comme le métro. Mais elle compte aussi sur l'introduction d'un réseau de tramways moderne et d'un réseau de services rapides par bus, qui sont des modes à capacité intermédiaire. Ces nouveaux modes donnent non seulement de nouvelles options de transport aux usagers, mais augmentent aussi l'efficacité du système dans son ensemble en jouant la carte de la complémentarité avec le métro et les autobus réguliers. De plus, ces projets permettent de couvrir efficacement les territoires desservis, à moindre coût par rapport à des prolongements de métro.

Un volet de cette stratégie consiste à offrir des services d'autobus mieux adaptés aux exigences d'aujourd'hui, plus rapides, fiables et confortables, en misant sur des modes d'exploitation plus efficaces et des innovations technologiques performantes comme les systèmes d'exploitation.

Sur le plan du transport régional, le *Plan de transport* recommande de poursuivre l'effort de mise en place d'infrastructures et de services nouveaux. Le projet de train de l'Est comblera en particulier l'une des principales lacunes au sein des corridors métropolitains. Le projet, né d'un consensus régional, servira les intérêts des Montréalais.

L'ensemble des projets de transport en commun proposés impliqueront des investissements massifs que les gouvernements supérieurs, la communauté et Montréal devront réaliser sur plusieurs années. Il comportera également une augmentation des dépenses d'exploitation. Le tableau 4 présente l'ordre de grandeur des coûts par grandes composantes. Au total, les investissements sur une période de 15 à 20 ans se chiffrent à un montant de l'ordre de 6,3 G\$. Par ailleurs, le niveau des dépenses d'exploitation sera augmenté de l'ordre de 140 M\$ par année, le budget d'exploitation 2007 de la STM étant de l'ordre de 880 M\$, dont environ 310 M\$ provenant de l'agglomération de Montréal.

**TABLEAU 4** | Coûts des projets de transport en commun proposés par Montréal (en M\$)

	COÛT D'IMMOBILISATION				COÛT ANNUEL DE FONCTIONNEMENT
	0-5 ans	5-10 ans	+10 ans	TOTAL	
<b>Métro</b>	<b>207</b>	<b>1 140</b>	<b>2 525</b>	<b>3 872</b>	<b>33,1</b>
Remplacement des voitures du métro MR-63		1 140		<b>1 140</b>	
Remplacement des voitures du métro MR-73			1 140	<b>1 140</b>	
Prolongements du réseau de métro					
- ligne 5 (bleue) de Saint-Michel à Pie-IX	170			<b>170</b>	2,9
- ligne 5 (bleue) de Pie-IX à Anjou			775	<b>775</b>	13,0
- ligne 2 (orange) de Côte-Vertu à Bois-Franc			340	<b>340</b>	5,7
Autres interventions	37			<b>37</b>	11,5
<b>Tramways</b>	<b>260</b>	<b>725</b>		<b>985</b>	<b>38,0</b>
Ligne de tramway desservant le Centre des affaires et le Vieux-Montréal	260			<b>260</b>	13,0
Ligne de tramway sur les axes du Parc et René-Lévesque		475		<b>475</b>	13,4
Ligne de tramway sur l'axe Côte-des-Neiges		250		<b>250</b>	11,6
Lignes de tramway sur d'autres axes stratégiques (phases ultérieures)	À déterminer				À déterminer
<b>Services rapides par autobus (SRB)</b>	<b>55</b>	<b>70</b>		<b>125</b>	<b>20,0</b>
Ligne SRB dans l'axe Pie-IX/centre-ville	55	45		<b>100</b>	15,0
Ligne SRB sur Henri-Bourassa		25		<b>25</b>	5,0
Lignes SRB dans des emprises ferroviaires inutilisées	À déterminer				À déterminer
<b>Réseau d'autobus</b>	<b>214</b>	<b>166</b>	<b>94</b>	<b>474</b>	<b>50,0</b>
Augmentation du parc d'autobus (500 autobus)	132	84	84	<b>300</b>	
Mesures préférentielles pour autobus sur plusieurs artères de l'île de Montréal	30	30		<b>60</b>	
Dessertes express					25,0
Modes d'exploitation	47	47		<b>94</b>	
Qualité de service et accessibilité	5	5	10	<b>20</b>	25,0
Mesures environnementales	Coûts internes à la STM				Coûts internes à la STM
<b>Projets métropolitains priorités par Montréal</b>	<b>850</b>	<b>33</b>	<b>15</b>	<b>898</b>	
Train de l'Est	300			<b>300</b>	
Navette ferroviaire entre l'aéroport international Montréal-Trudeau et le centre-ville de Montréal	550			<b>550</b>	
Liaisons métropolitaines par autobus		33	15	<b>48</b>	
<b>TOTAL</b>	<b>1 586</b>	<b>2 134</b>	<b>2 634</b>	<b>6 354</b>	<b>141,1</b>

## A2 Favoriser les modes actifs

### La marche : chaque pas compte

#### 1. LES ORIENTATIONS

MONTRÉAL EST RECONNUE COMME UNE VILLE SÉCURITAIRE OÙ IL FAIT BON DÉAMBULER, DE JOUR COMME DE SOIR. LA MARCHÉ EST D'AILLEURS LE PRINCIPAL MODE DE DÉPLACEMENT DE BEAUCOUP DE MONTRÉALAIS, NOTAMMENT CEUX QUI HABITENT DANS LES QUARTIERS CENTRAUX. PLUSIEURS FACTEURS PEUVENT EXPLIQUER LA POPULARITÉ DE LA MARCHÉ DANS CES QUARTIERS. OUTRE LA DENSITÉ DE L'HABITAT QUI Y EST PLUS ÉLEVÉE, ON OBSERVE ÉGALEMENT UNE PLUS GRANDE MIXITÉ DES FONCTIONS URBAINES.

Notons que, sur le territoire de l'île de Montréal, 35 % des déplacements inférieurs à deux kilomètres sont effectués à pied<sup>13</sup>. Par ailleurs, la presque totalité des déplacements effectués à pied sur l'île de Montréal (96 %) s'effectuent sur une distance de moins de deux kilomètres. Une étude récente de la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL)<sup>14</sup> a d'ailleurs confirmé l'intérêt des Montréalais pour la pratique de la marche. L'étude de la SCHL indique, que parmi les personnes ayant fait au moins un déplacement au cours de la journée de référence, les résidants de Montréal sont les moins susceptibles d'avoir effectué tous leurs déplacements en voiture au cours de la journée. De plus, la proportion d'utilisateurs exclusifs de l'automobile parmi les résidants des quartiers centraux était de 29 % à Montréal, contre 43 % à Toronto, 56 % à Vancouver et 66 % à Calgary.



Dans le passé, des gestes concrets ont été posés pour rendre la marche plus agréable et sécuritaire :

- le maintien de l'interdiction du virage à droite aux feux rouges sur l'ensemble du territoire ;
- l'installation de feux piétons à décompte numérique ;
- la sécurisation des abords de certaines écoles (marquage, signalisation et surveillance) ;
- l'allocation de plus de temps de traversée aux piétons dans le phasage des feux ;
- l'implantation de mesures de modération de la circulation ;
- l'élargissement des trottoirs, notamment au centre-ville (Quartier international, rue McGill, boulevards Saint-Laurent et De Maisonneuve, etc.) ;
- la réduction des largeurs de traversée des piétons à certains carrefours ;
- l'augmentation du nombre de policiers affectés à la sécurité et à la circulation ;
- la campagne de sensibilisation (Opération Bon pied, bon œil!) par laquelle le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) invite les piétons et les conducteurs à se faire de l'œil au passage.

Par ailleurs, Montréal a adopté récemment plusieurs documents stratégiques, comme le *Plan d'urbanisme*, le *Premier plan stratégique de développement durable* et le *Guide d'aménagement pour un environnement urbain sécuritaire*, qui reconnaissent tous le rôle primordial de la marche en matière de qualité de vie.

Cependant, depuis la deuxième moitié du <sup>xx</sup>e siècle, à Montréal comme dans la plupart des villes, l'automobile est devenue de plus en plus présente au point que, comme l'a souligné le *Plan d'urbanisme*, certains secteurs ont été et sont encore conçus en fonction de la voiture et forment souvent des espaces moins agréables et moins sécuritaires pour les piétons. Des quartiers à faible densité, éloignés des pôles d'emplois, et des centres commerciaux dédiés essentiellement aux personnes motorisées, ont été structurés en fonction de l'usage de l'automobile. On reconnaît ces secteurs aux éléments suivants :

- les carences sur le plan du mobilier urbain ;
- les déficiences concernant les trottoirs ou l'absence de trottoir ;
- la largeur des chaussées ;
- l'effet de coupure dans les cheminements piétonniers ;
- la vitesse excessive des véhicules.

Notons que le clivage entre les quartiers centraux et ceux qui se sont développés depuis une trentaine d'années est frappant. Alors que les quartiers centraux affichent une part modale de la marche variant entre 40 % et 50 % en pointe du matin, pour les déplacements de moins de deux kilomètres, les secteurs périphériques sont sous la barre des 20 %.

À l'échelle de l'île, cela se traduit par une baisse constante de la part modale de la marche en pointe du matin depuis 1987. Pour les moins de 17 ans, la marche, comme mode de déplacement principal, est passée de 52 % en 1993 à 45 % en 2003 pour les distances de moins de deux kilomètres. En ce qui a trait aux déplacements

effectués à pied et à vélo vers l'école, ils atteignent 40 %, un pourcentage qui diminue aussi continuellement.

Consciente de l'importance de la marche en matière de santé publique, Montréal vise à augmenter de manière considérable les déplacements à pied en période de pointe d'ici 2021. Il s'agit là d'un objectif tout à fait plausible, moyennant toutefois des changements radicaux dans la façon de concevoir l'espace dévolu aux piétons.

Montréal reconnaît trois types de problèmes qui limitent la pratique de la marche. Premièrement, la sécurité des piétons est souvent affectée par les conflits avec les autres usagers de l'espace public. Deuxièmement, les surfaces réservées aux piétons, en grande partie les trottoirs, sont inadéquates en maints endroits : manque d'uniformité des surfaces de trottoirs, fosses de plantations trop profondes et sans grillage, drainage déficient de la rue à la base des incidents de piétons éclaboussés. Enfin, les aménagements urbains ne tiennent pas suffisamment compte des besoins du piéton en termes de continuité des cheminements, de convivialité des espaces et d'accessibilité aux lieux, notamment aux écoles et aux points d'embarquement du transport en commun.

## 2. LES INTERVENTIONS PROPOSÉES

En 2006, un projet de charte du piéton a fait l'objet d'une consultation publique menée par la Commission du conseil municipal sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif. Il contenait une des grandes orientations du Plan, soit la primauté du piéton dans le système de transport de Montréal, et proposait un nouveau partage de la rue pour rendre la marche plus conviviale et sécuritaire.

Afin de faire de la marche le mode privilégié et d'entreprendre un renversement de la tendance à la baisse de sa pratique, Montréal propose une charte afin d'enclôser le principe d'un nouveau partage de la rue favorable à la marche, qui implique notamment un resserrement de la place des modes motorisés au profit des piétons.

Le chapitre *Positionnement* contient la *Charte du piéton* de Montréal, qui fait partie intégrante du *Plan de transport*.

La Charte touche à tous les aspects de la vie des piétons dans la ville, notamment la sécurité, le confort et l'accessibilité. Chapeautées par la Charte, les interventions suivantes sont proposées par Montréal.

## 2.1 LA MISE EN ŒUVRE DE LA CHARTE DU PIÉTON

Le déploiement de la *Charte du piéton* au sein des arrondissements et des villes reconstituées comprend trois projets :

### > RÉALISER LES PLANS D'ACTION

Ce projet consiste à dresser, au sein des arrondissements et des villes, un portrait de la situation sur leur territoire et à définir les priorités d'interventions permettant d'améliorer les conditions de la marche, en ciblant prioritairement les actions permettant de corriger les déficiences du réseau piétonnier. Les plans d'action comprendront la piétonnisation de certaines rues ou de certains secteurs, en faisant appel au concept européen connu sous le vocable de *quartiers verts*. La réalisation des plans d'action prévus dans la *Charte du piéton* représente une dépense de l'ordre de 1 M\$ au cours des cinq prochaines années.

Le centre-ville fera l'objet d'une attention particulière. Une analyse exhaustive des conditions existantes à proximité des pôles générateurs d'achalandage piétonnier sera réalisée, particulièrement aux abords des lieux d'embarquement du transport en commun. À titre d'exemple, lors de la réalisation de la piste cyclable sur le boulevard De Maisonneuve, les 36 intersections concernées ont été revues pour leur donner un fort caractère piéton.

Pour la réalisation de ces plans d'action, Montréal favorisera une approche basée sur un partenariat avec le milieu universitaire, plus particulièrement avec les écoles d'urbanisme et de génie du transport, ainsi qu'avec la Direction



de santé publique de Montréal, l'Institut national de santé publique du Québec, Héritage Montréal et l'organisme Québec en forme<sup>15</sup>.

Les plans d'action seront intégrés aux plans locaux de déplacement que devront réaliser les villes et les arrondissements.

### > DÉFINIR ET PROMOUVOIR LES MEILLEURES PRATIQUES

La définition et la promotion des réalisations respectueuses des objectifs de la *Charte du piéton* sur le territoire de Montréal permettront d'assurer la diffusion des projets au sein de la population et d'encourager la participation citoyenne à la vie municipale.

Des prix seront remis annuellement afin d'encourager les villes et les arrondissements à déployer des pratiques respectueuses de la Charte. Un colloque annuel regroupant les partenaires municipaux permettra de partager l'expertise développée en cours d'année à l'intérieur des projets réalisés. Ce sera l'occasion de valoriser les initiatives locales.

Une telle approche permettra de recenser les réalisations. L'information ainsi recueillie sera colligée sous forme de fiches regroupées dans un recueil. Les informations seront rendues publiques par le biais d'Internet, au bénéfice de l'ensemble de la collectivité.

### > ÉLABORER UN GUIDE D'AMÉNAGEMENT, INCLUANT LES CRITÈRES D'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

L'élaboration de ce guide permettra de mettre à jour et d'harmoniser les critères et les normes d'aménagement des voies publiques et des parcs au regard des besoins des piétons sur le territoire de Montréal. Il comprendra une section portant



sur les besoins spécifiques des personnes ayant des limitations fonctionnelles. La confection du guide sera réalisée en partenariat avec les divers organismes partenaires de la Ville.

Ce projet sera réalisé dès l'adoption du *Plan de transport* afin qu'il serve d'outil de référence aux villes et aux arrondissements dans le contexte de l'élaboration de leur plan d'action et de la mise en œuvre de la *Charte du piéton*.

Le guide portera une attention particulière à l'emplacement et à la configuration du mobilier urbain, à la largeur des trottoirs, à la dimension des terrasses et à l'harmonisation de tous ces aménagements à l'intérieur d'un même espace urbain de manière à sécuriser le déplacement des personnes ayant des limitations fonctionnelles.

## 2.2 LA SÉCURITÉ DES PIÉTONS

Le SPVM a mis sur pied et a coordonné, de 2005 à 2007, la *Table de concertation provinciale sur les piétons*. Le mandat de cette Table était de soumettre des recommandations visant à réduire le nombre d'accidents de la circulation impliquant les piétons.

Afin d'améliorer la sécurité des piétons sur son territoire tout en tenant compte des recommandations de la Table, Montréal s'engage à :

### ➤ ADAPTER LES FEUX DE CIRCULATION AUX BESOINS DES PIÉTONS

Ce projet consiste à compléter le programme déjà en cours. D'ici cinq ans, tous les feux de circulation seront modifiés afin d'améliorer la

sécurité des piétons. Les anciens feux équipés de contrôleurs mécaniques seront graduellement remplacés par des contrôleurs électroniques. Ce projet sera l'occasion de renforcer le caractère piéton du centre-ville.

Le projet permettra à Montréal :

- d'améliorer le confort et la sécurité des piétons par l'ajout de phases exclusives, parfois aux quatre coins de l'intersection simultanément;
- de poursuivre le rajustement du temps alloué aux piétons pour traverser la chaussée à une vitesse de marche réduite, pour favoriser les personnes âgées et les familles avec de jeunes enfants.



### ➤ IMPLANTER DES FEUX À DÉCOMPTE NUMÉRIQUE AUX INTERSECTIONS

Il y a actuellement 962 intersections munies de feux à décompte numérique à Montréal, soit 44 %. Cette proportion est de 46 % pour l'agglomération. Le projet consiste à compléter le programme déjà en cours et à cibler les intersections où l'ajout de feux pour piétons à décompte numérique est justifié. Compte tenu des retombées, là où cela est requis, les feux de circulation seront équipés de tels systèmes et ce, d'ici 2010. Le coût de ce projet est estimé à 1,8 M\$. Une partie de cette somme pourrait provenir du *Programme d'infrastructures Canada-Québec* (PICQ).

### ➤ ASSURER LE RESPECT DES PASSAGES PIÉTONNIERS ET DES PIÉTONS AUX INTERSECTIONS

Comme l'a démontré la Direction de santé publique de Montréal dans un rapport publié en 2005<sup>16</sup>, en moyenne cinq piétons par jour sont blessés sur l'île de Montréal. La figure 11 illustre la répartition géographique des piétons blessés. Comme on peut le constater, il y a une concentration de collisions avec blessés dans les arrondissements centraux, pourtant reconnus comme étant ceux qui présentent le plus grand pourcentage de citoyens utilisant le transport en commun et les modes actifs, tout en étant également les moins motorisés. Ainsi ceux qui choisissent les modes autres que l'auto en subissent malgré tout les conséquences, notamment en matière de santé et de qualité de vie.

Le non-respect des passages piétonniers étant généralisé, Montréal entend remédier à cette situation pour assurer la sécurité des piétons et favoriser la pratique de la marche. Pour y parvenir, Montréal agira sur plusieurs plans : l'amélioration de la signalisation, l'intensification du marquage, le renforcement du contrôle

policiers et la réalisation de campagnes annuelles de sensibilisation. En priorisant le respect des passages piétonniers et des piétons aux intersections, Montréal annonce son intention de ne plus tolérer les mauvaises habitudes qui se sont développées au fil des ans.

L'urgence de la situation milite en faveur d'actions immédiates dans ce domaine. Ainsi Montréal révisera, dès 2008, l'ensemble des passages piétonniers pour en améliorer la visibilité pour les automobilistes et la sécurité pour les piétons. Elle lancera également une vaste campagne de sensibilisation au respect du *Code de la sécurité routière* en compagnie de partenaires. De plus, la signalisation sera graduellement améliorée et le contrôle policier renforcé. Le coût de ce projet est évalué à 4,4 M\$, dont 4 M\$ dès 2008 pour la révision des passages piétonniers. Une somme de 100 000\$ est prévue annuellement pour la campagne de sensibilisation.

### ➤ DÉGAGER LES INTERSECTIONS

Dans plusieurs cas, les piétons ne sont pas visibles aux intersections en raison de la présence de véhicules qui y sont stationnés jusqu'à la ligne d'arrêt. En éliminant les places de stationnement aux intersections, piétons et automobilistes seront donc mutuellement plus visibles, ce qui augmentera leur sécurité.

Dès 2008, Montréal éliminera des places de stationnement situées aux intersections sur les artères, en collaboration avec les villes et les arrondissements. Les secteurs où la densité de piétons est la plus élevée seront priorités, notamment dans la partie centrale de Montréal et en particulier à proximité des maisons d'enseignement, des établissements de santé et des lieux d'embarquement du transport en commun. Il s'agit là d'une étape importante de la réappropriation de l'espace public pour servir d'autres clientèles que l'automobiliste.

### ➤ SÉCURISER LES ABORDS DES ÉTABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENT ET DE SANTÉ

Montréal a déjà eu un programme d'amélioration de la sécurité aux abords des écoles. Grâce à ce programme, plus de 300 écoles ont fait l'objet de mesures visant à accroître la sécurité. La Ville s'engage à redonner vie à ce programme. Les écoles sélectionnées feront l'objet d'une attention particulière sur le plan de la signalisation, des passages d'écoliers, des arrêts d'autobus, des corridors et de la réglementation de stationnement. Les directions d'école seront mises à contribution pour l'administration de ce programme qui sera supervisé par les arrondissements et les villes et soutenu par le SPVM. Le coût de ce programme qui débutera en 2008 est évalué à 3,5 M\$.

Ce programme comprendra également un volet pour les établissements de santé.

## 2.3 LE CONFORT

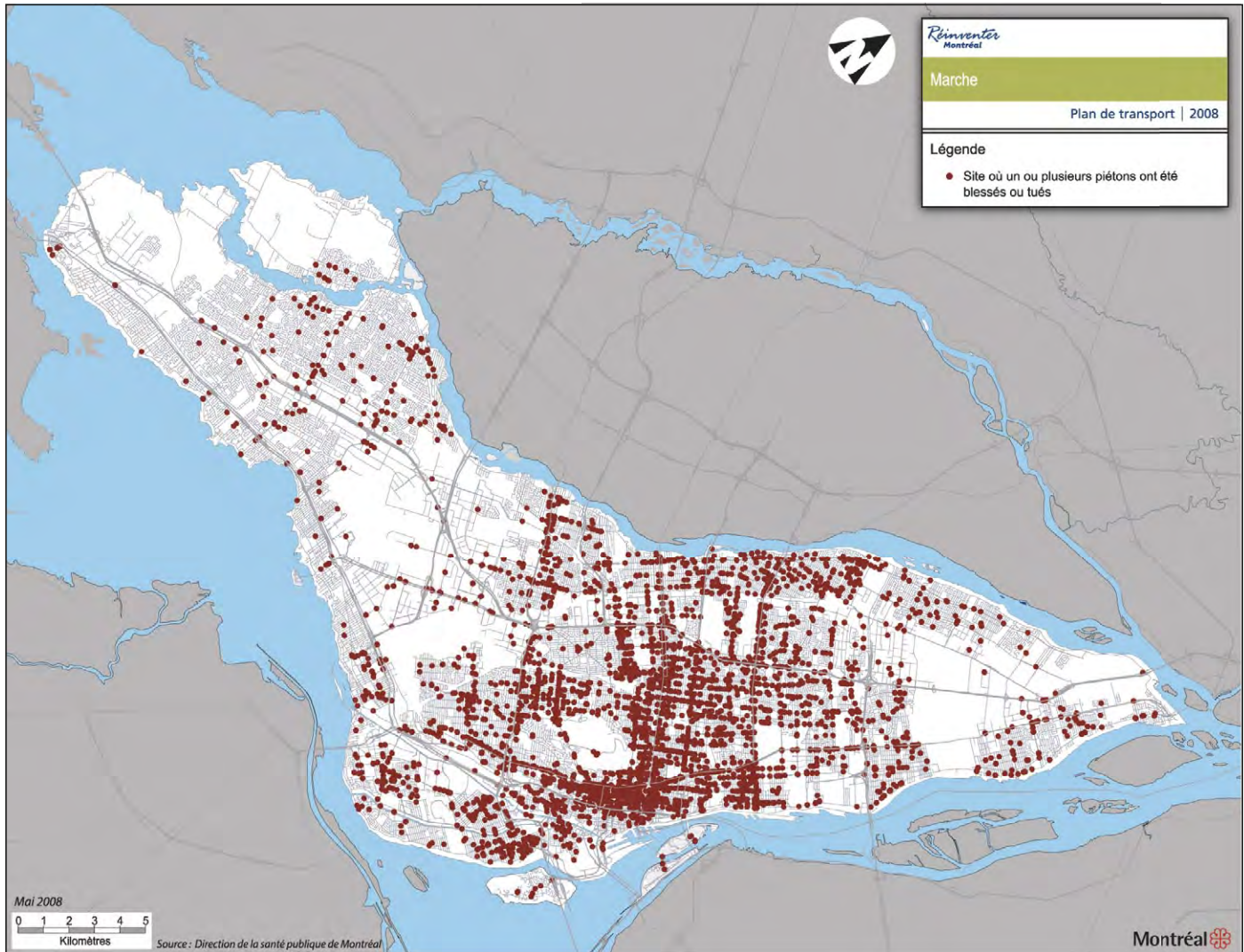
Afin de rendre la marche plus agréable, Montréal entend :

### ➤ DÉVELOPPER ET METTRE EN PLACE UN PROGRAMME SYSTÉMATIQUE DE RÉFECTION DES TROTTOIRS, PARTICULIÈREMENT DANS LES QUARTIERS À HAUTE DENSITÉ DE POPULATION

Pour s'assurer de la qualité du réseau de trottoirs, Montréal mettra sur pied un programme de réfection comprenant :

- la préparation de relevés des déficiences affectant le confort et la sécurité des piétons ;
- la préparation d'un guide d'harmonisation des pratiques ;
- la programmation des interventions.

**FIGURE 11** | Localisation des piétons victimes de collision routière nécessitant une intervention ambulancière 1998-2003



Ce projet nécessite une enveloppe budgétaire considérable de l'ordre de 25 M\$ pour les cinq prochaines années. Cela comprend une étude préliminaire qui permettra de déterminer les secteurs où des interventions sont nécessaires, de préparer le guide d'harmonisation des pratiques et de développer le programme des interventions. Contrairement à ce qui se faisait antérieurement, ce programme de réfection des trottoirs sur le réseau artériel ne sera plus dépendant du programme des chaussées.

#### > DÉNEIGER ET DÉGLACER EN PRIORITÉ LES TROTTOIRS

Pendant des années, la priorité des opérations de déneigement était accordée à l'espace où circulent les véhicules motorisés. Dorénavant, les piétons ont la priorité. En effet, depuis le dépôt de la version préliminaire de la *Charte du piéton*, plusieurs arrondissements ont modifié les pratiques de déneigement afin de prioriser les trottoirs et les lieux d'accès au transport en commun.

Par ailleurs, dans le contexte des changements climatiques anticipés pour les prochaines années, Montréal reverra en profondeur les opérations de déneigement et de déglacage. De nouvelles méthodes de déglacage seront élaborées et les priorités de déneigement seront révisées en vue d'assurer la sécurité des piétons.

### 2.4 L'INTÉGRATION DES BESOINS DES PIÉTONS EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT

Les quartiers résidentiels, les zones scolaires, la périphérie des parcs, les foyers pour personnes âgées, les hôpitaux et les lieux d'accès au transport en commun doivent être traités comme des secteurs sensibles, car ils constituent le cœur du milieu de vie des Montréalais et définissent son identité.



Par ailleurs, les barrières physiques qui brisent la continuité des cheminements piétonniers seront éliminées progressivement, là où cela est possible. Certains noyaux d'activités importants de la partie centrale, bien que rapprochés, sont malgré tout isolés à défaut de lien de qualité, malgré la présence de nombreux tunnels et passerelles. Dans certains cas, les aménagements sont intimidants et incitent au contraire les piétons à modifier leur itinéraire pour les éviter.

Ainsi consciente de l'importance de la convivialité en ce qui a trait à la marche, Montréal consent à :

#### > DÉPLOYER DES MESURES FAVORABLES AUX PIÉTONS AUX ABORDS DES STATIONS DE MÉTRO, DES GARES DE TRAIN DE BANLIEUE ET DES POINTS D'EMBARQUEMENT MAJEURS DU RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN

Comme l'a souligné le *Plan d'urbanisme*, les usagers du transport en commun sont des adeptes de la marche. Le *Plan d'urbanisme* mentionne que les abords des points d'accès au transport en commun constituent d'importants lieux de passage et de rencontre et doivent s'inscrire au sein des milieux de vie comme de véritables places publiques devant

être aménagées de manière à en faire des lieux conviviaux. Pour ce faire, Montréal améliorera l'accès aux stations de métro, aux gares de train de banlieue et aux points d'embarquement majeurs du réseau de transport en commun tels que les terminus d'autobus.

L'ensemble des lieux d'embarquement seront étudiés et des interventions seront priorisées. Le programme qui sera mis en place visera annuellement dix stations de métro et cinq gares de train de banlieue ou terminus. Un montant de 1,25 M\$ est prévu pour implanter d'ici cinq ans une signalisation directionnelle, du mobilier urbain, des dispositifs de sécurité et divers aménagements. Des sommes supplémentaires pourraient être investies ultérieurement une fois que le plan d'intervention aura été finalisé.

#### ➤ PIÉTONNISER CERTAINES RUES

Le projet consiste à cibler des axes et des pôles fortement achalandés par les piétons qui pourraient être piétonnisés, prioritairement dans les arrondissements centraux. Les conseils d'arrondissement, de concert avec le comité exécutif, auront la responsabilité de dresser la liste des rues pouvant être piétonnisées. Les concepts proposés seront soumis à la consultation des citoyens.

La Ville de Montréal a développé, jusqu'à maintenant, plusieurs modes de fermeture de rues : la piétonnisation de courte durée, festive, saisonnière et complète. À l'intérieur de ce projet, la formule sera flexible et permettra le maintien de l'accès véhiculaire aux personnes autorisées, notamment les résidants.

Dès l'automne 2008, Montréal consultera les villes et les arrondissements sur les axes qui pourraient être piétonnisés au centre-ville et dans d'autres secteurs. Le choix de ces axes

s'effectuera en fonction de critères tels que la vocation, l'achalandage, le gabarit, etc. Le Vieux-Montréal, qui reçoit entre 13 et 15 millions de visiteurs annuellement, est déjà ciblé à cette fin dans le cadre du *Plan de transport intégré du Vieux-Montréal*, notamment la rue Saint Paul.



De tels projets amélioreront la qualité de vie des résidents et la sécurité des déplacements à pied et en vélo, tout en diminuant la dépendance à l'auto. Ils seront soumis à une analyse des impacts sur l'équilibre des activités urbaines et sur la qualité de vie des riverains, conformément au *Plan d'urbanisme*.

#### ➤ CONSOLIDER LE CARACTÈRE PIÉTONNIER DU CENTRE-VILLE ET DES QUARTIERS CENTRAUX

Conformément aux orientations du *Plan d'urbanisme*, Montréal entend privilégier la place accordée aux piétons lors du réaménagement du domaine public. Les rues de la partie centrale de Montréal et, en particulier celles du centre-ville, par exemple les rues dites d'ambiance devant

offrir des conditions de déplacement confortables, agréables et stimulantes aux piétons, recevront un traitement particulier.

Ultérieurement, les arrondissements et les villes liées feront l'objet d'interventions et bénéficieront de l'expertise ainsi développée.

#### ➤ POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU PIÉTONNIER INTÉRIEUR (RÉSO) ET AMÉLIORER LA SIGNALISATION

Le réseau piétonnier intérieur (RÉSO), illustré à la figure 12, a pris forme en 1962 avec la construction d'un lien protégé entre la gare Centrale et la galerie marchande de la Place Ville-Marie. Il totalise aujourd'hui plus de trente kilomètres, ce qui en fait l'un des plus étendus au monde. Il s'articule autour de dix stations de métro du centre-ville et joue un rôle majeur dans les déplacements de personnes. Certaines études estiment à 500 000 le nombre de personnes qui l'empruntent quotidiennement.

Le réseau piétonnier intérieur joue un rôle complémentaire au réseau de surface, en particulier dans le Centre des affaires, où il permet de désengorger les trottoirs. Il favorise aussi l'intermodalité en reliant des équipements de transport majeurs, tels la gare Lucien-L'Allier, la gare Centrale et les terminus d'autobus du centre-ville, au métro et à plusieurs immeubles et universités. Au fil des ans, le réseau a évolué au gré de divers projets immobiliers.

Le réseau piétonnier intérieur fait la fierté des Montréalais et, dans ce contexte, Montréal entend saisir toutes les possibilités offertes par les nouveaux projets pour le consolider, notamment à l'intérieur de projets de développement à vocation culturelle ou institutionnelle envisagés aux abords de la Place des Arts et dans le Quartier de la santé.

FIGURE 12 | Réseau piétonnier intérieur





Les projets suivants sont particulièrement visés :

- les futurs pavillons de l'Université Concordia, en lien avec la station Guy-Concordia ;
  - la construction du CHUM et le développement du futur Quartier de la santé, à proximité de la station Champ-de-Mars ;
  - le prolongement de « l'axe international » du réseau (Place Bonaventure/Palais des congrès de Montréal) dans le Quartier de la santé, en lien avec la station de métro Champ-de-Mars ;
  - l'extension de « l'axe culturel » du réseau (Place des Arts/Palais des congrès de Montréal) pour relier les nouveaux équipements du Quartier des spectacles.
- graduellement à d'autres tronçons et immeubles. Fort du succès remporté dans le secteur du QIM et de l'appréciation des Montréalais, Montréal s'engage à :
    - poursuivre la mise en place d'une signalisation uniforme ;
    - assurer une meilleure complémentarité entre les réseaux intérieur et de surface en incluant, dans la signalisation RÉSO, les destinations majeures situées en surface ;
    - améliorer la qualité de la signalisation ;
    - intégrer des œuvres d'art dans le réseau intérieur ;
    - assurer l'accès aux personnes ayant des limitations fonctionnelles dans le cadre des nouveaux aménagements.

Par ailleurs, Montréal évaluera la possibilité de relier le campus du centre-ville de l'Université McGill au RÉSO et au métro.

Enfin, le projet de signalisation uniforme, implanté d'abord dans le Quartier international avec la collaboration des propriétaires riverains, s'étend

étroite collaboration avec divers organismes représentant les personnes ayant des limitations fonctionnelles. Cette collaboration fructueuse se poursuivra dans le futur.

#### ➤ ÉLABORER ANNUELLEMENT UN PLAN D'ACTION EN MATIÈRE D'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

La Ville de Montréal travaille depuis plusieurs années en étroite collaboration avec divers partenaires associatifs pour tenir compte des besoins des personnes à mobilité réduite. Depuis le *Sommet de Montréal* de juin 2002, l'accessibilité universelle est une priorité municipale. Dans ce contexte et compte tenu des modifications apportées à la *Loi assurant l'exercice des droits des personnes handicapées en vue de leur intégration scolaire, professionnelle et sociale*, la Ville s'est engagée avec ses partenaires associatifs à élaborer annuellement un plan d'action et un bilan des actions réalisées suivant quatre axes de développement : l'accessibilité architecturale, l'accessibilité des programmes, des services et des emplois, la sensibilisation et la formation des employés de Montréal et, finalement, l'accessibilité des communications municipales.

Les actions permettant d'améliorer l'accès au transport en commun sont présentées dans le chapitre A1.

Par ailleurs, le *Plan d'action 2008 de la Ville de Montréal en matière d'accessibilité universelle* prévoit les projets suivants :

- réviser les normes d'aménagement du domaine public pour le rendre universellement accessible et intégrer ces normes dans un guide d'aménagement piéton ;
- poursuivre l'installation des feux piétons à décompte numérique, tel qu'il a été présenté précédemment ;

### 2.5 L'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE

Pour toutes les interventions proposées, Montréal prendra en considération les besoins des personnes ayant des limitations fonctionnelles. D'ailleurs, la Ville de Montréal travaille déjà en

- poursuivre l'installation des dalles tactiles à hauteur des bateaux pavés pour la détection des intersections par les personnes ayant des limitations visuelles (projet pilote) ;
- poursuivre l'installation des signaux sonores aux trente intersections ciblées afin d'améliorer l'accessibilité pour les personnes ayant des limitations visuelles.

Le budget associé à la démarche sera évalué annuellement, sur la base du plan d'action annuel présenté et des résultats obtenus.

### 3. EN RÉSUMÉ

Montréal veut augmenter la pratique de la marche et propose des actions qui touchent à la sécurité, au confort et à la convivialité des déplacements. Les Montréalais ne doivent plus

sacrifier leur qualité de vie pour permettre l'adaptation du tissu urbain à la voiture. Au contraire, tous les moyens seront pris pour permettre aux Montréalais de se réapproprier l'espace public, en particulier la rue, ce qui aidera à retenir et même à attirer les ménages à Montréal. La *Charte du piéton* fournira l'encadrement nécessaire à la réalisation des actions pour donner aux piétons une place prioritaire dans le système de transport.

**TABLEAU 5** | Coûts des projets dans le domaine de la marche (en milliers \$)

LA MARCHÉ	COÛT PONCTUEL	COÛT D'IMMOBILISATION				COÛT ANNUEL DE FONCTIONNEMENT
		0-5 ans	5-10 ans	+10 ans	TOTAL	
Réaliser les plans d'actions prévus dans la <i>Charte du piéton</i>	1 000					
Définir et promouvoir les meilleures pratiques	100					50
Élaborer un guide d'aménagement pour les piétons, incluant les critères d'accessibilité universelle	100					
Adapter les feux de circulation aux besoins des piétons		600			<b>600</b>	
Implanter des feux à décompte numérique aux intersections		1 800			<b>1 800</b>	
Assurer le respect des passages piétonniers et des piétons aux intersections	100	4 300			<b>4 300</b>	100
Dégager les intersections	50	250			<b>250</b>	
Sécuriser les abords des institutions d'enseignement	500	3 000			<b>3 000</b>	
Mettre en place un programme systématique de réfection des trottoirs	500	25 000			<b>25 000</b>	
Déneiger et déglacer en priorité les trottoirs	100					
Déployer des mesures favorables aux piétons aux abords des points d'embarquement majeurs au réseau de transport en commun	250	1 000			<b>1 000</b>	
Piétonniser certaines rues	1 000		10 000		<b>10 000</b>	
Consolider le caractère piétonnier du centre-ville et des quartiers centraux	<i>À déterminer</i>					
Poursuivre le développement du réseau piétonnier intérieur (RÉSO) et améliorer la signalisation	50	250			<b>250</b>	
Élaborer annuellement un plan d'action en matière d'accessibilité universelle						50
<b>TOTAL</b>	<b>3 750</b>	<b>36 200</b>	<b>10 000</b>		<b>46 200</b>	<b>200</b>

## Le vélo : en vitesse supérieure !

### 1. LES ORIENTATIONS

Le vélo connaît une popularité croissante, particulièrement comme moyen de transport utilitaire. Ses bienfaits sont aujourd'hui largement reconnus : peu encombrant, rapide, efficace et non polluant. Il est, de plus, bénéfique pour la santé. La mise en place d'incitatifs à une plus grande utilisation du vélo présente donc des avantages multiples dont, notamment, une amélioration de la santé publique et une augmentation de la qualité de vie en milieu urbain. De plus, l'aménagement de nouvelles voies cyclables permet de donner un nouveau sens à la rue en la rendant plus accueillante, plus conviviale et sécuritaire. Cette mesure d'apaisement de la circulation améliore, par la même occasion, la mobilité de tous les utilisateurs, qu'ils soient cyclistes, piétons ou encore automobilistes tout en assurant un partage plus équitable de la voirie urbaine.

Pourtant, les infrastructures cyclables réservées à l'usage exclusif du vélo à Montréal, au cours des dernières années, n'ont pas su évoluer au même rythme que sa popularité. De même, peu de progrès a été constaté au chapitre de l'amélioration des stationnements pour vélos et de son intégration aux différents systèmes de transports publics tels le métro, les autobus, les taxis et les trains de banlieue.

Si la Ville de Montréal a pu se hisser au sommet du palmarès des meilleures villes cyclables en Amérique du Nord en 1999 et se distinguer en 2001 en remportant le titre de meilleure ville cyclable dans la catégorie des villes de plus d'un million d'habitants, il reste beaucoup à faire pour reconquérir les titres prestigieux ou, à tout le moins, se maintenir dans le peloton de tête des villes résolument tournées vers la mise en place de mesures favorables à la pratique du vélo.

Un virage s'impose. Et, à ce titre, la Ville fait le pari de devenir, au cours des années qui viennent, la ville cyclable par excellence, un modèle d'inspiration par la mise en place de mesures audacieuses et à l'avant-garde. C'est de cette façon seulement que seront changer les habitudes et les comportements qui permettront de tendre vers une utilisation accrue du vélo pour tous les types de déplacement : travail, loisir, étude, etc.

Montréal reconnaît le vélo comme une composante essentielle du système de transport actuel et entend innover par le déploiement de nouvelles mesures aptes à favoriser davantage les déplacements actifs. Or, le réseau cyclable actuel, en plus d'être incomplet, ne répond que

### Quelques grandes réussites jusqu'à maintenant !

- mise en œuvre du *Plan d'accessibilité et de mobilité à vélo au centre-ville* ;
- aménagement de nouvelles bandes cyclables sur rue, accessibles à l'année ;
- réaménagement de la passerelle cyclable du pont de l'île Perry, première étape en vue de la réalisation de la véloroute dans l'emprise ferroviaire du Chemin de fer Canadien Pacifique (CFCP) ;
- aménagement, en 2007, d'une nouvelle piste cyclable sur le boulevard De Maisonneuve, au cœur du centre-ville ;
- implantation de près de trente kilomètres de réseau cyclable hivernal (*réseau blanc*).





de façon partielle à cet objectif. De façon plus précise, les éléments suivants affectent les conditions ou la sécurité des déplacements des cyclistes : le nombre limité de liens cyclables en direction des pôles d'emplois, des services, des écoles, des parcs, des stations de métro, le trop faible nombre de places de stationnement et les nombreuses discontinuités du réseau. Le *Plan d'urbanisme*, adopté en 2004, avait soulevé ce constat et proposait plusieurs mesures pour remédier à la situation, encourager et faciliter les déplacements à vélo. Par ailleurs, Montréal compte élaborer

prochainement un *Plan vélo*. Cet outil de planification lui permettra de mieux planifier et mieux coordonner l'ensemble des actions à réaliser pour accroître davantage les déplacements actifs.

## 2. LES INTERVENTIONS

Des actions concrètes seront entreprises au chapitre des infrastructures cyclables, des stationnements pour vélos, de la complémentarité entre le vélo et les transports publics, et de la communication.

À ce sujet, Montréal entend agir sur plusieurs fronts :

### 2.1 LE RÉSEAU CYCLABLE

#### > DOUBLER LE RÉSEAU CYCLABLE DE MONTRÉAL

Le *Plan de transport* reprend l'orientation du *Plan d'urbanisme* d'accroître le réseau cyclable montréalais en proposant de le doubler. De 400 kilomètres actuellement, le réseau cyclable de l'île de Montréal atteindra ainsi 800 kilomètres. Ce projet ambitieux de développement du



réseau cyclable s'effectuera sur une période de cinq à sept ans de façon structurée, tout en favorisant l'émergence de liens entre les arrondissements, les villes liées et les grands pôles générateurs de déplacement (Figure 13). Les coûts liés à l'aménagement des 400 nouveaux kilomètres de voies cyclables sont évalués à 50 M\$. Montréal a déjà soumis au gouvernement du Québec une demande financière dans le contexte du *Plan vert*.

Le réseau de Montréal est composé de trois types de voies cyclables :

- la piste cyclable sur rue ou en site propre. La piste cyclable en site propre est complètement séparée de la circulation véhiculaire et elle se retrouve principalement dans les parcs. Quant à la piste cyclable sur rue, elle est séparée des autres voies de circulation par un élément physique et assure ainsi un niveau de sécurité accru pour certaines clientèles plus vulnérables (enfants, personnes âgées, familles) ;
- la bande cyclable est une voie réservée aux cyclistes, aménagée à même la chaussée, à la droite des voies de circulation automobile. Ce concept a l'avantage d'être permanent et facile d'entretien. Il est conçu davantage pour supporter la fonction transport du vélo ;
- la chaussée désignée est une rue officiellement reconnue comme voie cyclable que les cyclistes et les automobilistes se partagent.

Montréal devra, en priorité :

**> COMPLÉTER LA RÉALISATION DU PLAN D'ACCESSIBILITÉ ET DE MOBILITÉ À VÉLO AU CENTRE-VILLE**

Le *Plan d'accessibilité et de mobilité à vélo au centre-ville*, adopté en 2005, prévoyait l'aménagement de 26 kilomètres de voies

cyclables. À ce jour, le plan est avancé dans une proportion de 62 % (16 km). Des efforts importants ont été consentis pour l'aménagement de nouvelles voies cyclables. En 2007, une piste cyclable a été construite sur le boulevard De Maisonneuve, entre les rues Berri et Greene. Des bandes cyclables ont aussi été aménagées dans les rues Viger et Saint-Antoine, facilitant les déplacements à vélo au centre-ville. Dès 2008, Montréal réalisera d'autres projets cyclables d'envergure, notamment dans la rue St-Urbain et sur le chemin de la Côte-Sainte-Catherine.

**> IMPLANTER LA PREMIÈRE VÉLOROUTE DE L'ÎLE DE MONTRÉAL**

Ce projet consiste à réhabiliter l'emprise ferroviaire actuelle du CFCP qui traverse l'île de Montréal de la rivière des Prairies jusqu'au fleuve Saint-Laurent. Une partie de cette emprise pourrait être transformée en véritable parc linéaire urbain où les cyclistes occuperaient une place de choix.

**> COMPLÉTER LA VOIE DE CEINTURE DE L'ÎLE DE MONTRÉAL**

L'aménagement de la voie de ceinture dans l'Ouest-de-l'Île est un des enjeux majeurs qui s'est dégagé du *Sommet de Montréal* en 2002. Quelques segments non encore aménagés, soit environ 15 % du pourtour de l'île, doivent être complétés surtout dans la partie ouest de l'île pour permettre aux cyclistes de parcourir le tour de l'île de Montréal à vélo.

**> RENFORCER LES LIAISONS CYCLABLES INTERRIVES**

L'accessibilité à vélo aux rives immédiates demeure inégale : navettes fluviales hors service, passerelle cyclable fermée temporairement, trottoir cyclable inaccessible, etc. La circulation

à vélo d'une rive à l'autre est importante et, en ce sens, il y a lieu de s'assurer de la permanence des liens cyclables interrives.

**> RÉALISER UN PROJET PILOTE D'UTILISATION PAR LES CYCLISTES D'UNE VOIE RÉSERVÉE AUX AUTOBUS ET AUX TAXIS**

La cohabitation des cyclistes, des autobus et des taxis dans une même voie de circulation est tout à fait possible. Ce type d'aménagement a été mis en place lorsque l'on s'est aperçu que la vitesse moyenne des vélos et des autobus urbains était très proche l'une de l'autre. De plus, les voies réservées desservent souvent des secteurs d'emplois et des zones commerciales que fréquente également la clientèle cycliste.

L'idée consiste à revoir la géométrie de la voie réservée pour permettre aux cyclistes d'y circuler en toute sécurité. Pour Montréal, ce nouveau type d'aménagement peut s'avérer avantageux dans la mesure où il n'est pas requis d'implanter de voies cyclables parallèles.

**> PROCÉDER À UNE MISE AUX NORMES DU RÉSEAU CYCLABLE ACTUEL**

Le *Plan d'urbanisme* insiste sur la nécessité de mettre les voies cyclables existantes aux normes. Cet objectif, qui est repris par le *Plan de transport*, consiste à évaluer et à cibler les mesures correctrices qui pourraient être appliquées de manière à accroître le niveau de confort et de sécurité.

Un réseau cyclable sécuritaire et bien entretenu est un gage de satisfaction pour la clientèle cyclistes, qui n'hésitera pas à l'utiliser régulièrement. De plus, des interventions ponctuelles effectuées sur une base régulière permettent d'accroître la longévité de l'infrastructure.

La mise aux normes du réseau cyclable, selon les paramètres techniques reconnus au Québec, nécessite un investissement de 23 M\$. Les travaux sur l'ensemble du réseau s'échelonnent au cours des prochaines années.

#### ➤ DÉVELOPPER LE RÉSEAU BLANC DE MONTRÉAL

Avec les hivers de plus en plus cléments, la pratique du vélo gagne en popularité durant la saison froide. Bien que la majorité des cyclistes accrochent pour de bon leur vélo, dès l'annonce officielle de la fermeture des voies cyclables, bon nombre persistent, bravent des conditions climatiques parfois difficiles, et continuent à préférer de beaucoup ce mode de transport à tout autre malgré certains inconvénients. C'est pourquoi Montréal entend rendre accessible à l'année une partie importante de son réseau cyclable en mettant en place un réseau cyclable d'hiver ou un *réseau blanc*.

La sécurité des cyclistes est nettement renforcée s'ils ont la possibilité de rouler sur un réseau cyclable déneigé et bien entretenu. Cela leur évite d'utiliser les rues ou encore les grandes artères qui peuvent parfois représenter un risque.

La figure 14 montre les 63 kilomètres prévus du *réseau blanc* de Montréal. En 2007, près de trente kilomètres de voies cyclables étaient déjà praticables dans les conditions hivernales. D'autres tronçons s'ajouteront en 2008 et dans les années à venir.

Les coûts associés à la transformation de certaines sections du réseau cyclable saisonnier en réseau cyclable permanent n'ont pas encore été évalués. Une telle opération s'échelonnait sur une période d'environ cinq ans, au terme de laquelle la Ville sera dotée d'un *réseau blanc*, c'est-à-dire d'un réseau cyclable accessible autant en été qu'en hiver.



FIGURE 13 | Réseau cyclable actuel et projeté de l'île de Montréal

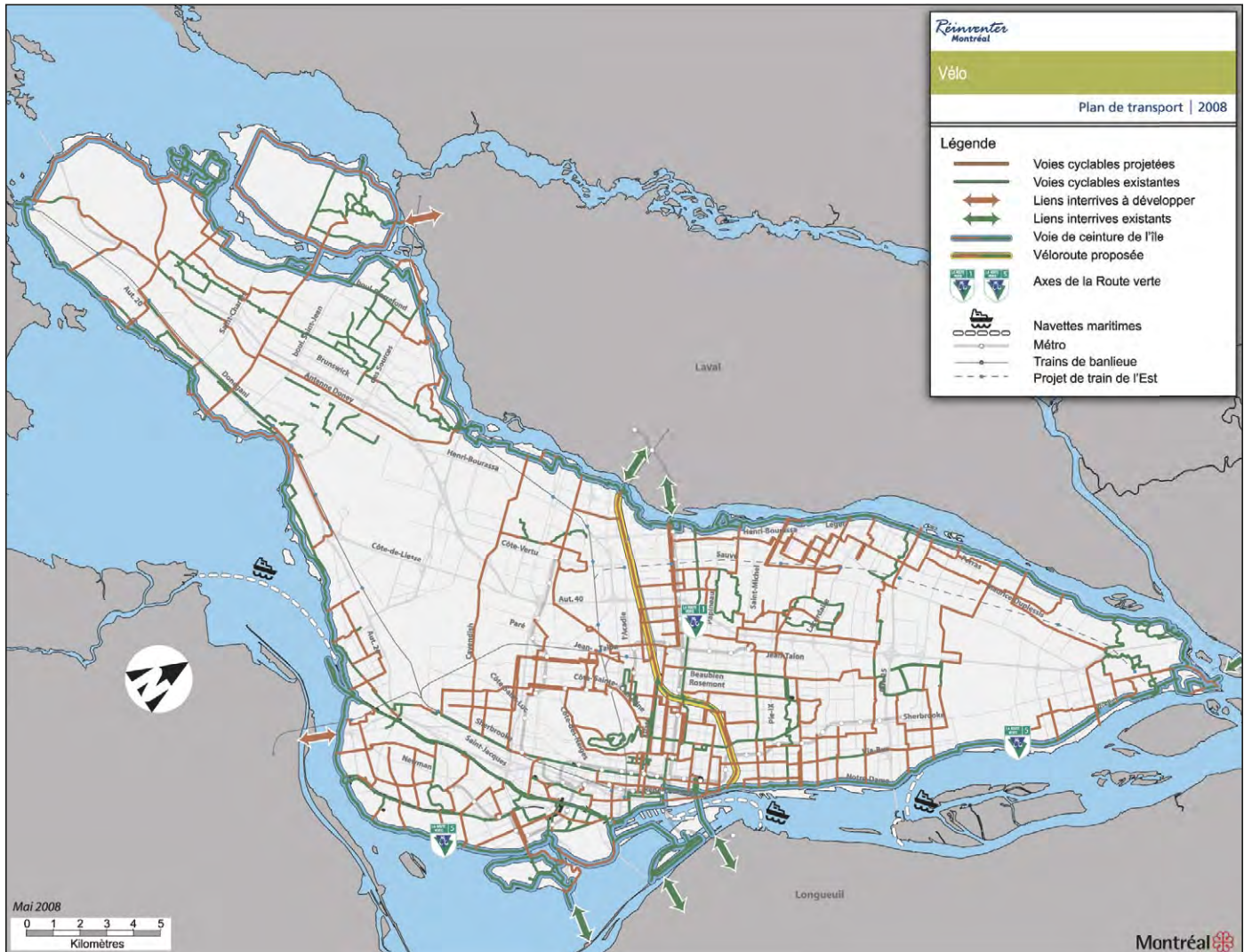


FIGURE 14 | Réseau blanc : le réseau cyclable d'hiver



### ➤ ASSURER LE DÉVELOPPEMENT DES NAVETTES FLUVIALES

À l'heure actuelle, quatre services de navettes sont exploités entre Montréal et la Rive-Sud. Plus précisément, le service est assuré aux endroits suivants :

- entre Lachine et Châteauguay;
- entre la promenade Bellerive et l'île Charron;
- entre le Vieux-Port de Montréal et l'île Sainte-Hélène;
- entre le Vieux-Port de Montréal et Longueuil.

Les navettes fluviales entre l'île de Montréal et les territoires adjacents pourraient constituer une option intéressante pour permettre aux cyclistes et même aux piétons de traverser d'une rive à l'autre.

Toutefois, les périodes d'exploitation sont souvent variables et limitées, s'étirant du mois de mai ou juin jusqu'à septembre ou au début d'octobre. De plus, les navettes n'offrent pas nécessairement la flexibilité désirée quant à l'horaire. Par exemple, les départs des quais du Vieux-Port de Montréal en direction de Longueuil se font à compter de 10h35 en semaine, alors qu'au Port de plaisance Réal-Bouvier, à Longueuil, les départs en direction de Montréal s'effectuent à partir de 11 h. Pour ces raisons, les navettes fluviales rejoignent actuellement d'abord et avant tout une clientèle de touristes et de plaisanciers.

Pour que ces navettes puissent être considérées comme un maillon important dans la chaîne des déplacements actifs – marche et vélo – et attirer notamment les déplacements pour motifs de travail, il y aurait lieu de revoir la période d'exploitation, les horaires et la fréquence des départs.

La tarification d'accès devra aussi être revue si l'on souhaite offrir des services accessibles et compétitifs par rapport aux autres modes de transport.

Ainsi Montréal entend assurer la permanence et le développement des navettes fluviales, notamment en faisant appel à une participation financière du gouvernement du Québec.

## 2.2 LES VÉLOS EN LIBRE-SERVICE

### ➤ IMPLANTER UN SYSTÈME DE VÉLOS EN LIBRE-SERVICE

Il s'agit de concevoir et de mettre au point un système de location de vélos par lequel un usager peut emprunter à un coût modique et en fonction d'une durée déterminée un vélo pour effectuer ses déplacements. Il s'agit de vélos, munis d'un système d'identification et

de repérage, compatibles avec des bornes de stationnement spécifiquement conçues pour ce type de vélo. Un tel système sera implanté au centre-ville, dans une première étape, et étendu par la suite à d'autres secteurs de la ville.

Les déplacements à vélo peuvent augmenter de façon importante en raison de la disponibilité d'un parc de vélos partout au centre-ville. Pour de courts trajets, et même durant les heures d'ouverture, la location d'un vélo peut s'avérer une solution de rechange intéressante à l'automobile et peu coûteuse.

Le *Plan d'urbanisme* préconise l'implantation de vélos en libre-service, mais se limite essentiellement aux entreprises et aux établissements scolaires. Or, pour favoriser un usage accru du vélo comme moyen de déplacement, il importe que ce service soit offert à tous les utilisateurs potentiels.



On évalue à 15 M\$ les coûts d'implantation d'un système de vélos en libre-service à Montréal. Les estimations préliminaires sont basées sur l'implantation de 300 stations qui accueilleraient 2400 vélos. Montréal a déjà confié à Société en commandite Stationnement de Montréal, en partenariat avec le Regroupement des Corporations de développement économique et communautaire (CDEC), le mandat de réaliser ce projet.

## 2.3 LES STATIONNEMENTS POUR VÉLO

### > QUINTUPLER LE NOMBRE DE PLACES DE STATIONNEMENT POUR VÉLOS

Il s'agit d'accroître de manière déterminante le nombre des stationnements pour vélos, particulièrement au centre-ville où la demande est plus élevée, par l'ajout de stationnement sécuritaire, facilement accessibles et en quantité suffisante. Cette préoccupation est aussi exprimée dans le *Plan d'urbanisme* qui suggère la mise en place d'aires de stationnement pour vélos adéquates et sécuritaires, notamment aux lieux de travail et d'études, aménagées à l'intérieur des bâtiments ou à l'abri des intempéries.

Montréal entend partager la responsabilité du stationnement pour vélo avec ses partenaires (propriétaires et institutions) pour qu'ils fassent un effort dans leur domaine respectif. Ainsi Montréal entend modifier son règlement actuel pour obliger les propriétaires de stationnement pour automobiles au centre-ville à réserver des places consacrées au stationnement pour vélos et adopter un tel règlement pour l'ensemble du territoire. Celui-ci s'adressera à la fois aux propriétaires et aux gestionnaires de stationnement de même qu'aux propriétaires d'immeubles résidentiels et commerciaux et exigera qu'un nombre significatif de places pour les vélos y soit



prévu. Les arrondissements sont appelés à jouer un rôle important auprès des partenaires dans ce processus de responsabilisation.

L'accès à des stationnements pour vélos sécuritaires et accessibles est un incitatif à l'utilisation du vélo comme mode de déplacement. D'autre part, des stationnements de qualité et bien positionnés diminuent grandement les risques de vandalisme et de vol.

### > IMPLANTER UN RÉSEAU DE STATIONS POUR VÉLOS

Une station pour vélos est un espace intérieur, conçu et aménagé pour y garer une quantité importante de vélos, souvent plusieurs centaines. On peut y retrouver divers services, tels casiers, boutique de réparation, douches, toilettes, service de gardiennage, etc. La station pour vélos se trouve dans un endroit fréquenté par les cyclistes, souvent à proximité d'un carrefour cyclable achalandé.

Les avantages sont nombreux pour les cyclistes, qui pourront trouver, sous un même toit, une multitude de services. De plus, les supports pour vélos sont sécuritaires et dissuadent les voleurs. Enfin, puisqu'il s'agit d'un stationnement intérieur, le vélo reste à l'abri des intempéries.

### > IMPLANTER DE NOUVEAUX STATIONNEMENTS POUR VÉLOS AUX STATIONS DE MÉTRO

Cette mesure figure déjà au *Plan d'urbanisme*. Elle s'inscrit dans la perspective de mieux combiner l'utilisation du vélo et des transports publics en offrant aux cyclistes la possibilité de garer leur vélo à une station de métro, dans un endroit sécuritaire et à l'abri des intempéries. L'idée consiste à revoir le nombre et la qualité des stationnements actuels et à en proposer de nouveaux, plus attrayants et susceptibles de répondre davantage aux besoins de la clientèle cycliste.

Les déplacements à vélo en direction des stations de métro seront plus fréquents si les cyclistes savent qu'ils pourront y garer leur vélo en toute sécurité. De plus, il s'agit d'un moyen peu coûteux d'encourager les déplacements actifs.

**> MODIFIER LA RÉGLEMENTATION  
EN VUE D'OBLIGER LES PROPRIÉTAIRES  
DE STATIONNEMENT POUR AUTOMOBILE  
AU CENTRE-VILLE À RÉSERVER DES ESPACES  
CONSCRÉS AU STATIONNEMENT POUR VÉLOS**

Comme les propriétaires de véhicules automobiles qui ont accès à des places de stationnement au centre-ville, à proximité des pôles d'emplois, les cyclistes, qui font le choix de se déplacer à vélo, doivent également pouvoir disposer de stationnement. La transformation d'une seule place de stationnement pour automobile en stationnement pour vélo permet à une dizaine de cyclistes d'y garer leur vélo.

Un tel règlement, conjugué aux efforts de Montréal, contribuera à combler le manque de stationnement pour vélos dans certains quartiers.

L'ajout de nouveaux supports pour vélos disponibles à l'année sur le territoire, de même qu'aux stations de métro et aux gares de train, le remplacement de supports vétustes par d'autres, plus sécuritaires et mieux conçus, et l'implantation de stations pour vélos nécessiteraient des investissements de l'ordre de 43 M\$, échelonnés sur une quinzaine d'années. Comme pour les vélos en libre-service, Montréal veut faire appel à des partenariats privés pour exploiter certains volets du stationnement pour vélos. Il peut s'agir de sociétés en commandite ou encore d'entreprises d'économie sociale.

Une démarche sera entreprise auprès des propriétaires pour faire en sorte que des places de stationnement pour vélos soient réservées

dans les stationnements pour automobile à l'échelle de l'île de Montréal.

**2.4 LES SUPPORTS POUR VÉLOS  
SUR LES AUTOBUS ET LES TAXIS**

**> ÉQUIPER UNE PARTIE DES AUTOBUS  
DE LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL  
DE SUPPORTS POUR VÉLOS**

Il s'agit d'une autre initiative qui pourrait combiner deux modes de transport : le vélo et les transports publics. Cette mesure est d'ailleurs retenue dans le *Plan d'urbanisme* qui suggère que Montréal s'inspire d'expériences vécues ailleurs pour développer un tel système. Plusieurs sociétés de transport, tant au Canada qu'aux États-Unis, ont équipé leurs autobus urbains de supports pour vélos placés à l'avant de chaque véhicule.

Une telle mesure permet aux cyclistes d'accroître de façon appréciable leur rayon de déplacement ou encore, de franchir des obstacles importants, tels un pont ou un tunnel dépourvus d'aménagements cyclables. De même, par temps froid ou pluvieux ou encore, en cas de fatigue ou de bris mécanique, le cycliste pourra plus aisément rentrer chez lui s'il a la possibilité d'utiliser le transport public avec son vélo.

Pour l'instant, aucun autobus de la Société de Transport de Montréal (STM) n'est équipé d'un support pour vélos et il lui appartient d'évaluer et de déterminer les secteurs qui seront desservis de même que les lignes d'autobus qui pourront éventuellement offrir ce nouveau service aux cyclistes. La STM entend procéder à un projet pilote afin de définir les modalités liées à l'installation de supports pour vélos sur une partie du parc d'autobus.

**> ÉQUIPER LES VÉHICULES TAXIS DE  
L'ÎLE DE MONTRÉAL DE SUPPORTS POUR VÉLOS**

Comme pour les autobus urbains, il s'agit de munir les véhicules taxis de l'île de Montréal d'un support pour vélos placé à l'arrière du véhicule. Cette idée est d'ailleurs présente dans le *Plan d'urbanisme* de Montréal, qui y voit une occasion de favoriser une plus grande complémentarité entre le vélo et les transports collectifs.

Une telle initiative offre sensiblement les mêmes avantages que le projet précédent avec les autobus urbains, à la différence, toutefois, que ce service avec les taxis offre davantage de souplesse et de flexibilité, le cycliste n'étant pas soumis aux contraintes des horaires d'autobus.

Sur le territoire de Montréal, l'ensemble des activités de taxi sont encadrées par une loi provinciale et une réglementation municipale, le tout géré par le Bureau du taxi et du remorquage (BTR). Montréal entend collaborer avec cet organisme afin de déterminer le niveau de service à offrir à la clientèle cycliste.

**2.5 LA RÉVISION  
DE LA RÉGLEMENTATION**

**> REVOIR LA RÉGLEMENTATION ET LES NORMES  
EN VIGUEUR CONCERNANT L'ACCÈS DES VÉLOS  
AU MÉTRO ET AUX TRAINS DE BANLIEUE**

Si l'on souhaite accroître l'utilisation du vélo et favoriser sa complémentarité avec d'autres modes de transport, il y a lieu de revoir certaines pratiques. Par conséquent, il faut évaluer la possibilité d'élargir la période où le vélo est permis dans le métro et dans les trains. Actuellement, pour des motifs liés à la sécurité, mais également au confort, il est interdit aux cyclistes d'utiliser le métro pendant les périodes de pointe où l'achalandage est très élevé.



## 2.6 UNE CAMPAGNE DE COMMUNICATION AXÉE SUR LE CIVISME ET UNE MEILLEURE COHABITATION DES DIFFÉRENTS USAGERS DE LA VOIE PUBLIQUE

Dans le contexte d'un accroissement anticipé du nombre de cyclistes et de piétons, il est essentiel de travailler à rendre les rues plus accueillantes et plus conviviales, où chaque utilisateur pourra effectuer ses déplacements de façon sécuritaire. Des efforts importants en ce sens doivent être consentis pour rappeler à chacun — piétons, cyclistes, automobilistes — ses droits, mais aussi ses responsabilités.

En collaboration avec ses partenaires, Montréal mènera des campagnes de communication axées sur l'éducation et sur un meilleur partage de la voirie urbaine. Ces campagnes devraient conduire à un changement dans les attitudes et dans les comportements et tendre vers un plus grand respect des dispositions du *Code de la sécurité routière*.

## 3. EN RÉSUMÉ

Se déplacer à vélo à Montréal peut constituer une expérience agréable et fort intéressante dans la mesure où le cycliste se sentira suffisamment

à l'aise au point de vouloir répéter l'expérience et utiliser le vélo sur une base quotidienne, pour ses déplacements de toutes sortes.

Toutefois, et malgré la popularité croissante du vélo comme moyen de déplacement, les infrastructures cyclables dédiées à l'usage exclusif du vélo n'ont pas su évoluer au même rythme. Ainsi plusieurs arrondissements se retrouvent avec un réseau cyclable incomplet et mal intégré à la trame urbaine, sans lien avec les principaux pôles générateurs de déplacements ou avec les arrondissements limitrophes.

**TABLEAU 6** | Coûts des projets dans le domaine du vélo (en milliers \$)

VÉLO	COÛT PONCTUEL	COÛT D'IMMOBILISATION				COÛT ANNUEL DE FONCTIONNEMENT
		0-5 ans	5-10 ans	+10 ans	TOTAL	
Doubler le réseau cyclable	6 000	30 000	20 000		<b>50 000</b>	
Procéder à une mise aux normes du réseau cyclable actuel		8 000	7 500	7 500	<b>23 000</b>	
Développer le réseau blanc de Montréal	À déterminer	À déterminer				À déterminer
Implanter un système de vélos en libre-service <sup>1</sup>		15 000			<b>15 000</b>	
Quintupler le nombre de places de stationnement pour vélos <sup>1</sup>		13 000	15 000	15 000	<b>43 000</b>	
Équiper les autobus de la STM et les taxis de supports à vélos		2 500	250	250	<b>3 000</b>	
Revoir la réglementation concernant l'accès des vélos au métro et aux trains de banlieue	À déterminer	À déterminer				À déterminer
<b>TOTAL</b>	<b>6 000</b>	<b>68 500</b>	<b>42 750</b>	<b>22 750</b>	<b>134 000</b>	-

<sup>1</sup> Partenariats selon un plan d'affaires.

Signalons qu'à plusieurs endroits le nombre de stationnement pour vélos sur les trottoirs et les places publiques est insuffisant et ne réussit pas à répondre à la demande, au point où les cyclistes doivent utiliser le mobilier urbain. Enfin, le vélo gagnerait en efficacité s'il était mieux intégré aux différents systèmes de transport public tels le métro, les autobus, les taxis et les trains de banlieue, comme c'est le cas dans plusieurs pays européens.

Devant ce constat, Montréal reconnaît que les besoins des cyclistes ont changé et que leurs habitudes de déplacement ont nettement évolué. Il est temps de revoir certaines pratiques, d'adapter les façons de faire à la nouvelle réalité, d'innover et de repenser la fonction même du réseau cyclable. L'aménagement de nouvelles infrastructures cyclables au cours des prochaines années à la grandeur de l'île de Montréal, l'amélioration de l'offre en matière de stationnement pour vélos et au chapitre de l'intermodalité entre le vélo et les transports publics sont autant d'éléments qui permettent de croire à une augmentation importante des déplacements à vélo au cours des années qui viennent.

Depuis quelques années, Montréal investit dans l'aménagement de nouvelles voies cyclables et dans la mise aux normes du réseau existant. L'ampleur des interventions prévues par le *Plan de transport* nécessite l'élaboration d'un programme dédié au réseau cyclable par lequel Montréal investirait annuellement 15 M\$ au cours des six prochaines années. Un tel scénario permettrait de mieux planifier la séquence des interventions qui visent à doubler le réseau cyclable et à compléter la mise aux normes du réseau existant.



### A3 Favoriser le développement des usages collectifs de l'automobile

## Le covoiturage : ensemble, on fait la différence

### ORGANISATION ET EFFORTS DANS LA RÉGION

DANS LA RÉGION DE MONTRÉAL, PLUSIEURS ORGANISMES OFFRENT DES SERVICES DE JUMELAGE POUR COVOITUREURS. LE PLUS ANCIEN EST ALLO STOP, SPÉCIALISÉ DANS LES JUMELAGES SUR DE LONGUES DISTANCES. DEPUIS 2005, L'AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT (AMT), EN CONFORMITÉ AVEC LE PROGRAMME ALLÉGO, A MIS SUR PIED COVOITURAGE ALLÉGO, UN SERVICE EN LIGNE D'ASSISTANCE AU JUMELAGE QUI PERMET D'ORGANISER LE COVOITURAGE VERS UN LIEU DE TRAVAIL, D'ÉTUDES OU VERS UN STATIONNEMENT INCITATIF.

*Covoiturage Allégo* est offert gratuitement à tous les travailleurs et étudiants de la région métropolitaine de Montréal. Pour y avoir accès, il faut cependant que l'entreprise ou l'établissement à laquelle ils appartiennent s'inscrive à *Covoiturage Allégo* et s'associe à un centre de gestion des déplacements (CGD).

Les CGD sont partenaires de *Covoiturage Allégo*. Les entreprises ou établissements qui s'y inscrivent bénéficient d'un éventail de services facilitant le covoiturage : kiosques de recrutement en entreprise, rabais ou privilèges commerciaux, retours garantis à domicile, suivi personnalisé des équipages, etc. Actuellement, plus de 250 entreprises et établissements sont inscrits à *Covoiturage Allégo*.

### UN CONSTAT MITIGÉ DOUBLÉ D'ESPOIR

Cependant, malgré les efforts déployés au cours des dernières années, force est de constater que la situation n'a guère évolué. Le taux moyen d'occupation des véhicules qui se déplacent vers Montréal n'est que de 1,27 personne/véhicule en pointe du matin.

Plusieurs facteurs expliquent cette situation. Les plus importants sont certainement l'absence d'un véritable réseau de voies réservées et le manque

de stationnement dédié au covoiturage. Sur l'île de Montréal, on ne compte en effet qu'une seule voie réservée pour les véhicules à taux d'occupation élevé (VTOÉ), soit sur l'autoroute 15, et encore, seulement en direction nord. De plus, les covoituteurs ne bénéficient d'aucun avantage sur le plan de la fiscalité ou des primes d'assurance.

L'expérience américaine a démontré que les programmes de covoiturage appuyés de mesures connexes (voies réservées, stationnement, etc.) peuvent réduire les déplacements pendulaires de l'ordre de 10 % à 30 % par entreprise participante.

### LES INTERVENTIONS PROPOSÉES

Afin de relancer cette pratique, Montréal compte profiter des nombreux travaux sur le réseau routier pour mettre en place des mesures favorables au covoiturage. Elle fait ainsi appel à ses partenaires et propose les projets suivants :

#### ➤ FAVORISER LE COVOITURAGE DANS LES AXES DE TRANSPORT EN COMMUN AVEC MESURES PRÉFÉRENTIELLES

La section portant sur le transport en commun établit la possibilité de favoriser le covoiturage dans les axes de transport en commun avec

mesures préférentielles du réseau routier supérieur, notamment sur les axes suivants : autoroute 40 (à l'est de l'autoroute 25 et à l'ouest de l'autoroute 13), l'autoroute 20 (à l'ouest de l'échangeur Turcot et au-delà du pont-tunnel Louis-Hippolyte La Fontaine), l'autoroute 13, la portion lavalloise des autoroutes 13, 15 et 25 ainsi que les autoroutes 10 et 720 sont propices à des mesures préférentielles, de même que la rue Notre-Dame entre l'autoroute 25 et le pont Jacques-Cartier.

La faisabilité de ces projets devra être évaluée au cas par cas, car l'implantation du covoiturage dans ces axes peut, dans certains cas, compromettre l'efficacité des mesures préférentielles au transport en commun. Montréal propose également d'évaluer, dès 2008, la possibilité de permettre le covoiturage dans certaines voies réservées du réseau municipal.

#### **> IMPLANTER DES STATIONNEMENTS DÉDIÉS AUX COVOITUREURS**

La section sur le stationnement présente le projet de stationnement dédié au covoiturage. Dans la majorité des cas, les interventions visent des stationnements déjà construits au sein desquels on réservera des places pour le covoiturage, au minimum 10 %, lors du renouvellement des permis d'occupation. Dans tous les cas où de nouveaux stationnements seraient justifiés, des places pour le covoiturage seront désormais obligatoires.

#### **> FAVORISER L'UTILISATION DES STATIONNEMENTS DE CENTRES COMMERCIAUX ET DE GRANDS ÉQUIPEMENTS INSTITUTIONNELS POUR LES COVOITUREURS**

Tel que décrit dans la section portant sur le stationnement, l'utilisation des stationnements de centres commerciaux et de grands équipements institutionnels, pour permettre aux covoitu-



reurs d'y laisser leur véhicule, pourrait s'avérer avantageuse. À ce titre, Montréal propose de cibler des secteurs propices à l'aménagement de tels stationnements et d'entreprendre des négociations avec les propriétaires.

#### **> ENCOURAGER LA PRATIQUE DU COVOITURAGE**

La section portant sur la gestion de la demande expose les efforts que Montréal entend déployer pour les solutions de remplacement à l'auto en solo. Afin d'assurer le succès des interventions physiques qui seront réalisées (voies réservées et stationnements), Montréal veut sensibiliser la population aux avantages du covoiturage, en partenariat avec les employeurs et les institutions. La collaboration des CGD favorisera le succès de cette opération. Les sommes prévues pour ce projet, 100 000 \$ annuellement, consistent à développer une stratégie visant à informer les utilisateurs de l'auto en solo des possibilités de jumelage.

## **L'autopartage : un pas de plus vers une mobilité intégrée**

Le service d'autopartage offert à Montréal compte 11 000 abonnés appuyés par un parc de 535 véhicules, un nombre qui augmente d'environ 30 % par année. Selon les données fournies par l'industrie, d'ici 2009 le nombre de membres pourrait atteindre les 18 000 usagers.

Cette nouvelle forme d'utilisation de l'automobile fait partie des nouveaux produits attrayants sur le marché des déplacements et a de nombreux avantages, en particulier dans les milieux denses typiques de Montréal. Mais il faut constater l'état peu structuré de l'aide que les gouvernements et les municipalités offrent à l'autopartage, soit par méconnaissance, soit par manque d'adhésion à une vision du transport favorisant la réduction de la dépendance à l'automobile.

La croissance de cette forme d'usage de la voiture est, entre autres, limitée par le manque de place de stationnement. Toutefois, les choses commencent à changer et diverses mesures verront le jour dès 2008. À ce titre, comme l'autopartage s'inscrit dans une optique de complémentarité avec les différents moyens de transport existants (taxi, métro, train, autobus et transports actifs), et partant du principe qu'aucun mode, pris isolément, n'est capable de rivaliser avec l'automobile privée, Montréal se réjouit de l'entente annoncée entre la Société de transport de Montréal (STM) et Communauto, en janvier 2008. Portant sur une nouvelle offre de mobilité combinant le transport en commun et la voiture en libre-service, le *DUO auto+bus* offre aux clients qui s'engagent à se procurer 12 laissez-passer mensuels consécutifs de la STM d'accéder aux voitures de Communauto en ajoutant seulement 5 \$ au prix de leur CAM, sans verser les frais de droit d'adhésion de 500 \$ normalement exigés par Communauto. Considérant que, dans 77 % des cas, après leur adhésion au service d'autopartage, les utilisateurs de ce service au Québec renoncent à l'achat d'un véhicule ou se départissent d'une de leurs voitures, le *DUO auto+bus* constitue un moyen efficace pour concurrencer la possession d'un véhicule.

Plusieurs expériences européennes démontrent qu'une offre combinant l'autopartage et le transport en commun a permis une augmentation des recettes tarifaires en dépit des rabais consentis et une utilisation optimale des modes les plus appropriés en tenant compte de leur efficacité relative et de leur coût respectif.

Rappelons que la décroissance du transport en commun observée depuis quelques années a été inversée depuis 1996. La nouvelle croissance de l'achalandage reste cependant bien fragile dans un contexte d'accès facile à l'automobile

et de contraintes budgétaires publiques. Elle requiert des efforts soutenus d'amélioration de l'offre de transport et le développement de nouveaux produits flexibles et séduisants, qui viennent ajouter une nouvelle composante au cocktail-transport. L'autopartage s'inscrit dans cette optique de nouveaux produits complémentaires au transport en commun et répond aux besoins de mobilité de plus en plus variés dictés par la vie moderne.

En conclusion, l'autopartage recèle le potentiel de devenir un important outil pour favoriser l'atteinte des objectifs du *Plan de transport*. En conséquence, Montréal veut agir pour développer l'autopartage et s'engage à :

➤ **DÉPLOYER TOUS LES EFFORTS REQUIS POUR FOURNIR À L'AUTOPARTAGE DES PLACES DE STATIONNEMENT PERMETTANT D'ASSURER SON EXPANSION**

Étant donné l'expansion souhaitable de cette nouvelle forme de mobilité, Montréal déploiera tous les efforts nécessaires pour fournir à l'autopartage des places de stationnement. L'atteinte de cet objectif passera par diverses mesures, dont, entre autres, la reconnaissance des entreprises d'autopartage comme des entreprises d'intérêt public, la demande aux arrondissements et aux villes d'intégrer les besoins de l'autopartage dans les plans locaux de déplacement et le remplacement des places dédiées à l'autopartage lors de fermeture de stationnement. Les coûts et les détails de ce projet sont présentés à la section portant sur le stationnement.

➤ **S'ABONNER AUX SERVICES D'AUTOPARTAGE**

À l'instar de la Ville de Westmount et de la Ville de Gatineau, où des employés de l'administration utilisent les véhicules de Communauto pour leurs déplacements d'affaire, Montréal entend

explorer attentivement cette avenue. En plus de s'inscrire dans une démarche environnementale, ce type de collaboration s'avère également une source d'économie.

## Le taxi : un mode performant et flexible

### 1. LES ORIENTATIONS

Avec ses 4500 véhicules qui sillonnent quotidiennement le territoire, le taxi est une composante essentielle du système de transport et contribue à l'offre de transport collectif en complément, notamment, au transport en commun pour les secteurs et les plages horaires moins bien desservis. Les taxis offrent des services de transport à l'ensemble de la population et aux visiteurs et effectuent plus de 37 millions de courses par année. Montréal reconnaît le rôle du taxi comme un mode de transport performant et flexible permettant de réduire la dépendance à l'automobile privée et d'assurer un soutien aux activités économiques sur le territoire.

Montréal, par l'entremise du Bureau du taxi et du remorquage (BTR), assume la responsabilité d'encadrer l'ensemble des activités de taxi sur son territoire. En ce sens, le BTR a la responsabilité d'exercer un rôle d'encadrement, d'orientation, de contrôle et de conformité pour s'assurer que les usagers jouissent de la meilleure qualité de service possible et que le partage du réseau routier se fasse harmonieusement avec les autres usagers.

De plus, comme les taxis offrent souvent aux touristes leur premier contact avec la vie montréalaise, l'industrie du taxi joue un rôle de premier plan dans la métropole dans le domaine du tourisme. De ce fait, le BTR encadre également divers aspects de l'industrie de façon à ce que les chauffeurs de taxi s'acquittent judicieusement de leur rôle d'ambassadeur

de la métropole, notamment par des comportements courtois, par une conduite adéquate et par une excellente connaissance du territoire.

Un sondage, effectué en septembre 2006 par le BTR, portant sur la qualité des services de taxi dans la métropole, la fréquence et les raisons d'utilisation du taxi, la sécurité des usagers ainsi que sur la satisfaction générale des activités de taxi, révèle que, globalement, les chauffeurs de taxi de Montréal sont des professionnels de la route et qu'ils remplissent de façon admirable leur rôle d'ambassadeurs de la métropole.

En somme, 95 % des usagers se disent satisfaits quant à leurs déplacements en taxi, ce qui infirme une opinion souvent négative sur l'industrie du taxi. Comme la presque totalité des répondants au sondage utilisent le taxi au moins quelques fois par année et, que plus de 40 % l'utilisent quelques fois par mois, ce qui se traduit par une utilisation moyenne du taxi de 39 fois par année, il va sans dire que le taxi est un moyen de transport essentiel pour une partie importante de la population du territoire.

Montréal compte augmenter le nombre et la part des déplacements par transport en commun, en

vélo et à pied. Le taxi est appelé à assurer un plus grand nombre de déplacement en complément de ces modes, particulièrement au centre-ville.

Dans une telle perspective, les enjeux dans le domaine du taxi sont multiples : améliorer la qualité du service offert, renforcer les liens avec les autres modes de transport, encourager l'utilisation de véhicules propres et favoriser l'innovation et les nouvelles technologies dans l'industrie.

## 2. LES INTERVENTIONS PROPOSÉES

Pour répondre aux enjeux, Montréal s'engage à appuyer l'industrie du taxi, en particulier sur les aspects suivants.

### 2.1 AMÉLIORER LA QUALITÉ DES SERVICES OFFERTS À LA CLIENTÈLE

Même si la majorité de la clientèle se dit satisfaite de ses déplacements en taxi, l'amélioration de la qualité des services constitue l'une des principales priorités que se donne l'industrie pour les prochaines années. L'amélioration des services offerts aux résidents et aux visiteurs passera essentiellement par une meilleure adéquation entre l'offre et la demande et par une meilleure qualité de la prestation des services offerts par les chauffeurs. En ce sens, afin de répondre adéquatement aux besoins des usagers de l'industrie, Montréal souhaite que le BTR, en collaboration avec ses partenaires, s'engage à :

#### > METTRE EN PLACE UNE POLITIQUE D'AMÉNAGEMENT DES POSTES D'ATTENTE DE TAXIS

De façon à améliorer l'adéquation entre l'offre et la demande, une politique d'aménagement des postes d'attente de taxis sera élaborée, avec l'ensemble des partenaires de l'industrie. Elle visera à offrir un plus grand nombre de postes d'attente sur



le territoire, de plus petite dimension, mais mieux équipés en mobilier urbain, mieux entretenus et mieux déneigés. La mise en place de cette politique passera par la définition de critères précis liés à l'offre et à la demande, notamment en ce qui a trait au positionnement et à la dimension.

Les investissements relatifs à cette mesure correspondent aux coûts ponctuels pour la recherche et le développement, la préparation du document de référence, les coûts d'immobilisation et les coûts reliés au processus de consultation des partenaires.

#### > DÉVELOPPER LE MARCHÉ DU « TAXI ACCESSIBLE »

Actuellement au nombre de 180 sur le territoire, les taxis accessibles représentent un mode de transport privé performant et flexible, dédié entièrement aux personnes à mobilité réduite, notamment celles qui sont non desservies par le service de transport adapté offert par la STM. Afin d'assurer une meilleure adéquation entre l'offre et la demande de ce service particulier, le nombre de permis délivrés à cet effet sera augmenté en fonction des besoins de la clientèle à desservir.

#### > AMÉLIORER LA FORMATION OFFERTE AUX CHAUFFEURS DE TAXI

Cette mesure vise une meilleure formation de l'ensemble des chauffeurs de taxi par le biais d'un programme de formation continue offert par le BTR. En plus de la formation de base obligatoire de 150 heures et des formations portant sur la clientèle à mobilité réduite et la promotion touristique, ce programme offrira une banque de cours portant sur diverses stratégies contenues dans le *Plan de transport*, notamment en ce qui a trait à la sécurité des déplacements et à la conduite écoénergétique, et visera l'ensemble des chauffeurs.

## 2.2 AMÉLIORER LA COMPLÉMENTARITÉ AVEC LE VÉLO

### > IMPLANTER DES MESURES INCITATIVES FAVORISANT L'AUGMENTATION DE TAXIS MUNIS DE SUPPORTS POUR VÉLOS

Tel qu'il est cité dans la section portant sur le vélo, Montréal appuie le projet d'équiper tous les taxis de l'agglomération de Montréal de supports pour vélos. En plus de permettre aux cyclistes d'accroître de façon appréciable leur rayon de déplacement, cette initiative leur offrira davantage de souplesse et de flexibilité. Afin de renforcer cette mesure, des postes d'attente à l'intention des taxis munis de supports pour vélos seront désignés dans diverses zones stratégiques du territoire. En somme, par cette stratégie, qui est d'ailleurs inscrite dans le *Plan d'urbanisme*, Montréal voit une occasion de favoriser une plus grande complémentarité avec le vélo.

## 2.3 FAVORISER L'UTILISATION DE VÉHICULES PROPRES DANS L'INDUSTRIE

### > CRÉER UNE CATÉGORIE « TAXI VERT » AFIN D'OFFRIR DES VÉHICULES RECONNUS POUR LEUR FAIBLE CONSOMMATION DE CARBURANT

Dans le but d'atteindre certains choix environnementaux dans l'industrie du taxi, Montréal propose d'offrir des « taxis verts » aux clients soucieux de limiter l'impact de leurs déplacements en taxi. Ce projet passera par la création, par le BTR, d'une nouvelle catégorie de véhicules, soit la catégorie « taxi vert ». Une limite de consommation de carburant sera proposée en se basant sur l'*Énergide* de Ressources naturelles Canada et revue périodiquement.

Cette limite sera le critère d'admissibilité des véhicules à la catégorie « taxi vert ». Depuis peu, l'acquisition de véhicules taxis écoénergétiques est encouragée par le gouvernement du Québec, qui a annoncé un programme de subventions qui s'adresse aux propriétaires de taxis pour l'achat de véhicules électriques ou hybrides à faible consommation énergétique.

Ainsi à l'instar des personnes à mobilité réduite qui peuvent demander un véhicule adapté, les clients pourront demander un véhicule « taxi vert » pour leurs déplacements. Dans le cadre du projet de « taxi vert », Montréal favorise une approche de concertation avec le milieu plutôt qu'une approche réglementaire.

## 2.4 FAVORISER L'INNOVATION ET LA MODERNISATION DANS L'INDUSTRIE DU TAXI

Montréal s'engage à appuyer la Table de concertation de l'industrie du taxi à Montréal ainsi que la Table de concertation de l'industrie du transport par taxi du Québec, tables majoritairement composées de représentants de l'industrie et d'intervenants institutionnels, dans ses études, activités et projets portant globalement sur l'innovation et la modernisation. À ce titre, Montréal participera aux diverses discussions et se positionnera quant à divers enjeux de l'industrie dont :

- l'utilisation d'un système de positionnement GPS dans les taxis ;
- l'adoption de comportements écologiques et sécuritaires ;
- l'autorisation de la publicité sur les véhicules taxis ;
- l'accès au paiement par cartes de crédit et de débit à bord des véhicules taxis.



Dans le contexte de la désignation de Montréal en tant que ville de design de l'UNESCO, il importe qu'une réflexion portant sur l'adoption d'une couleur unique pour les véhicules taxis soit officiellement amorcée. Montréal, de concert avec l'industrie du taxi, mettra donc en place un groupe de travail à cet effet.

### 3. EN RÉSUMÉ

L'intermodalité est un élément important en ce qui a trait au transport des personnes, et l'industrie du taxi y tient une place essentielle. En somme, cette industrie joue un rôle de premier plan dans la métropole, tant pour la position stratégique qu'elle occupe dans l'industrie touristique que pour son rôle névralgique dans l'organisation des déplacements sur tout le territoire. Montréal, par l'entremise des mesures et des projets proposés dans son *Plan de transport*, reconnaît le taxi comme un mode de transport collectif flexible et performant et comme un soutien nécessaire à l'économie montréalaise.

## La gestion de la demande : faire plus avec moins

### LES EFFORTS RÉALISÉS DANS LA RÉGION DE MONTRÉAL

La gestion de la demande est constituée d'un ensemble de mesures visant à promouvoir des choix de transport attrayants et compétitifs à l'automobile en solo. Les solutions proposées, allant de l'usage partagé de véhicules à la mise en place de moyens comme des voies et des stationnements réservés, sont souvent qualifiées de novatrices, car elles agissent sur le comportement des individus en influençant le besoin, le moment et le choix du mode de transport.

La gestion de la demande s'impose de plus en plus dans un contexte de ressources budgétaires publiques rares, mais surtout parce que les solutions traditionnelles sont insuffisantes pour résoudre les problèmes de mobilité et de congestion routière difficiles<sup>17</sup>.

Pour promouvoir les mesures de gestion de la demande, l'AMT a développé et mis en place depuis quelques années le programme *Allégo*. Le déploiement de ce programme est assuré, du moins en partie, par les CGD.

Les CGD offrent aux entreprises et aux établissements une expertise-conseil en organisation, en gestion et en promotion de services de transport de remplacement de la voiture et un soutien à la mise en place du programme *Allégo*. On compte quatre CGD à l'échelle de l'île de Montréal :

- Voyagez futé Montréal ;
- Centre de gestion des déplacements de l'Est ;
- Centre de gestion des déplacements de Saint-Laurent ;
- Centre de gestion des déplacements de Côte-des-Neiges.

### L'IMPLICATION DE MONTRÉAL

Montréal reconnaît le rôle essentiel des employeurs et des institutions dans l'atteinte de la Vision de son *Plan de transport*. Dans ce contexte, elle s'engage à :

- **DEMANDER AU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC D'OBLIGER LES INSTITUTIONS ET LES EMPLOYEURS DE LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (CMM) REGROUPANT PLUS DE 100 EMPLOYÉS À DÉVELOPPER UN PLAN DE GESTION DES DÉPLACEMENTS DE LEURS EMPLOYÉS ET D'EN ASSURER LE FINANCEMENT PAR LE BIAIS DE LA POLITIQUE QUÉBÉCOISE SUR LE TRANSPORT COLLECTIF**

La bonification de l'offre de transport en commun et les mesures favorables aux transports actifs qui seront déployées ne sauraient être suffisantes pour opérer un transfert modal de l'auto en solo vers



des modes de transport durables. Elles n'auront de succès seulement qu'en comptant sur la collaboration des employeurs.

Depuis 2000, conformément au *Plan de gestion des déplacements pour la région métropolitaine de Montréal* déposé par le ministère des Transport du Québec (MTQ), les employeurs et les institutions sont invités à implanter des mesures de gestion de la demande de façon volontaire. Force est de constater que les résultats, bien qu'encourageants, pourraient être beaucoup plus significatifs. Des dispositions juridiques pour obliger les entreprises à mettre en place de telles mesures auront l'avantage de généraliser leur application à grande échelle.

Dans le cadre de ce projet, Montréal proposera les services d'un CGD à tout employeur de qui elle entend exiger un plan de gestion de déplacement.

En fonction des résultats obtenus quant au développement de plans de gestion des déplacements dans les institutions et employeurs regroupant plus de 100 employés, Montréal évaluera la possibilité d'étendre cette mesure aux plus petites entreprises et ce, par l'entremise de divers regroupements tels que les associations professionnelles, les chambres de commerce, etc.

**> S'ASSURER QUE TOUS  
LES GRANDS PROJETS ADOPTENT DES PLANS  
DE GESTION DES DÉPLACEMENTS**

Montréal ne peut ignorer les besoins en stationnement qui découleront de la construction de grands projets, notamment le CHUM. Afin d'arrimer la volonté de réduire l'offre de stationnement aux besoins découlant des grands projets, Montréal exigera dorénavant des promoteurs un plan de gestion des déplacements dans lequel toutes les dimensions des déplacements seront évaluées

en fonction de l'existence d'autres modes de transport que l'auto en solo, comme le transport en commun et les transports actifs. À ce titre, Montréal proposera les services d'un CGD à tout promoteur de qui elle exigera un plan de gestion des déplacements.

**> ASSURER LA COUVERTURE DE TOUS LES SECTEURS  
DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL PAR DES CGD**

Les CGD assurent le lien entre les sociétés de transport, les employeurs et les institutions. Ils seront également sollicités dans le cadre du développement des plans locaux de déplacement des arrondissements et des villes du territoire. Pour assister les employeurs dans leurs efforts pour favoriser le transport en commun et les transports actifs, Montréal encourage l'élargissement du territoire des CGD et, même dans certains cas, la création de nouveaux CGD. Le gouvernement du Québec, par le biais de la *Politique québécoise sur le transport collectif* favorise la création de CGD par l'entremise de programmes-employeurs. Montréal fera des représentations au gouvernement du Québec pour qu'il augmente sa contribution de l'ordre de 2 M\$ par année au fonctionnement des CGD.

**> INSTAURER DES MESURES DE GESTION DE LA DEMANDE  
AU SEIN DES VILLES ET DES ARRONDISSEMENTS**

Montréal participe déjà au programme *Allégo* visant la promotion de mesures favorables au transport en commun, au covoiturage et aux transports actifs. Le programme mis en place prévoit trois phases d'implantation. La première phase, terminée en 2006, était destinée à l'édifice Louis-Charland situé dans la Cité Multimédia. La deuxième phase, qui a débuté en 2007, vise les employés municipaux œuvrant au sein des services centraux. La dernière phase, prévue en 2008, touchera les employés travaillant au sein des villes et des arrondissements.

Avec plus de 29 000 employés municipaux, l'agglomération montréalaise recèle un potentiel très significatif pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Les mesures mises en place seront modulées en fonction de l'offre de transport en commun disponible dans le secteur visé. Le succès de ces mesures est tributaire de l'adoption d'une philosophie de gestion stratégique du stationnement axée sur le transport durable. Cela suppose donc une révision des avantages consentis aux employés en ce qui a trait au stationnement.

Par ailleurs, la gestion de la demande comprend aussi d'autres mesures. Certaines mesures favorisent les usages plus collectifs de l'automobile (voies de covoiturage, stationnements incitatifs, etc.) et sont abordées dans les sections qui traitent du stationnement et du réseau de transport en commun régional. D'autres mesures sont dites coercitives, par exemple l'imposition d'une taxe sur le stationnement, et sont traitées dans la partie IV — *Coût et financement*.

## Le réseau routier

### 1. LES ORIENTATIONS

LE RÉSEAU ROUTIER ASSURE LES DÉPLACEMENTS ESSENTIELS À LA PROSPÉRITÉ ÉCONOMIQUE DE MONTRÉAL ET AU BIEN-ÊTRE DE SES RÉSIDANTS POUR LA MAJORITÉ DES MODES DE TRANSPORT. CE RÉSEAU SUPPORTE ACTUELLEMENT 85 % DE TOUS LES DÉPLACEMENTS EN POINTE LE MATIN EFFECTUÉS À DESTINATION DE MONTRÉAL, SI L'ON EXCLUT LES DÉPLACEMENTS NON MOTORISÉS TELS LA MARCHÉ ET LE VÉLO ET LES DÉPLACEMENTS EFFECTUÉS UNIQUEMENT EN MÉTRO ET EN TRAIN DE BANLIEUE. LES DÉPLACEMENTS EN AUTOMOBILE CONSTITUENT À EUX SEULS 60 % DES DÉPLACEMENTS TOTAUX DE PERSONNES À DESTINATION DE MONTRÉAL, EN POINTE LE MATIN.

Ces déplacements motorisés créent toutefois une pression dans les milieux de vie, en réduisant le niveau de quiétude des résidents, en augmentant le bruit et en rejetant des polluants atmosphériques, ce qui constitue aujourd'hui un problème de santé publique. Une partie de ces déplacements sont de courtes et de moyennes distances et pourraient être réalisées autrement, soit en marchant, en utilisant le vélo ou le transport en commun.

Afin d'infléchir la tendance à l'utilisation croissante de l'automobile, Montréal compte agir sur le nombre de déplacements de navetteurs en période de pointe par automobile d'ici 2021 en misant sur un usage accru des modes de transport collectif et actif.

L'atteinte des objectifs du *Plan de transport*, au chapitre des déplacements par mode, entraînerait une diminution de 15 % des déplacements en automobile à destination de Montréal en période de pointe par rapport aux déplacements anticipés en 2021. En effet, il est prévu que les déplacements à destination de Montréal augmenteront d'environ 10 % entre 2003 et 2021. L'objectif d'augmentation de l'achalandage du transport en commun de 26 % d'ici 2021 et la hausse des transports actifs feront en sorte que l'équivalent de cet accroissement de 10 % sera assuré par les modes de transport collectif et actif. La diminution de 15 % est prévue par rapport à ce que seraient les déplacements automobile si l'achalandage du transport collectif et le nombre de déplacements en transport actif se maintenaient à la hauteur des dernières années.

Certaines autres mesures du Plan, dont l'impact sur le transfert modal est plus difficile à évaluer, devraient permettre de tendre vers une diminution de 20 % des déplacements automobile anticipés.



Mentionnons, par exemple, une pratique plus importante du covoiturage, l'implantation de péages et une politique plus restrictive sur le stationnement. Un éventuel transfert modal supplémentaire au transport en commun nécessiterait une augmentation de l'offre de services de transport en commun. Les suivis annuels du Plan permettront de connaître l'évolution de ce type de mesures en termes de mise en œuvre et d'impact. Les révisions du Plan aux cinq ans permettront d'ajuster les services de transport en commun en conséquence et nécessiteront en particulier des discussions avec le gouvernement du Québec sur sa politique de transport en commun.

De façon particulière, Montréal ne vise pas l'augmentation de la capacité routière donnant accès à l'île et propose plutôt un nouveau partage de la route qui devra dorénavant accorder une place déterminante au transport en commun et aux modes actifs.

Le réseau routier montréalais sera aménagé de façon telle que le transport en commun puisse offrir des temps de déplacement améliorés, plus compétitifs par rapport à l'automobile. De plus, des voies cyclables y seront implantées en grand nombre, favorisant un usage croissant du vélo. Enfin, la marche, reconnue par Montréal comme le premier mode de transport, sera privilégiée par des aménagements qui toucheront au confort, à la sécurité et à la convivialité des déplacements des piétons. Des aménagements favorisant le covoiturage permettront de transporter plus de personnes par automobile, que ce soit sur le réseau routier supérieur ou municipal. Des systèmes de transport intelligent (STI) permettront d'optimiser l'utilisation du réseau routier par tous ces modes.

De plus, afin de protéger et d'améliorer la qualité de vie dans les quartiers résidentiels, Montréal implantera des mesures de modération de la



circulation dans les rues locales. L'accès aux écoles, aux institutions et aux lieux d'emplois, génère des déplacements de proximité qui seront facilités et sécurisés. La vitesse de circulation des véhicules dans les rues locales sera réduite.

Montréal propose de compléter le réseau routier dans le but d'améliorer sa fonctionnalité, de même que l'accessibilité des zones d'emplois, des secteurs résidentiels et des zones génératrices de transport de marchandises, tel que le préconise le *Plan d'urbanisme*. Des prolongements ou des réaménagements desserviront les zones en développement tandis que d'autres interventions mettront en valeur le bâti existant.

Le réseau routier municipal, construit dans les décennies précédentes, est vieillissant et soumis à un usage intense. Montréal compte réhabiliter et moderniser ses infrastructures routières afin d'en conserver la fonctionnalité et d'en améliorer le confort, en particulier pour les utilisateurs du transport en commun, du vélo et de la marche.

Enfin, des interventions sont recommandées dans le but d'assurer une hiérarchie et une fonctionnalité conformes aux besoins de transport et à la protection des milieux de vie.

## 2. LES INTERVENTIONS PROPOSÉES

Afin d'adapter le réseau routier aux transports collectifs et aux modes actifs et de mieux l'intégrer à l'espace urbain, Montréal propose des changements dans les domaines suivants.

### 2.1 UN NOUVEAU PARTAGE DES EMPRISES ROUTIÈRES

Afin d'assurer un meilleur équilibre entre les modes de transport, Montréal propose de :

#### > PARTAGER LA CHAUSSÉE POUR LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET ACTIFS

Montréal propose un nouveau partage des emprises routières, lesquelles dorénavant devront accorder une place plus grande aux modes actifs et au transport en commun. Les importants travaux de réfection du réseau routier constituent des occasions précieuses pour repenser ce partage. Des projets récents de réaménagement d'artères, telle la rue McGill, ont permis de répartir autrement l'espace de l'emprise en faveur des transports actifs. Certains travaux – réaménagement de la rue Sherbrooke Est, sécurisation de la rue Notre-Dame – sont mis à profit pour un partage plus équilibré des

modes. Par ailleurs, plusieurs projets routiers cités dans ce chapitre préconisent un partage plus généreux au bénéfice du transport en commun, ainsi que des piétons et des cyclistes.

Le *Plan de transport* recommande, à titre d'exemples, de préserver la voie centrale pour les autobus sur le pont Viau après la mise en service du métro à Laval et d'évaluer la possibilité de son utilisation pour le covoiturage. Cette voie permettra d'assurer le service de transport en commun lors des interruptions du service dans le métro.

Montréal consacrera notamment 4 M\$ annuellement pour soutenir divers projets de partage de la chaussée à l'intention des transports collectifs et actifs.

## 2.2 LA RÉHABILITATION ET LA MODERNISATION DU PATRIMOINE ROUTIER

Les besoins croissants d'entretien, de réhabilitation et, à la limite, de reconstruction que requièrent les infrastructures urbaines vieillissantes, conjugués aux ressources qui se raréfient, constituent un défi de taille pour les prochaines décennies.

Ce défi est d'autant plus grand que les travaux de réfection constitueront des occasions de revoir les diverses fonctions de l'emprise routière. Ces travaux devront tenir compte des besoins accrus de confort et de fiabilité recherchés par les usagers, ainsi que des besoins engendrés par des véhicules de plus en plus lourds. Ces exigences se répercuteront dans les budgets requis pour effectuer les travaux.

Ces travaux d'envergure nécessiteront des investissements majeurs pour Montréal, non seulement en matière de réfection routière,





mais pour l'ensemble des infrastructures souterraines, comme les réseaux d'aqueduc et d'égouts, ainsi que pour ses partenaires (communication, énergie, etc.) qui occupent le domaine public.

Montréal s'engage donc à :

**> REMETTRE EN BON ÉTAT ET ASSURER L'ENTRETIEN DU RÉSEAU ROUTIER (ARTÉRIEL, LOCAL, STRUCTURES ET AUTRES COMPOSANTES)**

Montréal élabore présentement un plan directeur du réseau routier, lequel balisera la démarche de réhabilitation et d'entretien récurrent du réseau. Cette démarche contiendra des dispositions

pour s'assurer que le marquage de la chaussée soit toujours visible. La remise en état du réseau routier améliorera le confort et la sécurité pour les usagers et la qualité de vie des résidents, satisfera de nouveaux besoins et diminuera les coûts récurrents d'entretien palliatif sur le réseau (nids-de-poule, rapiécage, etc.). Montréal a augmenté au cours des dernières années ses investissements à ce poste de l'ordre de 85 M\$, portant ainsi le montant annuel consenti à environ 160 M\$. Montréal entend maintenir ce niveau d'effort au cours des prochaines années.

Ainsi Montréal entend notamment effectuer la réfection de la rue Sherbrooke entre l'avenue Papineau et le boulevard Pie-IX.

## 2.3 LA GESTION DE LA CIRCULATION ET DES DÉPLACEMENTS

Le réseau routier étant rendu à maturité et devant partager de plus en plus son emprise pour d'autres besoins que le transport motorisé individuel, il convient d'améliorer la gestion de la circulation dans le but de maintenir un équilibre entre les débits, les temps de parcours, la régularité de la vitesse et la sécurité ainsi que d'optimiser l'usage pour tous les modes. En modernisant ses équipements, Montréal pourra dorénavant employer plusieurs stratégies de gestion des feux de circulation qui tiendront compte particulièrement des besoins du transport en commun et pourra les adapter selon les besoins.

### > RÉVISER LA HIÉRARCHIE DU RÉSEAU ROUTIER

La mise à jour de la hiérarchie fonctionnelle du réseau routier de l'agglomération s'harmonisera avec le *Plan d'urbanisme*. Le dernier plan de la hiérarchie du réseau date de l'an 2000. Une bonne hiérarchisation du réseau permettra la protection de la quiétude dans les quartiers résidentiels et l'intégration harmonieuse des projets de développement.

### > METTRE EN PLACE DES MESURES DE MODÉRATION DE LA CIRCULATION DANS LES RUES LOCALES DES QUARTIERS RÉSIDENTIELS

Il s'agit d'abord de réaliser une politique de modération de la circulation et des règlements d'harmonisation qui fourniront un encadrement et des principes d'implantation venant en appui aux villes et aux arrondissements. Montréal produira un guide d'aménagement des mesures de modération qui inclura des critères de sélection de rues, des solutions prescrites et des modalités d'application.

Les villes et les arrondissements mettront en place des projets de modération de la circulation. Ces projets permettront de diminuer la circulation de transit et les vitesses dans les rues

locales au profit de la sécurité des piétons et des cyclistes en modifiant, par exemple, l'aménagement des rues ou leur sens de circulation. L'ensemble de ces mesures contribuera à la réalisation de *quartiers verts*. Ce concept de *quartiers verts* propice aux déplacements sécuritaires en transport actif et ayant une qualité de vie améliorée est défini dans le chapitre *La sécurité des déplacements et la qualité de vie*.

La problématique de circulation de transit est plus criante dans les quartiers anciens où la grille orthogonale de rues facilite l'accès à des axes parallèles de moindre importance. Ce sont dans les quartiers anciens que l'on trouve aussi les plus fortes densités de circulation. Les ruelles sont parfois utilisées pour contourner la congestion.

Les expériences internationales ont démontré que l'implantation de mesures réduisant la vitesse et les volumes de circulation améliore de façon significative la sécurité des déplacements et la qualité de vie des quartiers. La sécurisation progressive des quartiers incitera les résidents à opter davantage pour la marche.

#### > **ÉLABORER UN PLAN DIRECTEUR DE GESTION DE LA CIRCULATION ET DES DÉPLACEMENTS**

Il s'agit d'élaborer, d'ici trois ans, un plan directeur de gestion de la circulation et des déplacements pour le centre-ville de Montréal. Cette démarche particulière à ce secteur, en raison de la nature stratégique du centre-ville, sera réalisée en collaboration avec les arrondissements concernés.

#### > **ÉTENDRE LE RÉSEAU DE CAMIONNAGE AU TERRITOIRE DE L'AGGLOMÉRATION**

La mise en place d'un véritable réseau de camionnage sur l'ensemble de l'île est une réalisation qui relève de l'agglomération. Il s'agit de produire un plan de camionnage pour

l'ensemble du territoire de l'agglomération, de coordonner et de soutenir les villes et les arrondissements dans l'élaboration ou la modification de leurs règlements sur la circulation des camions et des véhicules outils. Un réseau de camionnage cohérent et complet, qui encadrera notamment le transport des matières dangereuses, permettra d'assurer la tranquillité et la quiétude des quartiers résidentiels et d'y augmenter la sécurité. Le nouveau réseau comprendra, entre autres, une politique de gestion du stationnement sur rue des camions à l'échelle de l'agglomération et harmonisera la délivrance des permis de circulation des véhicules hors normes sur tout le territoire.

#### > **AMÉLIORER LA GESTION DES ENTRAVES**

Montréal vise à réduire les inconvénients liés aux entraves sur la chaussée et sur les trottoirs. 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 une harmonisation des règlements concernant la délivrance des permis d'entraves. Ces interventions permettront de réduire les impacts des travaux pour l'ensemble des usagers et d'améliorer la sécurité du réseau.

#### > **EFFECTUER LA MISE AUX NORMES DES FEUX DE CIRCULATION**

D'ici la fin de 2008, Montréal aura terminé une première phase par la mise aux normes de 800 intersections incluant le remplacement des contrôleurs de feux de circulation. La deuxième phase comprend la mise aux normes, d'ici 2010, de 1400 intersections munies de feux de circulation, la réorganisation des réseaux de coordination et l'implantation de nouveaux plans de coordination des feux. Le coût de la deuxième phase du projet est estimé à 30 M\$. La mise

aux normes est un préalable au remplacement des feux piétons existants par des feux piétons à décompte numérique.

#### > **IMPLANTER LA GESTION DYNAMIQUE DES FEUX DE CIRCULATION**

Quatre artères stratégiques – Henri-Bourassa, Crémazie, Sherbrooke, Pie-IX – bénéficieront d'un système de gestion dynamique des feux de circulation. Ce projet, qui implique au préalable une mise aux normes des feux, permettra, en plus de régulariser la vitesse tout en réduisant les temps de parcours sur ces artères, de réduire les arrêts, certains types de collision, la consommation et les émissions des véhicules. Le coût du projet est évalué à 10 M\$.

### 2.4 UN RÉSEAU ROUTIER À RÉAMÉNER

Montréal entend réaménager certains segments du réseau routier actuel dans une perspective de mieux les intégrer à l'environnement, de favoriser l'amélioration de la qualité de vie et d'optimiser l'offre de transport et ce, en collaboration avec divers partenaires dans la plupart des projets, dont le gouvernement du Québec. Dans une approche traditionnelle, Montréal a ciblé un ensemble de projets requis. Il va de soi qu'ils ne peuvent tous être réalisés (Figure 15).

#### > **MODERNISER LA RUE NOTRE-DAME**

La Ville de Montréal et le ministère des Transports du Québec (MTQ) travaillent conjointement à la réalisation du projet selon un échéancier accéléré. Le projet consiste à réaménager un tronçon de la rue Notre-Dame Est qui va de la rue Amherst au boulevard de L'Assomption, en y intégrant des aménagements favorables au transport en commun (voies réservées et autres mesures préférentielles) ainsi qu'une voie réservée au covoiturage et aux taxis.



Le concept actuel du projet de modernisation de la rue Notre-Dame est le fruit d'un travail de recherche de solutions optimales permettant de répondre à la fois aux besoins exprimés par l'ensemble des parties et aux contraintes techniques. Un processus de consultations publiques sur le volet de l'intégration urbaine a été mis sur pied au cours des derniers mois, a donné lieu au dépôt de 55 mémoires et permis de connaître les préoccupations des citoyens et groupes concernés.

Une fois les consultations terminées, le MTQ et la Ville de Montréal ont annoncé une série de bonifications au projet de modernisation de la rue Notre-Dame et ont confirmé que les travaux débuteront en octobre 2008.

Les principales bonifications visent à améliorer les transports en commun et les modes de transports de rechange à l'automobile solo :

- l'implantation d'une voie réservée aux autobus sur le boulevard Pie-IX. Ce projet permettra aux usagers du transport en commun de

parcourir le boulevard Pie-IX d'un bout à l'autre (du boulevard Henri-Bourassa jusqu'à la rue Notre-Dame), dans chacune des directions et ce, à tout moment de la journée. Ce service très performant permettra, à terme, aux autobus d'emprunter la voie réservée au transport en commun sur la rue Notre-Dame pour se rendre directement au centre-ville ;

- le projet sera doté d'une voie réservée au covoiturage et aux taxis. L'implantation de cette voie est le premier maillon d'un réseau de voies de covoiturage qui se déploiera sur toute l'île de Montréal.

La priorité au transport en commun est une prémisses à la conception du projet de modernisation de la rue Notre-Dame. Le projet augmente l'offre de transport en commun pour les 5600 usagers du transport en commun en période de pointe le matin. La présence permanente d'une voie réservée au transport en commun dans chaque direction constitue l'élément clé de la stratégie d'amélioration de la desserte dans l'Est de Montréal. Le projet prévoit

une intégration avec les services de transport en commun des quartiers concernés afin qu'ils puissent bénéficier des gains de temps que procurent les voies réservées.

Le vélo sera bien intégré dans le projet. En effet, en partant de la piste cyclable existante sur la promenade Bellerive, à la hauteur de la rue Souigny, l'Est de Montréal sera relié au centre-ville par une piste cyclable ininterrompue le long de la rue Notre-Dame du côté nord.

Le concept de modernisation de la rue Notre-Dame vise la mise en valeur des parcs, des espaces publics et des éléments du patrimoine riverain. Il intègre des accès visuels au fleuve à certains endroits, notamment au parc Champêtre et au parc Bellerive. Les parcs Morgan, au nord, et Champêtre, au sud de la rue Notre-Dame, entre les rues William-David et Letourneux près du boulevard Pie-IX, seront intégrés à l'aide d'une dalle-parc d'environ 130 m de largeur au-dessus de la rue Notre-Dame (encaissée à cet endroit) et complètement réaménagés. Le nouveau parc Morgan-Champêtre, dont le statut est régional,

sera agrandi et un nouveau belvédère sera construit en bordure du port. Le parc Bellerive, situé dans l'axe de la rue Fullum, fera l'objet d'un aménagement particulier, notamment par la construction d'une dalle-parc au-dessus de la rue Notre-Dame (encaissée à cet endroit).

Par ailleurs, le projet met en valeur de nombreux bâtiments patrimoniaux, tels le site du Pied-du-Courant, la station de pompage Craig, l'immeuble de la Tonnellerie et la caserne Letourneux.

Ces aménagements tiennent compte de la présence des installations portuaires qui font de Montréal une plaque tournante des marchandises et une des principales portes d'entrée maritime de la côte Atlantique. Les activités portuaires sont présentement en croissance, particulièrement celles liées au trafic conteneurisé, et génèrent des retombées de l'ordre de 2 G\$ par année dans l'économie montréalaise. Le port a manifesté son intention d'amorcer le développement de ses activités dans le cadre d'un plan récemment rendu public. Le projet de la rue Notre-Dame, répond adéquatement au développement prévu.

Dans la foulée des aménagements prévus sur la rue Notre-Dame, pour assurer l'intégration de cet axe à l'environnement urbain, Montréal envisage le recouvrement de tronçons de l'autoroute Ville-Marie entre le pont Jacques-Cartier et le Palais des congrès. Le MTQ a autorisé une étude pour évaluer l'opportunité, la faisabilité et les coûts d'un tel projet.

Les consultations publiques ont permis de confirmer l'intérêt de mettre en valeur les abords de l'autoroute si elle était recouverte. Le recouvrement récent de tronçons de l'autoroute Ville-Marie, dans le cadre du développement du Quartier international, constitue un bon exemple de cette orientation. D'autres projets,

actuellement à l'étude, pourraient constituer des opportunités à poursuivre le recouvrement de l'autoroute afin d'éliminer l'effet de coupure dans le tissu urbain créé par l'autoroute en tranchée.

#### **> TRANSFORMER L'AUTOROUTE BONAVENTURE EN BOULEVARD URBAIN**

Le réaménagement de l'autoroute Bonaventure se réalisera en trois phases, dont la première transformera l'infrastructure actuelle en une grande artère urbaine, entre les rues Brennan et Saint-Jacques. Ce réaménagement vise à souligner l'importance de cette entrée de Montréal et permettra un développement urbain de grande qualité en continuité de la Cité Multimédia et du Quartier international. Évaluée à 90 M\$, cette première phase sera réalisée à compter de 2009.

La deuxième phase consiste à déplacer l'autoroute Bonaventure, entre les ponts Victoria et Champlain, afin d'y aménager un parc riverain. La dernière phase reliera les deux tronçons réalisés.

Le projet tient compte de l'amélioration du transport collectif pour la desserte du centre-ville et du Vieux-Montréal par tramway, ainsi que de l'optimisation du corridor Bonaventure en tant que lien stratégique de transport collectif avec la Rive-Sud.

#### **> RÉALISER LES TRAVAUX DE SÉCURISATION DE LA RUE NOTRE-DAME**

Cette série de travaux d'amélioration vise la section située à l'est de la rue Dickson jusqu'à la rue Curatteau (section exclue du projet de modernisation de la rue Notre-Dame) en réalisant l'aménagement d'un mail central, des corrections géométriques à certaines

intersections problématiques, des modifications aux phases de feux de circulation et l'amélioration de la piste cyclable. Le projet sera complété pour un coût d'environ 9 M\$.

#### **> RÉAMÉNER LA RUE SHERBROOKE EST**

Le réaménagement de la section de la rue Sherbrooke Est, entre la 36<sup>e</sup> avenue à Pointe-aux-Trembles et la rue Notre-Dame, intègre des aménagements favorables aux déplacements à pied, en vélo et en transport en commun. Le projet est déjà amorcé et sera complété pour un coût d'environ 60 M\$.

#### **> RÉAMÉNER L'INTERSECTION CÔTE-DES-NEIGES/REMEMBRANCE**

Le projet consiste à démolir la structure étagée actuelle et à la remplacer par une intersection classique, tout en préservant la voie réservée pour autobus sur le chemin de la Côte-des-Neiges. Le projet améliorera la sécurité pour les piétons et les cyclistes et contribuera à diminuer la circulation de transit sur les chemins Remembrance et Camillien-Houde. Le nombre de voies de circulation et la desserte par transport collectif et actif sur le mont Royal seront revus par la même occasion. Ce projet s'inscrit dans la démarche de la table de concertation qui vise à améliorer l'accessibilité du parc du Mont-Royal.

#### **> AMÉLIORER LE VIADUC ROCKLAND**

Le viaduc nécessite des interventions majeures. Deux scénarios sont à l'étude, soit effectuer des travaux de réhabilitation majeurs pour le remettre en bon état, soit le démolir et le reconstruire. Le scénario de reconstruction permettrait de revoir la fonctionnalité de cette infrastructure et l'intégration de mesures favorables aux transports actifs.



FIGURE 15 | Réseau routier à réaménager



### > AMÉNAGER UNE VOIE DE DESSERTE DANS L'AXE DE LA RUE JEAN-PRATT

La transformation de la rue Jean-Pratt en voie de desserte, du côté est de l'autoroute des Laurentides, améliorera la sortie des véhicules lourds provenant du secteur L'Acadie-Chabanel.

### > COMPLÉTER L'ÉCHANGEUR DE SALABERRY/AUTOROUTE 15

L'ajout d'une bretelle du boulevard de Salaberry vers le sud, sur l'autoroute des Laurentides, permettra une réduction de l'utilisation du boulevard de l'Acadie pour les déplacements de transit.

### > AMÉNAGER DES VOIES DE DESSERTE DANS L'AUTOROUTE 40 DANS L'OUEST

Le parachèvement des voies de desserte partielles de l'autoroute 40, à l'ouest de l'intersection avec le chemin Sainte-Marie, est associé au réaménagement du chemin Sainte-Marie et de son échangeur avec l'autoroute 40 (projet lié à celui du boulevard Morgan et du boulevard 440). Il améliorera la hiérarchie routière dans l'ouest de l'île et mettra en valeur les terrains riverains.

En complément des projets planifiés par Montréal, le gouvernement du Québec a fait connaître son intention de réaliser à court, moyen et long termes les interventions suivantes :

### > AMÉLIORER LES ACCÈS ROUTIERS À L'AÉROPORT INTERNATIONAL MONTRÉAL-TRUDEAU

Le réaménagement de l'échangeur Dorval assurera la continuité des liens autoroutiers et créera un lien direct entre l'aéroport et le réseau autoroutier. Le projet redessine la grille routière locale, intègre les services de transport en commun (autobus, train de banlieue, Via Rail)

et prend en compte les besoins piétonniers et cyclistes. Ce projet sera réalisé pour un coût total estimé à environ 210 M\$.

### > RÉAMÉNAGER LE COMPLEXE TURCOT

L'échangeur Turcot nécessitera une réhabilitation majeure de ses infrastructures puisque sa durée de vie utile sera bientôt atteinte. Le MTQ a acquis la cour Turcot il y a quelques années et travaille actuellement sur des scénarios de réaménagement des échangeurs Turcot, Montréal-Ouest, Angrignon et De la Vérendrye. Le projet est estimé à 1,5 G\$ et, selon les informations obtenues du MTQ, l'échéancier des travaux s'échelonne sur une période de sept ans, allant de 2010 à 2017. Les études d'impacts en environnement ont débuté en 2007.

Ce projet présente l'opportunité, pour Montréal et le MTQ, de revoir et d'améliorer le transport collectif et le transport actif dans ce secteur et permettra le développement de la cour Turcot.

### > OPTIMISER L'AUTOROUTE MÉTROPOLITAINE (AUTOROUTE 40)

Le MTQ travaille sur une étude d'optimisation de l'autoroute 40 entre les autoroutes 13 et 25. Les modifications envisagées par le MTQ comprendraient une série d'interventions, tels des corrections géométriques ponctuelles, une révision du schéma d'entrées/sorties et le réaménagement de l'échangeur Décarie et du rond-point Côte-de-Liesse. Les diverses interventions sur cet axe seraient regroupées par phases et s'échelonnent sur un horizon qui n'est pas défini pour l'instant.

## 2.5 UN RÉSEAU ROUTIER À COMPLÉTER

Le *Plan d'urbanisme*, dans son chapitre consacré au transport, recommande de lier stratégiquement les secteurs de la ville en parachevant le réseau routier. Cette recommandation réfère aux effets

de coupure qui affectent la grille artérielle, mais aussi à son inachèvement. Les problèmes associés sont nombreux :

- enclavement de certains quartiers ;
- itinéraires automobiles allongés ;
- circuits d'autobus difficilement viables ;
- difficultés de mettre en valeur les territoires moins accessibles ;
- hiérarchisation incomplète (circulation locale sur les autoroutes et circulation de transit sur rues locales).

Le parachèvement de la grille routière facilite l'accès au réseau autoroutier des zones génératrices de transport de marchandises, telles les zones industrielles, commerciales et les installations terminales de transport.

Le *Plan de transport* envisage une croissance de 138 000 ménages et un gain de 110 000 emplois sur le territoire de l'île de Montréal, pour la période 2001-2021. Une large proportion se localisera dans les secteurs denses et déjà bâtis. Toutefois, aux extrémités est et ouest, le parachèvement de la grille routière est une condition essentielle au développement immobilier. C'est particulièrement le cas des arrondissements de Rivière-des-Prairies – Pointe-aux-Trembles et de Pierrefonds-Roxboro.

Le réseau routier apporte un soutien au développement économique de plusieurs façons :

- le réaménagement d'un axe routier est une occasion de revaloriser la trame urbaine ;
- le réseau artériel est un outil efficace de structuration de l'espace urbain ;

- l'accessibilité locale permet d'élargir les aires de marché des commerces ;
- le réseau d'autoroutes et d'artères permet notamment de canaliser efficacement les véhicules de transport de marchandises et de services.

Pour faire en sorte que le réseau routier favorise, d'une part, le développement de l'activité économique et, d'autre part, le transport en commun, Montréal a établi un certain nombre de projets afin de compléter le réseau routier actuels, en créant des liens là où il y a des discontinuités ou des fonctionnalités à améliorer. Plusieurs des interventions se situent dans l'est et dans à l'ouest de l'île, où le réseau artériel est incomplet. Il va de soi qu'une priorisation de ces projets doit être faite et révisée régulièrement.

Montréal entend réaliser certains projets pour compléter la grille routière (Figure 16) :

#### > RACCORDER LE BOULEVARD CAVENDISH

Il s'agit de réaliser le lien manquant entre les deux tronçons actuels du boulevard Cavendish, respectivement localisés sur le territoire de l'arrondissement de Saint-Laurent, au nord, et de la ville de Côte-Saint-Luc, au sud, et d'assurer un lien vers l'est et le boulevard Jean-Talon par la rue Royalmount. Le projet intégrera une voie réservée pour le transport en commun et permettra un rabattement direct des lignes d'autobus de l'ouest vers le métro Namur, station sous-utilisée par rapport aux stations plus au nord. Le projet permettrait également la mise en place d'une navette entre le métro et l'aéroport, en un temps garanti. Le raccordement Cavendish/Royalmount sera réalisé dans une première phase alors que seront entreprises, dès 2008, les démarches pour réaliser la seconde phase (lien Cavendish-Cavendish) permettant d'accélérer l'échéancier



des travaux. Ce projet, notamment la seconde phase, permettra de désenclaver le secteur et d'améliorer l'accessibilité des secteurs Notre-Dame-de-Grâce, Hampstead, Côte-Saint-Luc, Saint-Laurent et Mont-Royal. Le coût total du projet est de l'ordre de 140 M\$.

#### > PROLONGER LE BOULEVARD RODOLPHE-FORGET (BOURGET)

Un nouvel axe routier de plus de cinq kilomètres entre le boulevard Henri-Bourassa et la rue Notre-Dame sera construit dans l'axe du boulevard Rodolphe-Forget, à Rivières-des-Prairies. Le tronçon entre les rues Sherbrooke et Notre-Dame pourrait se faire dans l'axe de la rue Lakefield. Ce projet sera réalisé au rythme du développement urbain du secteur et permettra le rabattement des rues collectrices, l'amélioration de la desserte par autobus en améliorant les parcours, le développement de la grille artérielle

de l'Est et le réseau de camionnage. Un montant approximatif de 50 M\$ sera nécessaire pour réaliser l'ensemble des interventions de ce projet.

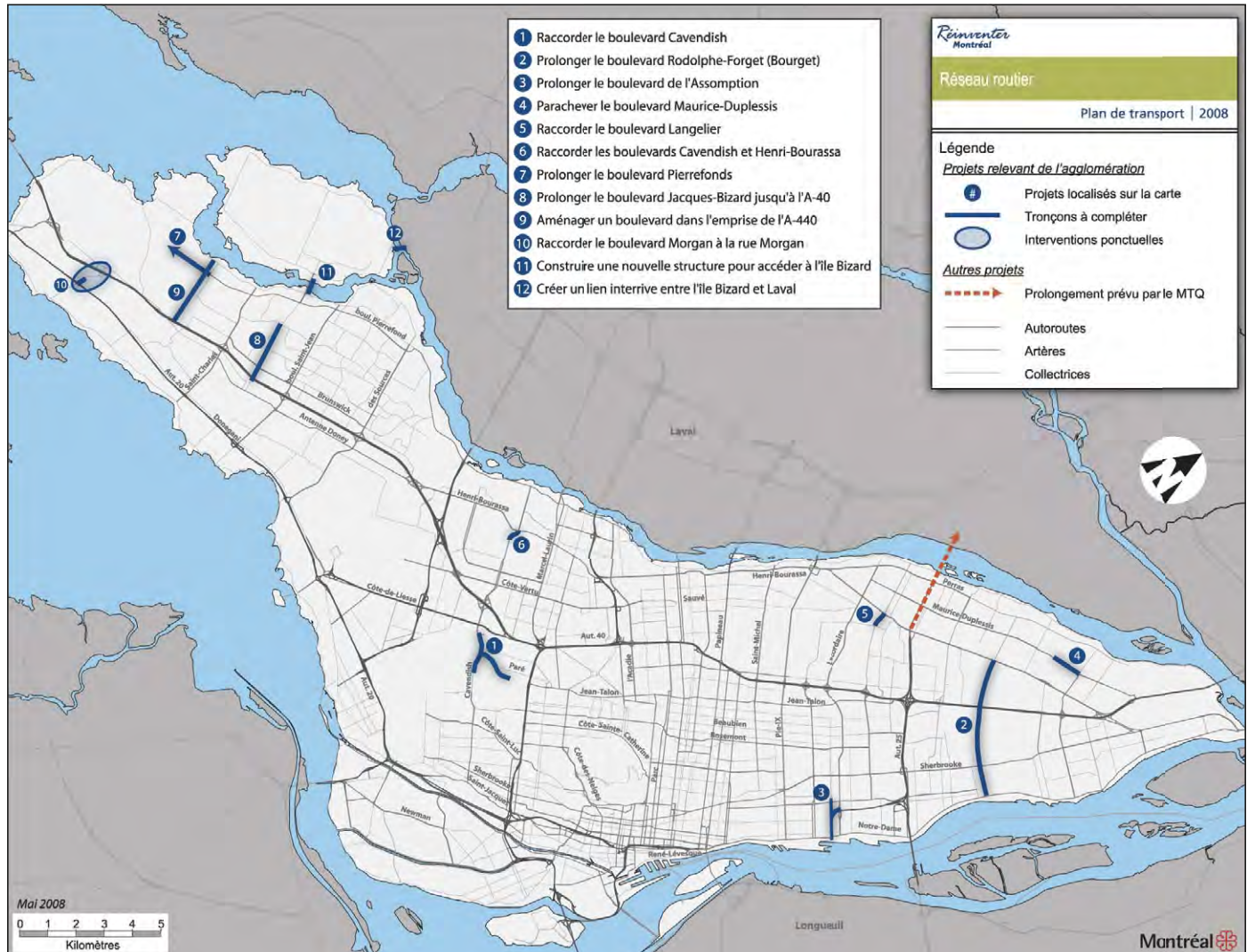
#### > PROLONGER LE BOULEVARD DE L'ASSOMPTION

Le tronçon manquant du boulevard de l'Assomption, entre les rues Hochelaga et Notre-Dame, permettra la déviation du trafic lourd de la rue Dickson et l'implantation de lignes d'autobus sans correspondance sur les axes Notre-Dame/Lacordaire. Ce projet est associé à la réalisation du projet de modernisation de la rue Notre-Dame avec lequel il partage une partie de l'emprise.

#### > PARACHEVER LE BOULEVARD MAURICE-DUPLESSIS

Il ne manque qu'un court tronçon entre les boulevards de la Rivière-des-Prairies et Saint-Jean-Baptiste pour assurer la continuité du boulevard Maurice-Duplessis. La construction se

FIGURE 16 | Réseau routier à compléter



fera au rythme du développement urbain en appui à celui-ci, permettant également le développement de lignes continues d'autobus. Le coût du projet sera de l'ordre de 12 M\$.

#### > RACCORDER LE BOULEVARD LANGELIER

La ligne de chemin de fer du CN – celle qu'empruntera le train de l'Est – interrompt le boulevard Langelier, entre les boulevards des Grandes-Prairies et Henri-Bourassa. Le raccordement améliorera l'accessibilité entre les arrondissements de Saint-Léonard et de Montréal-Nord et assurera la continuité des lignes d'autobus.

#### > RACCORDER LES BOULEVARDS CAVENDISH ET HENRI-BOURASSA

Le projet consiste à compléter la grille artérielle de ce secteur en développement en réalisant le lien manquant de 800 m entre le boulevard Henri-Bourassa et l'avenue Ernest-Hemingway. Le boulevard Cavendish sera prolongé dans l'axe du boulevard Toupin. Cependant, le concept retenu fera en sorte de minimiser la circulation de transit sur le boulevard Toupin et dans les quartiers résidentiels limitrophes. Le projet sera réalisé pour un coût approximatif de 10 M\$.

#### > PROLONGER LE BOULEVARD PIERREFONDS

La grille artérielle de l'Ouest sera étendue en prolongeant le boulevard Pierrefonds à l'ouest du boulevard Château-Pierrefonds au rythme du développement urbain, en soutien au développement résidentiel de Pierrefonds Ouest et de la partie nord de Sainte-Anne-de-Bellevue. Le coût total du projet est de l'ordre de 40 M\$.

#### > PROLONGER LE BOULEVARD JACQUES-BIZARD JUSQU'À L'AUTOROUTE 40

Ce prolongement reliera le boulevard Pierrefonds et l'autoroute 40, créera un échangeur complet avec l'autoroute et effectuera un raccordement à la rue Stillview au sud. Ce développement de la grille artérielle permettra de mieux répartir les débits de circulation entre les axes majeurs du secteur. Le coût du projet est estimé à 25 M\$.

#### > AMÉNAGER UN BOULEVARD DANS L'EMPRISE DE L'AUTOROUTE 440

En soutien au développement résidentiel de la partie ouest de Pierrefonds, un boulevard sera aménagé dans l'emprise de l'autoroute 440, entre le boulevard Gouin Ouest et l'autoroute 40, et raccordé aux boulevards Pierrefonds et Antoine-Faucon. Le projet comprend le réaménagement de l'échangeur Sainte-Marie/Anse-à-l'Orme. En spécifiant un aménagement de type boulevard, Montréal affirme son opposition à tout projet autoroutier dans ce corridor.

#### > RACCORDER LE BOULEVARD MORGAN À LA RUE MORGAN

Le projet vise à améliorer l'accessibilité du secteur industriel de Baie-d'Urfé, à diminuer l'intrusion du trafic lourd dans le secteur résidentiel et à faciliter l'accès à la gare de train de banlieue. Il implique un réaménagement



des échangeurs avec les autoroutes 20 et 40. Ce projet sera réalisé pour un coût estimé à 40 M\$.

### ► CRÉER DE NOUVEAUX LIENS POUR ACCÉDER À L'ÎLE BIZARD

#### ■ Construire une nouvelle structure entre l'île Bizard et l'île de Montréal

Il s'agit soit de doubler le pont existant ou d'ajouter un nouveau pont dans un autre corridor afin d'assurer une accessibilité en tout temps à l'île, notamment en cas d'accident ou de réfection du pont existant. Cette structure sera construite pour un montant total d'environ 28 M\$.

#### ■ Créer un lien interrives entre l'île Bizard et Laval pour les piétons, les cyclistes et les véhicules d'urgence

La construction d'une passerelle piétonnière/cyclable donnera un accès direct au train de banlieue et pourra supporter les véhicules d'urgence. Le coût de cette passerelle est estimé à 10 M\$.

## 3. EN RÉSUMÉ

Montréal propose des améliorations du réseau routier compatibles avec ses objectifs, notamment



de favoriser le transport en commun et les transports actifs. Elle cherche ainsi à optimiser l'utilisation du réseau en :

- partageant la chaussée pour faire une place plus grande aux transports collectifs et actifs ;
- réhabilitant et modernisant son patrimoine routier ;
- améliorant le niveau de sécurité des déplacements ;
- augmentant la fonctionnalité du réseau, en le réaménageant, en complétant des liens manquants et en assurant une meilleure gestion de la circulation ;

■ offrant une fluidité adéquate du réseau artériel pour canaliser la circulation et éliminer le transit dans les rues locales ;

■ contrôlant la congestion du réseau autoroutier.

Elle compte également utiliser le réseau routier comme un outil de structuration et de mise en valeur de l'espace urbain. D'une part, certaines interventions visent à faciliter l'accessibilité des secteurs de la ville. D'autre part, des projets routiers font partie d'interventions plus globales en matière d'urbanisation et permettent de valoriser le bâti existant.

**TABLEAU 7** | Coûts des projets proposés par le gouvernement du Québec sur le réseau routier (en M\$)

	COÛT PONCTUEL	COÛT D'IMMOBILISATION				COÛT ANNUEL DE FONCTIONNEMENT
		0-5 ans	5-10 ans	+10 ans	TOTAL	
Améliorer les accès routiers à l'aéroport international Montréal-Trudeau <sup>1</sup>		105	105		<b>210</b>	
Réaménager le complexe Turcot		500	1 000		<b>1 500</b>	
Optimiser l'autoroute Métropolitaine (A-40)	À déterminer	À déterminer				À déterminer
<b>TOTAL</b>		<b>605</b>	<b>1 105</b>		<b>1 710</b>	

<sup>1</sup> Contribution de l'agglomération : 30 M\$.

**TABLEAU 8** | Coûts des projets proposés par Montréal sur le réseau routier (en M\$)

	COÛT D'IMMOBILISATION				COÛT ANNUEL DE FONCTIONNEMENT
	0-5 ans	5-10 ans	+10 ans	TOTAL	
<i>Partage des emprises routières</i>					4,0
<i>Gestion de la circulation</i>	42			42	7,0
Effectuer la mise aux normes des feux de circulation	30			30	
Implanter la gestion dynamique des feux de circulation	10			10	
Autres mesures de gestion de la circulation	2			2	7,0
<i>Réaménagement du réseau routier</i>	464	470	13	947	
Moderniser la rue Notre-Dame	300	450		750	
Transformer l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain	90			90	
Réaliser des travaux de sécurisation de la rue Notre-Dame	9			9	
Réaménager la rue Sherbrooke Est	40	20		60	
Réaménager l'intersection Côte-des-Neiges/Remembrance			8	8	
Améliorer le viaduc Rockland <sup>1</sup>	25			25	
Aménager une voie de service dans l'axe de la rue Jean-Pratt			1	1	
Compléter l'échangeur de Salaberry/A-15			4	4	
Aménager des voies de service sur l'A-40 dans l'ouest	À déterminer				À déterminer
<i>Compléter le réseau routier</i>	154	119	150	423	
Raccorder le boulevard Cavendish	60		80 <sup>2</sup>	140	
Prolonger le boulevard Rodolphe-Forget (Bourget)	20	30		50	
Prolonger le boulevard de l'Assomption	Inclus dans le projet Notre-Dame				Inclus dans le projet Notre-Dame
Parachever le boulevard Maurice-Duplessis	6	6		12	
Raccorder le boulevard Langelier	10	18		28	
Raccorder les boulevards Cavendish et Henri-Bourassa	10			10	
Prolonger le boulevard Pierrefonds		20	20	40	
Prolonger le boulevard Jacques-Bizard jusqu'à l'A-40	10	15		25	
Aménager un boulevard dans l'emprise de l'A-440	10	30		40	
Raccorder le boulevard Morgan à la rue Morgan			40	40	
Construire une nouvelle structure pour accéder à l'île Bizard	28			28	
Créer un lien interrive entre l'île Bizard et Laval pour piétons, cyclistes et véhicules d'urgence			10	10	
<b>TOTAL</b>	<b>660</b>	<b>589</b>	<b>163</b>	<b>1 412</b>	

1 Pour des fins de présentation des coûts des projets, le tableau contient le coût du scénario le plus cher.

2 Nonobstant le fait que les montants afférents aux coûts d'immobilisation de la phase 2 du projet de raccordement du boulevard Cavendish soient inclus dans la colonne +10 ans, il est de l'intention de l'agglomération de Montréal de démarrer la phase 2 dudit projet, dans les meilleurs délais, une fois que les intentions du Canadien Pacifique, quant à l'avenir de la cours St-Luc, seront connues.

## Le stationnement : un outil pour réduire la dépendance à l'automobile

Selon l'Union internationale des transports publics (UITP), une automobile est immobilisée pendant 95 % de sa durée de vie. Et pourtant, le stationnement est souvent négligé dans la planification des transports, bien qu'il constitue un atout majeur des stratégies de gestion des déplacements, puisqu'on le retrouve à l'origine et à la destination de chaque déplacement motorisé. Dans ce contexte, les actions que Montréal mènera pour gérer le stationnement sont essentielles à l'atteinte de la Vision du *Plan de transport* puisqu'elles permettront de réduire la dépendance à l'auto.

### 1. LES ORIENTATIONS

La combinaison d'un centre-ville dynamique comptant bon nombre de résidents, de quartiers centraux denses, de quartiers périphériques conçus essentiellement autour de la voiture, de secteurs industriels où le stationnement est abondant avec, en toile de fond, une motorisation mieux contrôlée que dans le reste de la région métropolitaine, mais tout de même en croissance, rend la problématique du stationnement à Montréal très complexe.

De plus, par le passé, à Montréal comme ailleurs dans le monde, les décisions en matière de stationnement ont trop souvent favorisé une augmentation de l'offre afin de répondre à une demande sans cesse grandissante. En plus d'hypothéquer le potentiel de développement immobilier, notamment au centre-ville, cela a eu comme répercussion une forte augmentation de l'utilisation de l'automobile, le plus souvent en solo, au détriment du transport en commun et des modes actifs et, en plus, a eu des

conséquences néfastes sur la qualité de l'air, le climat sonore et la sécurité, des éléments déterminants de la qualité de vie.

En effet, afin d'accueillir tous ces véhicules, il a fallu sacrifier une partie importante de l'espace urbain qui aurait pu accueillir des activités plus productives ou plus conviviales. Pour corriger cette situation, le *Plan d'urbanisme* propose la construction d'immeubles sur les terrains non bâtis exploités à des fins de stationnement de surface hors rue. Cela permettrait d'accroître la richesse foncière de Montréal tout en favorisant la consolidation et l'attractivité de la partie centrale.

Pour y parvenir, le *Plan d'urbanisme* propose d'établir une disposition réglementaire prévoyant un nombre maximum d'unités de stationnement pour les commerces de détail et de services, les bureaux, les équipements collectifs et institutionnels et les industries, situés dans un rayon de 500 mètres d'une station de métro et des gares de train de banlieue désignées comme étant propices à une intensification des activités. Il est aussi proposé que, dans ce rayon de 500 mètres, l'aménagement des unités de stationnement exigées soit réalisé à l'intérieur du bâtiment.

La détermination de Montréal d'améliorer de façon significative le transport en commun, les modes actifs et les solutions de remplacement à l'automobile en solo se traduit donc par la volonté de ne pas augmenter la capacité de stationnement dans les prochaines années, notamment au centre-ville et dans les secteurs fortement desservis par des infrastructures lourdes de transport en commun. Pour traduire cette volonté en réalisations concrètes, Montréal est bien consciente que toute stratégie de réduction de l'offre de stationnement doit être accompagnée d'une amélioration substantielle de l'offre de transport en commun sur les plans local et métropolitain.

### Quelques faits sur le stationnement :

- plus de 160 000 véhicules stationnent au centre-ville chaque jour ;
- 53 % du stationnement au centre-ville est occupé par des Montréalais ;
- il y a insuffisance de stationnement pour résidents dans les quartiers anciens ;
- le nombre de détenteurs de vignettes est passé de 16 000 à 36 000 entre 1996 et 2002 ;
- le taux d'utilisation des stationnements incitatifs dépasse 85 % ;
- 55 % des utilisateurs des stationnements incitatifs résident à Montréal ;
- le manque de places de stationnement pour les véhicules d'autopartage freine l'expansion de cette nouvelle forme de mobilité ;
- 32 stationnements illégaux ont été fermés dans l'arrondissement de Ville-Marie, ce qui représente plus de 2000 places ;
- les stationnements en surface représentent une perte considérable de la valeur foncière et de revenus pour la Ville ;
- la complexité des panneaux de signalisation rend difficile leur interprétation ;
- les tarifs mensuels de stationnement au centre-ville sont au troisième rang au Canada (372 \$ pour les places réservées et 260 \$ pour les places non réservées).





Par ailleurs, Montréal souhaite favoriser les nouveaux usages de l'automobile, ce qui nécessite l'adaptation de l'offre de stationnement aux nouvelles réalités que sont l'autopartage, le covoiturage, les déplacements bimodaux (duo auto et transport en commun) et les nouveaux véhicules écoénergétiques.

En ce qui a trait à la problématique du stationnement en milieu résidentiel, il faudra s'assurer que celui-ci soit suffisant pour permettre aux résidents de laisser leur véhicule au domicile afin d'utiliser le transport en commun ou les modes

actifs, ce qui n'est pas le cas actuellement dans plusieurs quartiers. La réglementation à des fins d'entretien, notamment dans les secteurs de stationnement sur rue réservés aux résidents (SRRR) devra donc être revue, car elle oblige le déplacement des véhicules, ce qui incite à leur utilisation.

Les stationnements hors rue, exploités par le secteur privé, se sont souvent implantés de façon anarchique au cours des dernières décennies. Il est, par conséquent, nécessaire de réviser les pratiques dans ce secteur et de poursuivre de

façon accrue les efforts déjà entrepris pour discipliner les pratiques illégales et les terrains mal aménagés d'une part, et pour simplifier la signalisation du stationnement dans les rues, d'autre part.

## 2. LES INTERVENTIONS PROPOSÉES

En fonction de ses orientations, Montréal agira dans les domaines suivants :

### 2.1 LA GESTION STRATÉGIQUE DU STATIONNEMENT

Selon l'enquête *Origine – Destination 2003*, 161 000 véhicules stationnent chaque jour au centre-ville. De ce nombre, 53 % appartiennent à des résidents de l'île de Montréal, dont 30 % proviennent des quartiers centraux.

Afin d'entreprendre une véritable gestion stratégique du stationnement, Montréal entend :

#### ➤ ADOPTER UNE POLITIQUE DE STATIONNEMENT

La Ville de Montréal s'est doté de principes directeurs en matière de stationnement, il y a plus de 12 ans. Après les réformes administratives des dernières années et, compte tenu de l'évolution des préoccupations en matière d'environnement, une révision en profondeur est devenue essentielle.

La politique de stationnement devra s'inscrire dans un cadre régional comprenant le territoire de la Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM), à défaut de quoi elle risquerait d'hypothéquer la vitalité du centre-ville au profit de la périphérie. La politique de stationnement veillera à :

- plafonner le nombre de places de stationnement dans les secteurs fortement desservis par le transport en commun ;

- faciliter le stationnement pour les résidents afin qu'ils utilisent prioritairement le transport en commun et les modes actifs ;
- réduire la circulation de transit dans les quartiers résidentiels ;
- favoriser les activités d'affaires et commerciales ;
- réduire les effets de l'îlot de chaleur urbain ;
- convertir, lorsque cela est possible, les terrains de stationnement hors rue à ciel ouvert en projets immobiliers ;
- améliorer l'information aux utilisateurs ;
- développer un réseau de stationnements incitatifs ;
- assurer la livraison des marchandises ;
- mettre en place des conditions favorables à l'autopartage ;
- imposer l'aménagement de places pour vélos dans tous les nouveaux projets.

En ce qui a trait au stationnement de courte durée, l'objectif est de garantir un nombre minimal de places pour permettre une saine concurrence avec les centres commerciaux de grande surface situés tant sur l'île qu'à l'extérieur. Dans le cas des rues commerciales, il en va de la survie de cette fonction au cœur de la cité.

La politique de stationnement viendra soutenir les actions du *Premier plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise – phase 2007-2009* visant à lutter contre les conséquences néfastes de la minéralisation de grandes surfaces utilisées à des fins de stationnement sur l'îlot de chaleur

urbain et sur le réchauffement climatique. Montréal souhaite travailler en partenariat avec les exploitants de terrains de stationnement pour aménager des espaces verts à même les terrains existants, notamment entre les allées et en bordure de rues.

#### ➤ **MODIFIER LA RÉGLEMENTATION D'URBANISME EN MATIÈRE DE PLACES DE STATIONNEMENT**

La gestion stratégique du stationnement requiert d'apporter des modifications à la réglementation d'urbanisme des villes reconstituées et des arrondissements. En effet, la réglementation d'urbanisme contient une section afférente aux exigences en matière de stationnement, lesquelles sont basées sur plusieurs critères définis selon la nature du projet. Ce n'est qu'exceptionnellement qu'est prise en considération l'offre de transport en commun à proximité d'un projet.

Afin de mettre en place des conditions plus favorables à l'utilisation des solutions de remplacement à l'auto en solo, Montréal veut inverser la logique actuelle imposant un nombre minimal de places (plancher) pour favoriser plutôt un nombre maximal (plafond), dans les secteurs fortement desservis par le transport en commun. De tels changements favorisent un transfert modal vers les transports collectifs et les modes actifs. Enfin, une attention particulière sera accordée aux secteurs résidentiels souffrant déjà d'un manque important de stationnement afin d'éviter que les résidents utilisent la rue pour pallier le stationnement limité hors rue.

Par ailleurs, dans le cas des grands projets attracteurs de déplacement, par exemple des entreprises ou des institutions, le resserrement des exigences en matière de stationnement devra aussi être accompagné d'un plan de gestion des déplacements. Entre autres, une démonstration rigoureuse des besoins en

stationnement devra être présentée, en tenant compte de l'offre de stationnement dans le secteur et de l'offre de transport en commun.

Montréal a d'ores et déjà entrepris un virage radical dans ce domaine en modifiant en profondeur les exigences en matière d'études d'impacts sur les déplacements que doivent satisfaire tous les promoteurs de projets de développement publics ou privés sur le territoire de l'agglomération de Montréal. La Ville exige dorénavant, en plus des exigences antérieures relatives à la circulation véhiculaire, que les promoteurs démontrent que leurs projets encouragent l'utilisation du transport en commun et des modes actifs, et limitent l'utilisation de l'auto en solo.

Montréal s'engage également à apporter une aide aux employeurs et aux institutions dans la préparation des plans de gestion des déplacements. La section portant sur la gestion de la demande fournit les détails quant à cette aide.

#### ➤ **ÉVALUER AVEC LE GOUVERNEMENT DU QUÉBEC ET LA CMM LA POSSIBILITÉ D'OBLIGER LES ENTREPRISES OFFRANT GRATUITEMENT DU STATIONNEMENT À DONNER À TOUS LEURS EMPLOYÉS LE CHOIX ENTRE LE STATIONNEMENT GRATUIT OU UNE PRIME ÉQUIVALENTE EN ARGENT POUR LE TRANSPORT EN COMMUN**

Ce projet est inspiré du concept américain de «Parking Cash Out». Il consiste en l'obligation pour les employeurs offrant gratuitement du stationnement à permettre à tous leurs employés de choisir entre le stationnement gratuit ou une prime équivalente en argent pour le transport en commun. Montréal veut évaluer avec le gouvernement du Québec la possibilité d'exiger l'implantation d'une telle mesure auprès des entreprises et institutions situées dans les secteurs fortement desservis par le transport en commun.



Pour être efficace et ne pas inciter les entreprises et institutions à s'éloigner des secteurs fortement desservis par le transport en commun, par exemple vers les parcs industriels autoroutiers, ce projet devra obligatoirement toucher l'ensemble du territoire de la CMM.

Un tel programme rendrait visible le coût d'opportunité du stationnement et offrirait l'équité entre les usagers du transport en commun et les automobilistes. De plus, il faciliterait l'atteinte des objectifs de croissance du transport en commun fixés à 8 % d'ici 2012 par le gouvernement du Québec dans la *Politique québécoise du transport collectif* adoptée en 2006.

#### ► PROCÉDER À UNE RÉVISION EN PROFONDEUR DES AVANTAGES ACCORDÉS AUX EMPLOYÉS MUNICIPAUX EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT

L'expérience a démontré que l'on ne pourra jamais favoriser l'utilisation accrue du transport en commun et des modes actifs pour les déplacements domicile-travail tant que l'on n'imposera pas des contraintes plus importantes à l'utilisation de la voiture individuelle.

C'est pourquoi, en tant qu'employeur éco-responsable et respectueux des principes de développement durable, comme en témoigne l'adoption en 2005 de son *Premier plan stratégique*

*de développement durable de la collectivité montréalaise*, la Ville de Montréal veut donner l'exemple en incitant ses employés à diminuer l'utilisation de l'auto en solo et ainsi contribuer activement à la lutte aux changements climatiques. Pour y parvenir, elle procédera à une révision complète des avantages qu'elle accorde à ses employés, notamment à ceux qui disposent d'une allocation pour l'utilisation de leur voiture personnelle et d'une place gratuite de stationnement.

Cette révision est incontournable pour marquer l'importance qu'accorde Montréal au transport en commun, aux modes actifs et aux usages collectifs de l'automobile (covoiturage et autopartage). Tous

les spécialistes en transport reconnaissent en effet qu'un stationnement facilement accessible, disponible en tout temps et gratuit ou économique encourage inévitablement l'utilisation de l'automobile.

Ce projet ne requiert pas d'investissements de la part de la Ville et pourrait même permettre certaines économies, car il faut parfois louer des terrains pour permettre aux employés d'y stationner.

## 2.2 L'ADAPTATION DE L'OFFRE DE STATIONNEMENT AUX PRATIQUES DE TRANSPORT DURABLE

Afin d'adapter l'offre de stationnement aux pratiques de transport durable, notamment aux usages collectifs de la voiture, Montréal s'engage à :

### ➤ AMÉNAGER DÈS 2008 DES STATIONNEMENTS POUR L'AUTOPARTAGE

Bien que l'autopartage soit une nouvelle forme de mobilité qui s'inscrit dans la philosophie du *Plan de transport* et qui répond à sa Vision, peu de dispositions ont été prévues jusqu'à maintenant pour faire face à la croissance phénoménale qu'a connue ce secteur d'activité. En 2008, à Montréal, l'autopartage compte 11 000 abonnés, un nombre qui augmente d'environ 30 % par année, et un parc automobile de 535 véhicules. Selon les données fournies par Communauto, la seule entreprise offrant actuellement un service d'autopartage, le nombre d'abonnés pourrait atteindre les 18 000 usagers d'ici 2009.

La croissance de cette forme d'usage de la voiture est actuellement limitée par le manque de places de stationnement. Cependant, les choses ont commencé à changer et les changements vont s'accélérer dès 2008. Cette croissance est encouragée depuis janvier 2008 par l'instauration d'un partenariat avec la Société de Transport de Montréal (STM). Ce partenariat permet aux

Montréalais de profiter d'une nouvelle offre de mobilité combinant le transport en commun et l'autopartage, le *DUO auto+bus*.

Déjà en 2007, l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal a triplé les places de stationnement mis à la disposition de l'autopartage. De plus, les résidents de ce secteur qui sont abonnés à un service d'autopartage profitent également de places de stationnement sur rue.

L'arrondissement de Ville-Marie s'est quant à lui associé à des partenaires privés pour déployer un réseau d'autopartage au centre-ville, qui vise essentiellement une clientèle d'affaires. De plus, la Ville de Westmount est devenue la deuxième ville québécoise, après l'agglomération de Gatineau, à s'abonner à l'autopartage pour les déplacements d'affaires de son personnel, une avenue que Montréal entend explorer attentivement, à l'instar des villes américaines, dont Philadelphie, qui voient en ce type de collaboration une source d'économie.

Étant donné que l'expansion souhaitable de cette nouvelle forme de mobilité est étroitement liée à la disponibilité du stationnement, Montréal déploiera tous les efforts requis pour assurer le développement de l'autopartage, dont :

- reconnaître officiellement les entreprises d'autopartage comme des entreprises d'intérêt public;
- demander aux arrondissements d'intégrer les besoins de l'autopartage dans les plans locaux de déplacement;
- assurer le remplacement des places de stationnement lors de la fermeture de terrains publics de stationnement où sont garés des véhicules d'autopartage;
- assigner des places de stationnement public hors rue, en partenariat avec Société en commandite Stationnement de Montréal et les arrondissements;
- réserver des places de stationnement sur rue à l'autopartage;
- développer des mécanismes de gestion pour faciliter les opérations d'entretien et de déneigement des places dédiées à l'autopartage;
- attribuer des vignettes de stationnement universelles.

### Le Centre pour un transport durable (CTD) définit le transport durable de la façon suivante :

«Un système qui permet de répondre aux besoins essentiels d'accès des personnes et des sociétés de façon sûre et respectueuse de la santé humaine et des écosystèmes, dans un souci d'équité pour les générations actuelles et futures. Il se doit d'être abordable et efficace, en plus d'offrir un choix de modes et d'appuyer une économie dynamique. Il doit maintenir les émissions et la production de déchets en deçà de la capacité d'absorption de la planète, limiter la consommation de ressources non renouvelables, réutiliser et recycler ses composantes et réduire au minimum la consommation de ressources non renouvelables, l'utilisation des terres et le bruit.»

L'objectif est de mettre à la disposition de l'autopartage plusieurs centaines de nouvelles places afin d'encourager le développement de cette nouvelle forme de mobilité.

#### > **IMPLANTER DES STATIONNEMENTS POUR LE COVOITURAGE**

Le taux d'occupation des véhicules, dans le cas des déplacements à destination de Montréal, est de 1,27 personne par véhicule. À l'heure des grands bouleversements climatiques et de la prise de conscience collective des effets néfastes de l'utilisation abusive de l'automobile sur la santé publique, un taux d'occupation des véhicules aussi bas n'est plus acceptable. C'est pourquoi Montréal veut encourager la population, qu'elle soit de Montréal ou de la périphérie, à pratiquer le covoiturage. Pour y arriver, des places de stationnement pour le covoiturage seront aménagées et bien signalisées.

Dès 2008, lors du renouvellement des permis d'occupation, Montréal négociera avec les exploitants de terrains de stationnement la possibilité de réserver au moins 10 % des places pour le covoiturage. Un mécanisme de gestion sera élaboré avec les représentants de cette industrie.

#### > **AMÉNAGER DES STATIONNEMENTS POUR VÉHICULES ÉCOÉNERGÉTIQUES ET MICROVOITURES**

Afin d'encourager ses citoyens à opter pour l'achat de véhicules écoénergétiques, Montréal offrira, dès 2008, des places de stationnement pour les véhicules électriques, hybrides et les microvoitures (moins de trois mètres), en offrant des tarifs avantageux. Elle travaillera en collaboration avec les gestionnaires de stationnement privé pour que ces derniers offrent également des avantages à ces catégories de véhicules. Ces véhicules pourront être identifiés à l'aide d'un système de vignettes vertes que les propriétaires pourront se procurer auprès de la Ville.

Des bornes de recharge pour véhicules électriques seront graduellement implantées à des endroits stratégiques, dès que le marché offrira des véhicules électriques homologués par Transports Canada et autorisés à circuler sur la voie publique. L'installation de bornes de recharge n'est pas considérée dans l'immédiat, car l'industrie automobile n'offre pas encore de véhicule tout électrique mais Montréal entend être un leader dans ce domaine. Cette initiative permettra à Montréal d'acquérir une notoriété à l'échelle nord-américaine dans le domaine des véhicules électriques.

#### > **DÉVELOPPER UN RÉSEAU DE STATIONNEMENTS INCITATIFS**

La plupart des grandes villes ayant misé sur le transport en commun ont développé un réseau de stationnements incitatifs. De tels stationnements existent sur l'île de Montréal, principalement aux gares de train de banlieue, et offrent plus de 7000 places. Les stationnements incitatifs installés sur l'île sont un atout pour Montréal puisqu'ils favorisent le *DUO auto+bus*. Ils captent jusqu'à 6 % des automobilistes se dirigeant vers le centre-ville, sans compter les gens qui laissent leur véhicule dans les stationnements situés hors de l'île.

Montréal veut accroître le nombre de stationnements incitatifs sur l'île situés en amont de la congestion. Ces stationnements seront destinés en priorité aux abonnés du programme de fidélisation au transport en commun développé par l'Agence métropolitaine de transport (AMT) et ses partenaires.

Il est envisagé que ces stationnements soient développés en partenariat avec le secteur privé, car ils pourraient avantageusement être subordonnés à la construction d'édifices à bureaux ou commerciaux, offrant ainsi la possibilité

de les aménager à l'intérieur, conformément aux orientations du *Plan d'urbanisme*. Ce projet incitera les nombreux résidents de l'île de Montréal qui stationnent leur véhicule au centre-ville en pointe du matin (53 %) à utiliser le transport en commun. Il permettra de diminuer considérablement la circulation de transit dans les quartiers résidentiels, améliorant ainsi la qualité de vie dans ces quartiers.

Par ailleurs, Montréal encourage l'AMT à poursuivre la construction de stationnements incitatifs en dehors de l'île de Montréal. Les stationnements incitatifs représentent un juste compromis entre l'utilisation de l'automobile et celle des transports collectifs pour les résidents de la proche banlieue et de la couronne. Si, pour certains, ils sont considérés comme un avantage consenti aux banlieusards, notamment en raison de leur gratuité, en revanche il faut reconnaître qu'ils réduisent considérablement l'envahissement quotidien des quartiers anciens de Montréal découlant des déplacements pendulaires effectués par les navetteurs.

Ce projet structurant pour l'avenir du transport en commun nécessitera des investissements considérables de l'ordre de 25 M\$. Une étude visant à déterminer les emplacements potentiels et les mécanismes de gestion sera lancée dès 2008 en vue d'offrir progressivement de nouvelles places dès 2010.

#### > **FAVORISER L'UTILISATION DES STATIONNEMENTS DE CENTRES COMMERCIAUX ET DE GRANDS ÉQUIPEMENTS INSTITUTIONNELS POUR LES USAGERS DU TRANSPORT EN COMMUN ET DU COVOITURAGE**

À de multiples endroits sur le territoire de Montréal, il pourrait s'avérer avantageux d'utiliser les stationnements des centres commerciaux ou des grands équipements institutionnels ou récréatifs comme le stade Olympique pour

permettre aux usagers du transport en commun et aux covoitureurs d'y laisser leur véhicule. Plutôt que de minéraliser de nouvelles surfaces et d'hypothéquer les potentiels de développement de terrains situés près des lieux d'embarquement du transport en commun à des fins plus rentables, Montréal ciblera les secteurs propices à l'aménagement de tels stationnements et entreprendra des négociations avec les propriétaires.

Le projet est inspiré du concept américain «Shop and Ride». Il consiste à facturer aux utilisateurs un tarif mensuel échangeable à la fin du mois dans les commerces participants situés dans le centre commercial impliqué dans le projet. Aux États-Unis, la formule s'est avérée intéressante pour tous les acteurs (usagers, commerçants, organismes de transport en commun et municipalités).

Par ailleurs, l'utilisation d'une partie du stationnement du Parc olympique, comptant environ 4000 places, pourrait constituer une autre avenue pour l'implantation de places de stationnement à des fins incitatives. En effet, la localisation stratégique de ce stationnement près du métro Pie-IX et du futur axe de SRB constitue un potentiel à évaluer.

#### > ÉLIMINER LES STATIONNEMENTS ILLÉGAUX ET LES PRATIQUES ILLÉGALES

L'amélioration progressive et significative du transport en commun et des modes actifs à destination du centre-ville sera accompagnée d'une volonté de la Ville de réduire la capacité excédentaire de stationnement au centre-ville et de ne pas permettre d'ajout de capacité nouvelle.

Quiconque se déplace au centre-ville est en mesure de constater que de nombreux gestionnaires de stationnement remplissent à outrance les terrains qu'ils exploitent. Dorénavant, la posi-



tion de la Ville quant à ces pratiques illégales en sera une de tolérance zéro. Dès 2008, elle veillera à assurer le respect intégral de la réglementation à cet égard en invitant les arrondissements et les villes à soutenir cette position.

Par ailleurs, Montréal veut mettre de l'ordre dans le domaine du stationnement hors rue et procédera à un inventaire de la situation juridique des stationnements. L'élimination des stationnements illégaux améliorera l'image du centre-ville et favorisera le développement immobilier. Une telle mesure aura inévitablement pour effet de réduire l'offre de stationnement. Sur le plan économique, l'espace utilisé par le stationnement représente une perte considérable de valeur foncière et de revenus pour la Ville.

Le stationnement illégal n'est pas une préoccupation nouvelle pour Montréal. L'arrondissement de Ville-Marie s'est lancé depuis quelques années dans un vaste programme de développement des terrains vacants. Déjà plus de 38 000 mètres carrés de terrains illégaux, exploités à des fins de stationnement, ont été fermés sur 32 sites, totalisant 2000 places de stationnement. Montréal veut poursuivre le travail entrepris et soutiendra les efforts des arrondissements.

### 2.3 L'INFORMATION AUX USAGERS

Afin d'améliorer l'information aux automobilistes, Montréal s'engage à :

#### > SIMPLIFIER LA SIGNALISATION DU STATIONNEMENT SUR RUE

La question de l'affichage et de la signalisation du stationnement sur rue est problématique. En essayant d'adapter la réglementation à chacune des situations possibles, cela a entraîné une multiplication de panneaux de signalisation rendant difficile leur interprétation par les automobilistes. Montréal s'engage à uniformiser le contenu de la signalisation sur le territoire de l'agglomération, tout en respectant les champs de compétence des villes et des arrondissements. En vertu des pouvoirs d'harmonisation qui lui sont consentis, elle établira certains standards qui faciliteront l'interprétation.

#### > SIGNALER LES PLACES DISPONIBLES

En implantant un système d'information indiquant les places restantes, Montréal souhaite informer les automobilistes des nombreuses places de stationnement disponibles à l'intérieur des édifices. Une telle mesure permettra d'optimiser l'offre actuelle de stationnement, ce qui pourra éviter la construction de nouvelles places.

Une meilleure signalisation des places disponibles empêchera le maraudage et les déplacements inutiles. Elle réduira également la prolifération de panneaux artisanaux de piètre qualité nuisant à l'image du centre-ville.

### 3. EN RÉSUMÉ

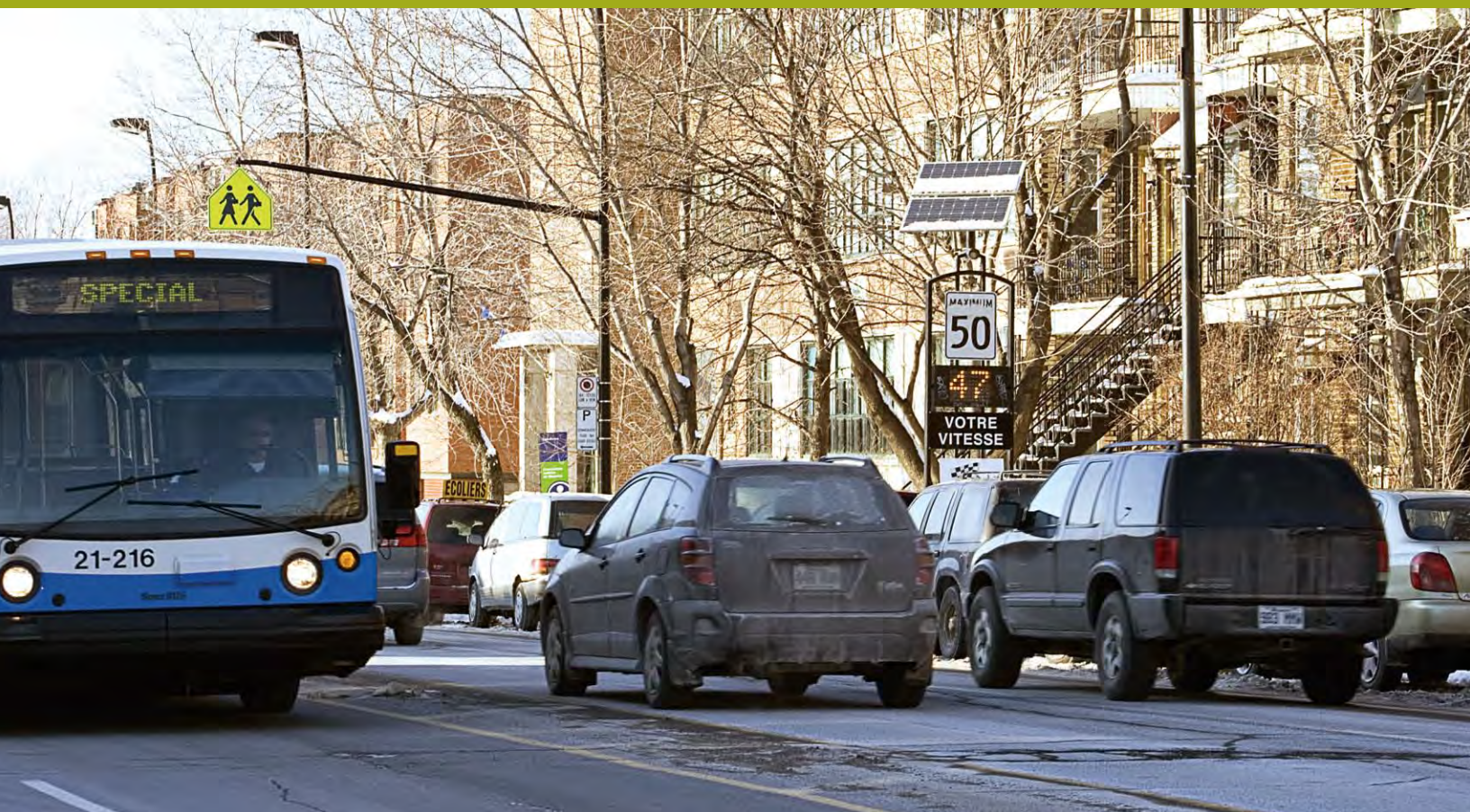
Dans les années 1970 et 1980, à Montréal comme ailleurs, les décisions en matière de stationnement allaient dans le sens d'une augmentation de l'offre afin de répondre à une demande sans cesse grandissante. Cela a eu

comme répercussion une forte augmentation de l'utilisation de l'automobile, au détriment du transport en commun.

Les choses doivent changer. On le sait maintenant, le stationnement a trop longtemps été négligé dans la planification des transports bien qu'il en constitue une composante essentielle. Dans ce contexte, les actions proposées en matière de stationnement constituent un moyen important du *Plan de transport* pour atteindre la Vision que s'est donnée Montréal.

**TABLEAU 9** | Coûts des projets dans le domaine du stationnement (en milliers \$)

	COÛT PONCTUEL	COÛT D'IMMOBILISATION				COÛT ANNUEL DE FONCTIONNEMENT
		0-5 ans	5-10 ans	+10 ans	TOTAL	
Adopter une politique de stationnement	500					
Modifier la réglementation d'urbanisme en matière de nombre de places de stationnement	À déterminer					
Évaluer la possibilité d'obliger les entreprises offrant gratuitement du stationnement à donner le choix entre le stationnement gratuit ou une prime équivalente pour le transport en commun	100					
Procéder à une révision en profondeur des avantages accordés aux employés municipaux en matière de stationnement	À déterminer					
Aménager dès 2008 des stationnements pour l'autopartage	50	100			100	
Implanter des stationnements pour le covoiturage	50					
Aménager des stationnements pour véhicules écoénergétiques et micro-voitures	50		100		100	
Développer un réseau de stationnements incitatifs	200	25 000			25 000	
Favoriser l'utilisation des stationnements des centres commerciaux/équipements institutionnels	250					
Éliminer les stationnements illégaux et les pratiques illégales	250					
Simplifier la signalisation du stationnement sur rue	100					
Signaler les places disponibles		1 000			1 000	
<b>TOTAL</b>	<b>1 550</b>	<b>26 100</b>	<b>100</b>		<b>26 200</b>	



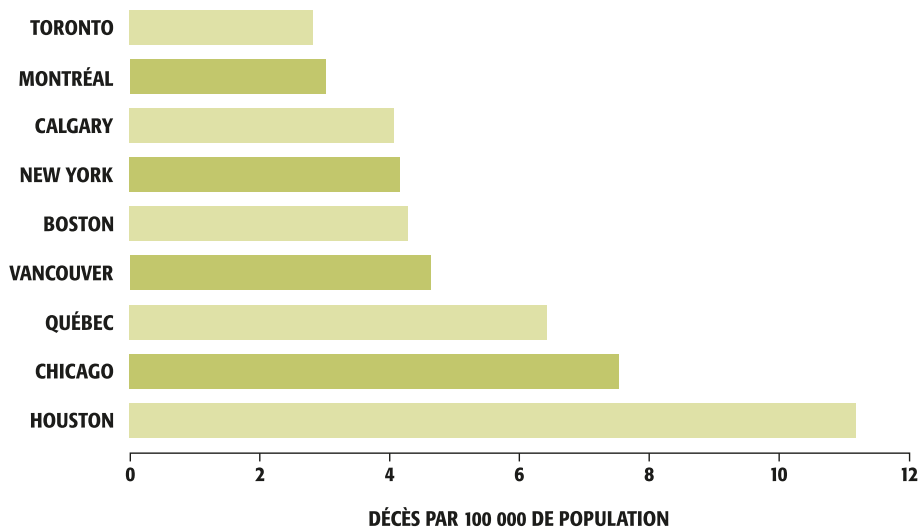
## La sécurité des déplacements et la qualité de vie — non négociable!

### 1. LES ORIENTATIONS

LE TRANSPORT GÈNÈRE DES NUISANCES QUI TOUCHENT DIRECTEMENT À LA SANTÉ ET À LA QUALITÉ DE VIE DES MONTRÉALAIS. MONTRÉAL EST BIEN CONSCIENTE DE CET ENJEU, ET SES PLANS STRATÉGIQUES COMME LE *PLAN D'URBANISME* ET LE *PREMIER PLAN STRATÉGIQUE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE LA COLLECTIVITÉ MONTRÉLAISE* ONT DÉJÀ POSÉ DES BALISES ET DES MOYENS DE MISE EN ŒUVRE D' ACTIONS PERMETTANT DE RÉDUIRE CES NUISANCES. LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS JOUE UN RÔLE PRIMORDIAL SUR LA QUALITÉ DE VIE ET CONSTITUE UN FACTEUR DÉTERMINANT DE SANTÉ PUBLIQUE.

Les interventions en sécurité des déplacements sur le territoire ont permis à Montréal de figurer parmi les villes les plus sécuritaires d'Amérique du Nord (Figure 17). Montréal s'est toujours préoccupé de la sécurité des usagers de la rue notamment des piétons et des cyclistes : programmes de sécurisation autour des écoles et des parcs, programmes de sécurisation des intersections, interdiction du virage à droite au feu rouge, programme d'amélioration de l'éclairage, augmentation significative de la présence policière dédiée à la sécurité des déplacements, mise aux normes des feux, installation de feux piétons



**FIGURE 17** | Taux moyens de décès reliés aux accidents de la route

à décompte numérique, etc. Mais il y a encore trop de victimes de la route. Chaque année, plus de 12 000 personnes sont blessées et de 50 à 70 sont tuées dans un accident de la route sur le territoire de Montréal, et depuis 1997, le nombre de blessés augmente.

Pour faire de Montréal un endroit où il est possible de se déplacer en toute sécurité, où les comportements délinquants ne sont pas tolérés, Montréal interviendra davantage pour réduire de 40 % le nombre d'accidents au cours des dix prochaines années, le premier pas d'une vision «zéro accident».

Des efforts additionnels et plus importants que ceux déjà consentis sont nécessaires pour atteindre nos objectifs. Ces efforts doivent s'inscrire dans une démarche stratégique planifiée avec les principaux acteurs dans le domaine de la sécurité des déplacements et avec la collaboration de tous les Montréalais.

## 2. LES INTERVENTIONS PROPOSÉES

Les mesures déjà en place dans le domaine de la sécurité seront maintenues. Ainsi Montréal réaffirme son choix d'interdire le virage à droite au feu rouge. La stratégie du *Plan de transport* d'augmenter les parts modales du transport en commun et des transports actifs et de diminuer l'usage de l'automobile est en soi favorable à la sécurité de l'ensemble des déplacements et à l'amélioration de la qualité de vie des Montréalais.

En appui à cette stratégie, Montréal agira sur divers aspects de la sécurité des déplacements, soit la création de *quartiers verts*, l'adaptation de l'aménagement des rues et le changement des comportements, l'éducation et la sensibilisation des usagers.



Afin de mener à bien le travail sur ces volets et de canaliser les efforts de tous, Montréal mettra en place en 2008 un bureau de la sécurité des déplacements.

## 2.1 METTRE EN PLACE UN BUREAU DE LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS

La mise en place, en 2008, d'un bureau de la sécurité des déplacements constitue une priorité pour Montréal. Ce bureau sera l'instance municipale traitant l'ensemble des enjeux relatifs à la sécurité des déplacements sur le territoire de l'agglomération. Relevant de l'agglomération, le bureau doit constituer une table permanente d'échanges pour élaborer, implanter et suivre les stratégies pour réduire le nombre de blessés et de décès sur la route, conjointement avec ses partenaires.

Le bureau aura la responsabilité de développer et d'exploiter les outils de gestion des données d'accidents, produire des diagnostics, proposer des programmes et des projets ciblés ou généraux, concevoir des outils d'analyse et d'évaluation, réaliser des audits de sécurité des déplacements, procéder à des inspections, préparer un plan triennal d'actions, évaluer l'efficacité des mesures, effectuer des analyses économiques et communiquer périodiquement les actions et les résultats.

Montréal demandera au gouvernement du Québec de contribuer financièrement au coût de fonctionnement du bureau. Le bureau développera des ententes particulières, pour le financement de ses stratégies, avec les agences gouvernementales telles que le ministère des Transports du Québec (MTQ) et la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ), ainsi qu'avec d'autres organismes comme le Bureau d'assurance du Canada (BAC).

La Table de concertation provinciale sur les piétons, mise sur pied et coordonnée par le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM), de 2005 à 2007, est un bon exemple de projet pouvant être sous la responsabilité du bureau. À ce titre, 17 organismes se sont joints à la Table pour documenter la problématique et soumettre des recommandations pour réduire le nombre d'accidents impliquant un piéton. Le bureau de la sécurité des déplacements favorisera une gestion coordonnée des actions entre les intervenants, assurant ainsi une plus grande efficacité des investissements en sécurité à Montréal.

Le bureau maintiendra des liens étroits avec les institutions de recherche et les universités pour déterminer et évaluer de manière systématique les techniques et les technologies émergentes qui répondront aux enjeux de sécurité des déplacements d'aujourd'hui et de demain.

Par l'entremise de ce bureau, Montréal collaborera avec le gouvernement et appuiera toutes ses démarches visant à protéger les usagers de la route, que ce soit à l'intérieur de la refonte du *Code de la sécurité routière*, par l'interdiction du cellulaire au volant sans dispositif mains libres, par les systèmes de contrôle automatisé, par l'instauration de nouvelles politiques sur les systèmes embarqués,

par l'action sur la vitesse ou la conduite avec facultés affaiblies, ou encore sur des sujets plus larges, dont les conditions hivernales.

## 2.2 CRÉER DES QUARTIERS VERTS

En conformité avec la *Charte des milieux de vie montréalais* et en fonction des principes d'aménagement du domaine public énoncés dans le *Plan d'urbanisme*, Montréal mettra en place des *quartiers verts* pour augmenter la sécurité des piétons et des cyclistes et la qualité de vie dans les quartiers.

Un *quartier vert* est un secteur désigné par une signalisation et un réaménagement du domaine public (chaussées, trottoirs, squares, parcs) qui favorise davantage la marche et le vélo et rend l'usage de ces modes conviviaux pour toutes les personnes. L'accès au transport en commun à partir de ces zones est facilité et, à l'intérieur de son périmètre, la circulation automobile est restreinte aux déplacements locaux et se fait à de faibles vitesses, ce qui représente une solution à la problématique de la circulation de transit. Ce concept est applicable aux quartiers résidentiels ainsi qu'autour des établissements scolaires, des hôpitaux et d'autres établissements publics ou encore dans certains secteurs ou rues à vocation commerciale ou touristique.

### Coûts sociaux des victimes de la route

En tenant compte des coûts des accidents (432 600 \$ – victime décédée; 114 425 \$ – victime blessée grièvement; 12 900 \$ – victime blessée légèrement; 7355 \$ – accident avec dommages matériels seulement) et d'une annualisation sur dix ans de l'objectif de réduction de 40 %, les accidents évités à Montréal permettraient des économies d'environ un 1 G\$ à la société québécoise, ou 100 M\$ par année sur dix ans.

*Note : Montant estimé selon la méthode du capital humain : SAAQ, Évaluation et évolution de 1985 à 2000 des coûts de l'insécurité routière du Québec, 38<sup>e</sup> Congrès annuel de l'AQTR, 2003.*

Les actions réalisées à ce jour par la Ville s'arriment favorablement au concept de *quartier vert* :

- en 1992, Montréal réglemente à 30 km/h la vitesse maximale autour des écoles et des parcs ;
- en 1999, Montréal élabore un plan de camionnage ayant pour principal objectif la quiétude des quartiers résidentiels ; sa mise en œuvre comprend le contrôle, voire l'interdiction de la circulation des camions dans les quartiers résidentiels tout en assurant un réseau efficient de circulation des marchandises ;
- depuis plusieurs années, les arrondissements et les villes reconstituées réalisent des projets de modération de la circulation.

Concrètement, les *quartiers verts* se distingueront par l'implantation de mesures comme :

- une signalétique particulière aux accès signifiant aux usagers l'entrée d'un *quartier vert* ;
- l'implantation de mesures de modération de la circulation pour décourager la circulation de transit et réduire la vitesse des automobiles ;
- la fermeture permanente ou temporaire de rues ou de ruelles à la circulation automobile ;
- l'augmentation du couvert végétal et l'embellissement des quartiers, pouvant être coordonnés à des aménagements de modération de la circulation automobile ;
- l'augmentation du marquage des traverses de chaussées et le rajustement de l'éclairage de la rue ;
- la baisse de la vitesse maximale autorisée de 50 km/h à 40 km/h sur l'ensemble des rues dans la zone ;

- l'inclusion de zones de 30 km/h autour des écoles, des parcs et d'autres secteurs nécessitant une baisse importante de la vitesse de circulation ;

- une modification à la réglementation du stationnement et des sens de circulation.

Une démarche sera entreprise dès 2008 pour définir les diverses modalités de création des *quartiers verts*. Dans un premier temps, dans un souci d'harmonisation, Montréal identifiera les critères d'implantation de ces quartiers. En plus de tenir compte de la hiérarchisation du réseau routier, les critères devront protéger les axes structurants de transport. De plus, pour que l'implantation des mesures de modération de la circulation soit considérée de manière

systématique dans le traitement des *quartiers verts*, Montréal se dotera également d'un processus comprenant une politique et des règlements d'harmonisation fournissant ainsi un encadrement et des principes d'implantation. Dans le cas de nouveaux développements résidentiels, Montréal travaillera à ce que les promoteurs immobiliers favorisent l'apaisement de la circulation en réalisant des aménagements à cet effet.

Par ailleurs, la définition et la désignation de *quartiers verts* sur le territoire sera de responsabilité locale et fera partie des plans locaux de déplacement des villes et des arrondissements.

Afin de soutenir les démarches de planification des *quartiers verts*, Montréal se dotera à court terme d'une série d'outils venant en appui



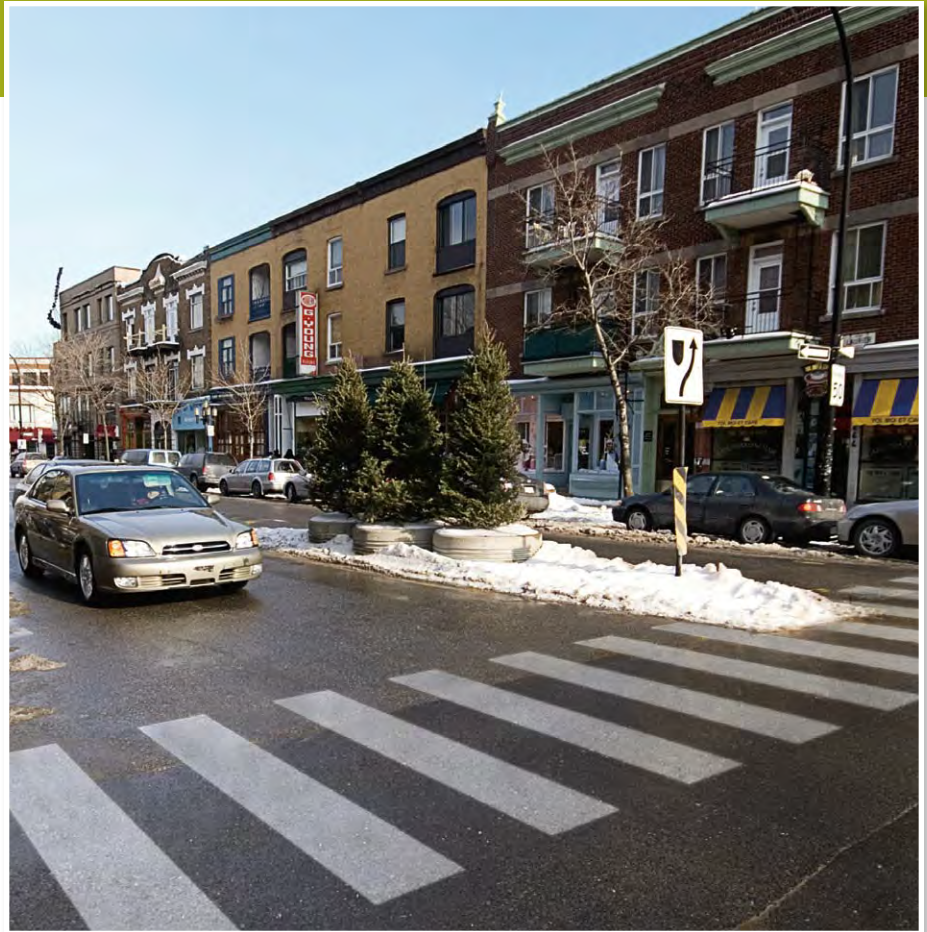
aux villes et aux arrondissements, en complément aux orientations contenues dans la *Charte du piéton* :

- > **UN GUIDE D'AMÉNAGEMENT DES MESURES DE MODÉRATION DE LA CIRCULATION POUR L'AGGLOMÉRATION;**
- > **UN GUIDE D'AMÉNAGEMENT POUR LES PIÉTONS, INCLUANT LES CRITÈRES D'ACCESSIBILITÉ UNIVERSELLE;**
- > **UN PLAN DIRECTEUR DE GESTION DES DÉPLACEMENTS;**
- > **UNE HIÉRARCHIE RÉVISÉE DU RÉSEAU ROUTIER;**
- > **UN PLAN DE CAMIONNAGE POUR LE TERRITOIRE DE L'AGGLOMÉRATION;**
- > **UN BUREAU D'AIDE TECHNIQUE.**

Finalement, Montréal demandera au gouvernement du Québec de reconnaître officiellement le concept de *quartier vert* en l'intégrant dans les documents de normalisation utilisés au Québec comme les normes de signalisation et d'aménagement du MTQ.

### 2.3 ADAPTER L'AMÉNAGEMENT DES RUES

La sécurité des usagers le long des rues est dépendante des aménagements qui permettent une cohabitation des déplacements (la marche, le vélo, l'automobile), notamment par une gestion des conflits entre les modes. Rappelons que 65 % des accidents ont lieu aux intersections, 63 % des piétons sont blessés aux intersections et 55 % des piétons blessés le sont le long des artères. À l'instar du projet de sécurisation de la rue Notre-Dame terminé au cours de l'année 2008, Montréal continuera



d'adapter l'aménagement des rues pour améliorer la sécurité de l'ensemble des usagers en considérant en premier lieu le piéton et le cycliste.

Tel qu'il est mentionné dans les sections précédentes du Plan, dès 2008, Montréal :

- amorcera la révision de l'ensemble des passages piétonniers pour en faire des aménagements plus visibles pour les automobilistes et plus sécuritaires pour les piétons (4 M\$ en 2008);
- déploiera des mesures favorables aux piétons aux abords des stations de métro.

En plus des rues situées dans les *quartiers verts*, Montréal interviendra sur l'ensemble du réseau routier, en particulier le long des axes structurants de transport. Pour cela, les projets suivants seront réalisés :

#### > **SÉCURISER CINQUANTE INTERSECTIONS PAR ANNÉE**

En février dernier, Montréal lançait l'opération « Réaménagement des intersections, votre sécurité réinventée ». Ce programme de sécurisation permettra de façon systématique de cibler annuellement cinquante intersections qui présentent un problème, notamment pour

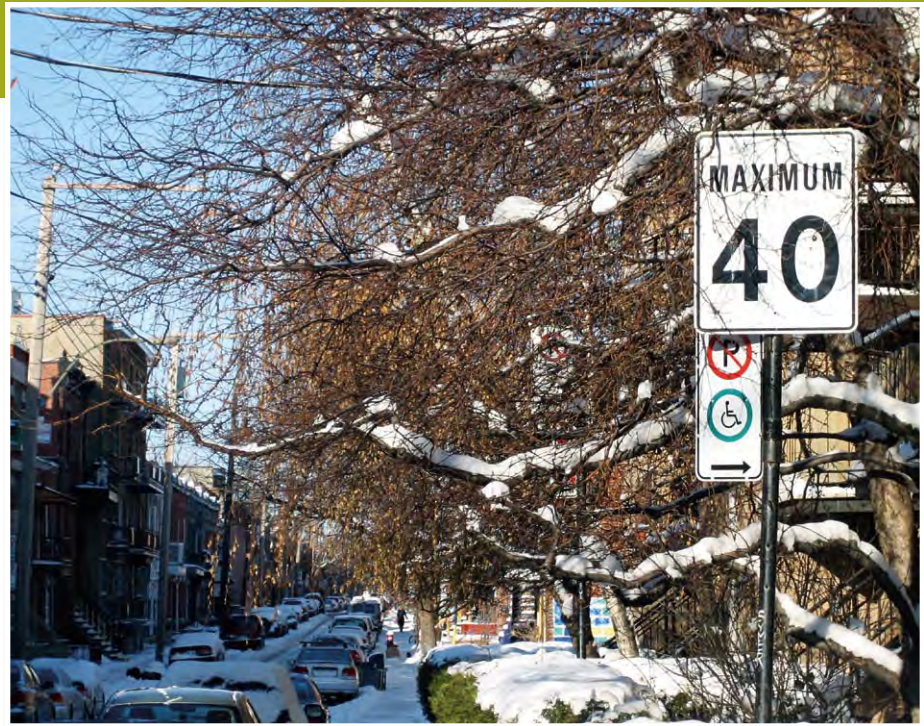
les piétons, et d'intervenir par la mise en place de mesures physiques simples et efficaces telles que le dégagement des champs de visibilité pouvant conduire à l'interdiction du stationnement, l'installation de feux piétons, la modification du phasage et du minutage des feux, le réaménagement géométrique, la bonification de l'éclairage, le renforcement et la modification du marquage des passages piétonniers et la réduction des largeurs de traversée des chaussées. Ce programme nécessitera un budget annuel de 6 M\$.

Sous la responsabilité du bureau de la sécurité des déplacements, la sécurisation des intersections fera l'objet d'un processus systématique d'évaluation. De concert avec les arrondissements et les villes, des mesures de sécurisation seront déployées sur l'ensemble de l'île de Montréal.

Sur dix ans, ce programme permettra de revoir 500 intersections. Il importe de rappeler que le programme d'amélioration de la sécurité à 12 carrefours, réalisé en 1994, a donné comme résultat un ratio moyen bénéfiques/coûts (coûts sociaux des accidents sur les coûts d'ingénierie et d'exécution) de 14 pour 1.

#### > RÉDUIRE LA LIMITE DE VITESSE DE 50 KM/H À 40 KM/H

Il s'agit de réduire la vitesse à 40 km/h sur l'ensemble des rues locales et dans les *quartiers verts*. La vitesse sur les artères restera de façon générale inchangée, à l'exception de certains tronçons, par exemple le long de la rue Sainte-Catherine au centre-ville qui, selon la période, la nature des activités ou la concentration de piétons, pourraient aussi bénéficier d'une réduction de la vitesse de circulation. La réduction de la limite de vitesse sur certaines artères pourra également faire l'objet d'une



évaluation, par le bureau de la sécurité des déplacements, pour certains secteurs particulièrement sensibles et vulnérables.

Cette initiative aura peu d'impact sur les temps de parcours des automobilistes comparativement à ses effets bénéfiques sur l'environnement et sur la sécurité des Montréalais. Cette mesure permettra de réduire le risque d'accidents et la gravité des blessures. La probabilité de décès d'un piéton qui se fait heurter par une automobile à 50 km/h est de 70 % comparativement à 25 % s'il est frappé à 40 km/h.

Certains arrondissements appliquent déjà cette vitesse et d'autres sont en processus d'adoption de nouveaux règlements sur les vitesses affichées. Pour harmoniser cette nouvelle réglementation et avoir une réglementation d'ensemble plutôt qu'un morcellement à travers le territoire, Montréal demande au gouvernement du Québec de modifier le *Code de la sécurité routière* en conséquence.

#### > SÉCURISER LES ZONES DE CHANTIERS DE CONSTRUCTION

Montréal développera un ensemble de mesures et d'outils pour rendre les zones de chantiers (hors rue ou sur rue) sécuritaires en tout temps pour les piétons et pour les cyclistes et pour assurer un cheminement continu des parcours. Ce projet permettra aussi de réduire le risque d'accidents des automobilistes. Les actions à court terme sont :

- inclure des devis types incluant des normes de signalisation et d'aménagement aux appels d'offres pour les travaux de voirie ;
- doter les arrondissements et les villes reconstituées d'un processus leur permettant de délivrer des permis d'entraves ;
- évaluer, s'il y a lieu, de modifier le niveau des amendes ;

- ajouter ou modifier les normes pour tenir davantage compte du maintien des cheminements piétonniers et cyclables dans le contexte urbain ;
- embaucher et former des inspecteurs au sein des arrondissements et des villes reconstituées pour garantir le respect des permis d'entraves ;
- réviser, en collaboration avec la Régie du bâtiment du Québec, le code de construction pour renforcer les exigences relatives à la protection du public aux abords des chantiers et de moduler en conséquence l'information et la formation des inspecteurs et des partenaires ;
- élaborer un code de déontologie, de type « chantier propre » pouvant conduire à des protocoles d'entente entre Montréal et ses partenaires dans le monde de la construction.

Les résultats attendus de ces actions sont :

- une circulation des piétons et des cyclistes prise en charge dans les zones de chantier ;
- le déplacement des personnes à mobilité réduite pris en charge dans les zones de chantier ;
- le maintien des services de transport en commun ;
- la réduction du débordement de la circulation automobile dans les quartiers résidentiels et les *quartiers verts* ;
- une réduction du nombre de victimes aux abords des chantiers de construction ;
- une plus grande adhésion du public aux interventions de Montréal sur la voirie.



Depuis 2007, dans le cadre des travaux majeurs, comme la réfection du boulevard Saint-Laurent, Montréal impose aux entrepreneurs des dispositions particulières pour la protection des piétons aux abords des chantiers.

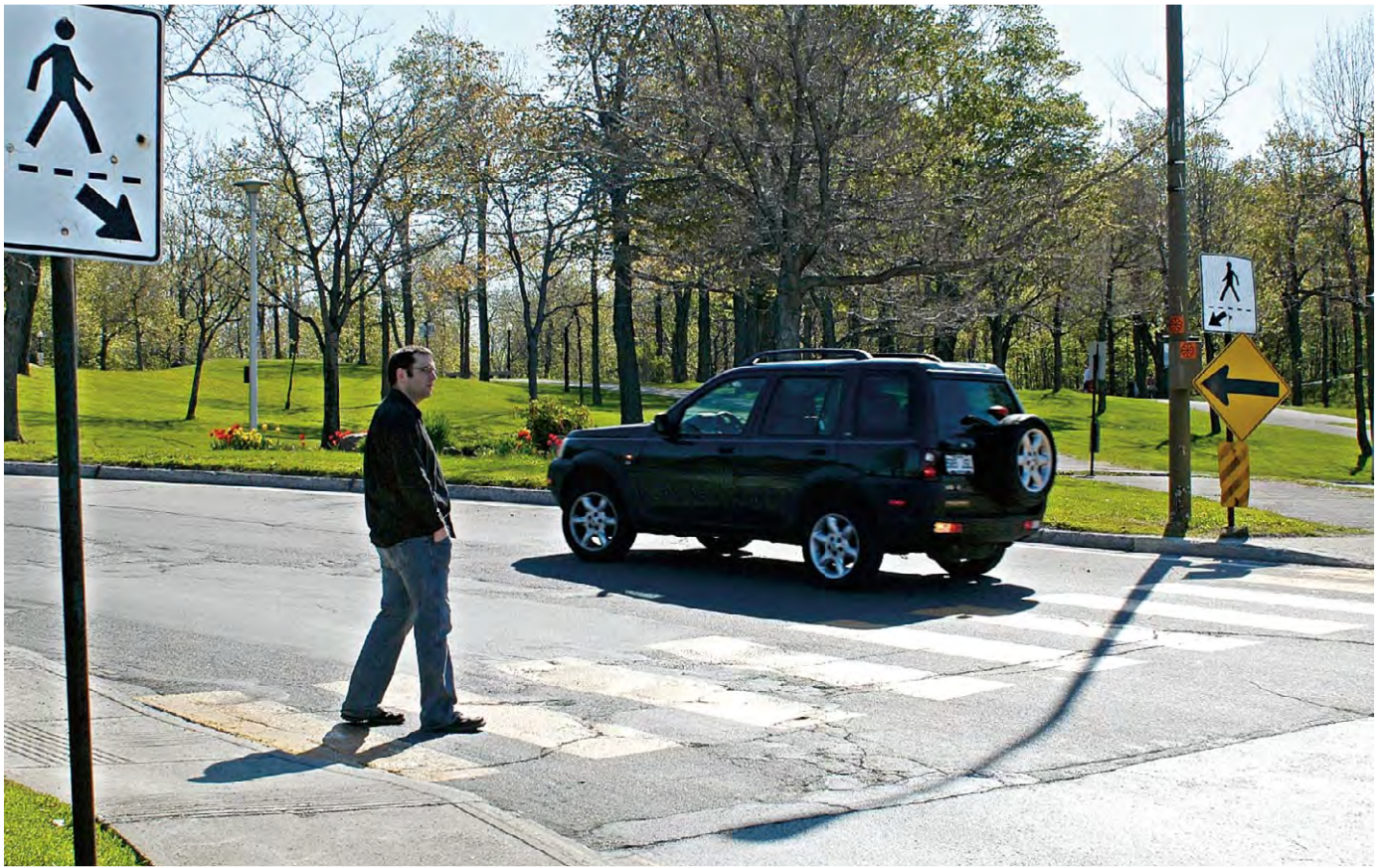
## 2.4 CHANGER LES COMPORTEMENTS

On constate encore trop souvent des infractions au *Code de la sécurité routière* sur le réseau routier montréalais. Selon des enquêtes de la SAAQ, on constate que :

- plus d'un conducteur sur deux ne respecte pas les limites de vitesse en milieu urbain ;
- un automobiliste sur quatre mentionne qu'il lui arrive, très ou assez souvent, d'accélérer pour passer sur un feu jaune ;
- 28 % des piétons ne respectent pas toujours les feux ;
- 45 % des piétons interrogés disent traverser ailleurs qu'aux intersections.

L'inattention, la distraction et le non-respect du *Code de la sécurité routière* sont souvent ciblés comme des facteurs contributifs :

- en 2005, à Montréal, 4542 personnes ont été victimes d'une collision causée par l'inattention ou la distraction des conducteurs ;
- brûler un feu rouge ou conduire à des vitesses imprudentes sont reconnus comme étant les principaux facteurs contributifs dans 20 % à 25 % des accidents.



Ces infractions augmentent les risques d'accidents. Montréal interviendra davantage pour changer ces comportements.

**> AUGMENTER LA PRÉSENCE POLICIÈRE POUR FAIRE RESPECTER LE CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

En 2006, Montréal a procédé à l'embauche de 133 nouveaux policiers dédiés à la sécurité des déplacements. Le contrôle exercé par ces nouveaux agents augmente le risque et la perception du risque d'être pris en infraction et contribue à faire respecter le *Code de la sécurité routière*. Actuellement, le SPVM procède à une réorganisation des postes de quartier pour améliorer leur capacité d'intervention et pour avoir une présence plus importante sur le terrain.

**> INTERDIRE L'USAGE DU TÉLÉPHONE CELLULAIRE AU VOLANT**

La conduite automobile nécessite une grande attention, notamment dans un environnement urbain où les vitesses, les mouvements et les conflits sont nombreux et variés. L'inattention et la distraction sont reconnues comme des facteurs contributifs des accidents. Montréal est favorable à l'introduction d'une nouvelle législation visant à interdire l'usage du téléphone cellulaire et appuie la *Loi modifiant le Code de la sécurité routière* et le *Règlement sur les points d'inaptitude*, adoptés par l'Assemblée nationale du Québec, le 12 décembre 2007, qui interdit au conducteur l'usage du téléphone cellulaire sans dispositif mains libres pendant qu'il conduit et impose des amendes et des points d'inaptitude dans ces circonstances.

**> RÉALISER DES CAMPAGNES DE SENSIBILISATION AU RESPECT DU CODE DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE**

Afin de favoriser le respect du *Code de la sécurité routière* et des comportements plus courtois entre les piétons, les cyclistes et

les automobilistes, Montréal intensifiera les campagnes de sensibilisation et de surveillance policière. Pour plus d'efficacité, ces deux activités seront réalisées simultanément en fonction de stratégies globales en impliquant l'ensemble des partenaires (villes, arrondissements, SAAQ, MTQ, Direction de santé publique de Montréal, commissions scolaires, CAA Québec, etc.), l'objectif étant de modifier les comportements qui constituent un risque pour la population et d'établir à long terme un consensus social sur le respect du *Code de la sécurité routière* et sur le partage de la voirie.

En plus de faire du contrôle et de la prévention de façon continue, Montréal réalisera plusieurs campagnes pour sensibiliser la population et faire de la sécurité des déplacements un enjeu de société. En 2008, Montréal réalisera deux campagnes pour la sécurité des piétons et amorcera une campagne de sensibilisation pour l'adoption de comportements favorisant un partage harmonieux de la voirie, notamment à l'intention des cyclistes et des automobilistes. Le bureau de la sécurité des déplacements aura la responsabilité de programmer les campagnes avec le gouvernement du Québec.

**> IMPLANTER DES CINÉMOMÈTRES PHOTOGRAPHIQUES**

Plusieurs provinces canadiennes et pays européens connaissent des résultats intéressants avec l'usage du cinémomètre photographique, communément appelé photoradars. Montréal considère ce système comme une solution pour modifier le comportement des conducteurs en vue du respect des limites de vitesse. Ces équipements automatisés permettent non seulement d'exercer un contrôle continu aux sites problématiques, mais, comme pour la présence policière, ils permettent d'augmenter chez les automobilistes le risque et la perception

du risque d'être pris en infraction. Ces équipements ne remplacent pas la présence policière sur le terrain, mais ils complètent ses opérations.

Le 14 novembre 2007, la ministre des Transports du Québec, M<sup>me</sup> Julie Boulet, annonçait le dépôt du *projet de Loi modifiant le Code de la sécurité routière* et le *Règlement sur les points d'inaptitude*. Adoptés à l'Assemblée nationale du Québec, le 12 décembre 2007, la loi propose la mise en œuvre d'un projet pilote portant sur l'implantation de cinémomètres photographiques et de caméras aux feux rouges. Déployés dans une quinzaine de sites au Québec où les accidents sont attribuables à des problèmes de vitesse excessive récurrents et au non-respect des feux rouges, ce projet pilote aura une durée de 18 mois et sera révisé par l'Assemblée nationale du Québec après 12 mois.

Montréal appuie le gouvernement du Québec dans la mise en œuvre de ce projet pilote et assure sa collaboration, notamment en ce qui concerne les sites d'implantation localisés sur le territoire de l'agglomération de Montréal. Comme cette mesure mérite d'être évaluée adéquatement, Montréal estimera, à court terme, l'impact de ces outils sur la sécurité des déplacements sur le territoire. Conjointement avec le gouvernement du Québec, elle établira, entre autres, le processus d'installation des systèmes automatisés. Pour certains secteurs particulièrement sensibles du territoire, tel que le boulevard Notre-Dame, cette mesure permettrait de toute évidence d'améliorer la sécurité des usagers tout en réduisant diverses nuisances liées à la circulation à haute vitesse (bruit, impact sur l'environnement, etc.).

Parallèlement, Montréal, par le biais de son bureau de la sécurité des déplacements, étudiera l'ensemble des possibilités que représentent les nouvelles technologies de contrôle automatisé.



**TABLEAU 10** | Coûts des projets en sécurité des déplacements et qualité de vie (en milliers \$)

	COÛT PONCTUEL	COÛT D'IMMOBILISATION				COÛT ANNUEL DE FONCTIONNEMENT
		0-5 ans	5-10 ans	+10 ans	TOTAL	
Créer des <i>quartiers verts</i>	<i>À déterminer</i>					
Adapter l'aménagement des rues	5 200	30 000	30 000		<b>60 000</b>	450
Changer les comportements	700					200
Mettre en place le bureau de la sécurité des déplacements						1 450
<b>TOTAL</b>	<b>5 900</b>	<b>30 000</b>	<b>30 000</b>		<b>60 000</b>	<b>2 100</b>

### 3. EN RÉSUMÉ

Montréal s'engage dans une nouvelle démarche pour accroître la sécurité des déplacements sur son territoire. Les projets s'inscrivent dans une vision «zéro accident» afin qu'il n'y ait plus, à long terme, de victimes de la route à Montréal. Dans cette vision, la première cible est de réduire de 40 % les accidents d'ici dix ans, notamment en améliorant la sécurité des réseaux, en sécurisant avant tout le déplacement des piétons et des cyclistes et en s'assurant du respect du *Code de la sécurité routière* par l'ensemble des usagers. Cet objectif de 40 % fera l'objet d'une évaluation et d'une révision dans le cadre du suivi et de la révision quinquennale du Plan.

## D | Les déplacements à vocation économique et le transport des marchandises

### Le transport en appui à l'économie de Montréal

#### 1. LES ORIENTATIONS

LA RÉGION DE MONTRÉAL EST DE LOIN LE PRINCIPAL FOYER D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES DU QUÉBEC, COMPTANT POUR PLUS DE LA MOITIÉ DU PRODUIT INTÉRIEUR BRUT. LA POLYVALENCE ÉCONOMIQUE DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE SE MANIFESTE À TRAVERS SES FONCTIONS MANUFACTURIÈRE, COMMERCIALE, FINANCIÈRE, UNIVERSITAIRE ET CULTURELLE. DE TELLES FONCTIONS ENTRAÎNENT DE MULTIPLES ÉCHANGES AVEC L'EXTÉRIEUR ET CE, À L'ÉCHELLE QUÉBÉCOISE COMME INTERNATIONALE.



Montréal est également une plaque tournante pour le transport des marchandises à l'échelle continentale. Elle se positionne stratégiquement au cœur du corridor de commerce Saint-Laurent/Grands-Lacs, de loin l'axe d'échanges le plus important du Canada. Cette vocation implique un système de transport à la fois performant et intégré, sollicitant un usage optimum des infrastructures stratégiques de transport que sont le port, les aéroports, le système ferroviaire ainsi que le réseau autoroutier. De meilleures conditions d'accès aux installations et d'intégration modale faciliteront les échanges commerciaux entre la région montréalaise et le reste du monde. Ces orientations rejoignent celles du *Plan d'urbanisme* de Montréal.

Les propositions contenues dans le *Plan de transport* visent à soutenir la compétitivité et la force d'attraction de Montréal en offrant des conditions favorables aux entreprises existantes ainsi qu'aux nouveaux investissements, tout en protégeant la quiétude et la qualité de vie de la population. Ces propositions tiennent compte du contexte actuel de globalisation du commerce, des nouveaux modes de production ainsi que de la croissance soutenue des échanges économiques qui est prévue<sup>18</sup>.

Dans une perspective qui allie à la fois performance économique, réduction des GES et qualité de vie, Montréal se positionne en faveur de l'intermodalité au sein du transport des marchandises. Bien qu'il soit reconnu que le transport ferroviaire soit le mode le mieux adapté pour le transport de longue distance, ce parti pris pour l'intermodalité ne nie pas le rôle essentiel du camion, notamment pour la desserte fine du territoire et pour certains marchés de transport, ainsi que les défis qui en découlent en matière de protection des milieux de vie.



Afin d'émettre les diagnostics adéquats et d'optimiser le système de distribution de marchandises, Montréal réitère l'importance d'avoir une excellente connaissance de l'ensemble des mouvements de distribution des marchandises et de dresser un portrait adéquat du territoire en termes de transport de marchandises. Les enquêtes origine-destination représentent un des outils adéquats pour la réalisation de tel portrait. En ce sens, Montréal encourage le gouvernement du Québec à mettre en place tout processus de développement d'outils de planification stratégique et s'engage à y participer activement.

Avec l'explosion du commerce mondial, l'industrie du transport des marchandises connaît une croissance ininterrompue qui lui impose des défis constants. Outre la concurrence entre les entreprises et les régions, l'industrie subit également la pression des clients qui lui demande plus de performance ainsi que des collectivités qui exigent que leurs activités soient plus en harmonie avec les milieux dans lesquelles elles s'insèrent. Ces forces en présence font que le transport des marchandises se transforme significativement et que les villes ont intérêt à mieux comprendre les enjeux et trouver les solutions qui s'imposent.

Puisque le transport des marchandises constitue un enjeu qui transcende les frontières administratives, il importe qu'il soit abordé également

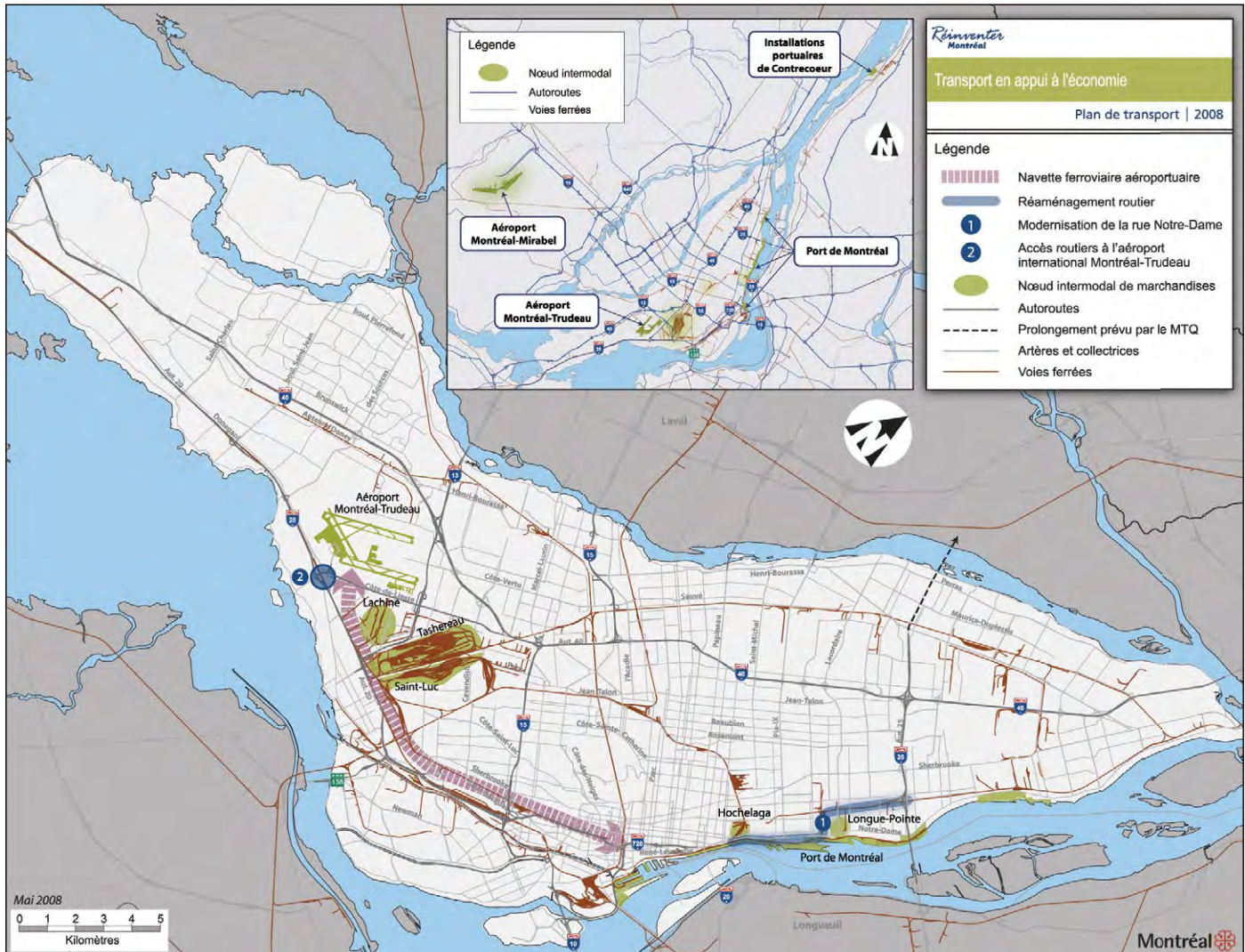
à l'échelle métropolitaine, voire nationale. C'est ainsi que Montréal invite la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) et le ministère des Transports du Québec (MTQ) à prendre part à cet exercice. Montréal continue de collaborer avec les acteurs de cette industrie à travers sa participation aux travaux du Comité interrégional pour le transport des marchandises (CITM), dont la mission consiste à consolider la position du Grand Montréal comme plaque tournante du transport des marchandises. Le CITM participe au projet de Porte continentale Ontario-Québec, une organisation regroupant industries et gouvernements, qui vise le développement des échanges commerciaux dans l'axe Saint-Laurent/Grands-Lacs.

Par ailleurs, Montréal jouit d'une desserte interurbaine diversifiée en matière de transport des personnes, dont la qualité et la capacité des liaisons disponibles assurent adéquatement les besoins en déplacements des diverses clientèles. Cette desserte constitue un élément fondamental du rayonnement de Montréal et de sa fonction touristique.

## 2. LES INTERVENTIONS PROPOSÉES

Pour soutenir les activités économiques, Montréal choisit d'intervenir principalement dans les mesures qui bonifient l'accessibilité terrestre des infrastructures stratégiques (Figure 18). Au premier chef, des améliorations du réseau routier

FIGURE 18 | Infrastructures stratégiques



sont prévues. Ces interventions, qui rejoignent aussi les autres objectifs du *Plan de transport*, combleront les besoins de l'industrie des transports et de toutes les autres activités économiques qui en dépendent.

Même si les réseaux portuaire et ferroviaire ne relèvent pas des compétences municipales, Montréal veut s'assurer de la pérennité de leurs infrastructures. Montréal, à travers ses actions en matière d'aménagement du territoire, recherche une meilleure cohabitation entre les réseaux portuaire et ferroviaire et les autres fonctions urbaines.

## 2.1 ACCROÎTRE L'ACCESSIBILITÉ TERRESTRE DU PORT DE MONTRÉAL

L'histoire de Montréal est étroitement liée à celle de son port, qui est devenu au fil des ans l'un des ports intérieurs les plus fréquentés du monde et l'une des principales portes d'entrée maritime de l'Amérique du Nord. En 2007, le port de Montréal a manutentionné au-delà de 26 millions de tonnes de marchandises, dont près de la moitié sous forme conteneurisée, de loin le marché le plus compétitif. Les quelque 22 kilomètres d'installations portuaires se démarquent par leur polyvalence et une intégration modale élevée, notamment en matière de transports ferroviaire et routier. Ces installations sont très compétitives au point que Montréal est aujourd'hui un leader du marché de l'Atlantique Nord, rivalisant avec les principaux ports de la côte Est américaine.

L'Administration portuaire de Montréal (APM) a amorcé un plan de développement à l'horizon 2020 qui permettra de tripler la capacité de manutention et doubler le volume de conteneurs. Proche de leur capacité maximale, les installations actuelles vouées au

trafic conteneurisé seront agrandies, tandis que d'autres phases de développement toucheront aux emplacements portuaires de Montréal-Est et de Contrecoeur sur la Rive-Sud.

Ce même plan contient un volet pour la transformation radicale de la gare maritime afin de développer davantage le marché des grands navires de croisière.

Reconnaissant le port comme un élément structurant du transport des marchandises sur le territoire et son impact économique, Montréal vise à faciliter l'accessibilité terrestre sur laquelle repose une bonne part de la compétitivité. À cet égard, Montréal procède actuellement à la sécurisation du tronçon est de la rue Notre-Dame. Ce réaménagement, qui concerne le segment entre la rue Dickson et l'autoroute 25, touche les principales entrées du port, lesquelles seront corrigées afin de permettre des mouvements de camions plus aisés et sécuritaires.

L'activité portuaire génère quotidiennement environ 2000 déplacements de camions. Pour des raisons de sécurité, d'accessibilité et de cohabitation avec le milieu urbain, Montréal améliorera substantiellement l'accessibilité routière tout en protégeant les milieux de vie environnants, à travers les actions suivantes :

### ➤ MODERNISER LA RUE NOTRE-DAME<sup>9</sup>

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame constitue un moteur de développement économique pour l'Est de Montréal. La réfection complète du tronçon, allant de l'autoroute Ville-Marie à la rue Dickson, accroîtra sa performance, s'accommodera mieux du trafic lourd de cette artère, qui accueille présentement un débit quotidien de camions comparable à celui d'une autoroute (de 5000 à 8000 selon les tronçons). Elle permettra également de

rejoindre plus directement le réseau autoroutier, évitant ainsi le passage du trafic lourd dans les quartiers.

Les aménagements prévus tiennent compte de la présence des installations portuaires qui font de Montréal une plaque tournante des marchandises et une des principales portes d'entrée maritime de la côte atlantique. Les activités portuaires sont présentement en croissance, particulièrement celles liées au trafic conteneurisé, et génèrent des retombées de l'ordre de 2 G\$ par année à l'économie montréalaise. Le port a manifesté son intention d'amorcer le développement de ses activités dans le cadre d'un Plan récemment rendu public. Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame répond adéquatement au développement prévu.

Le projet est également conçu pour mettre en valeur les terrains industriels disponibles en accroissant leur accessibilité, notamment par le biais du prolongement du boulevard de l'Assomption.

### ➤ PRÉSERVER L'INTÉGRITÉ PHYSIQUE ET FONCTIONNELLE DES INSTALLATIONS PORTUAIRES ET DE SES ACCÈS FERROVIAIRES

Étant donné que 55 % du trafic conteneurisé est transbordé sur les chemins de fer et que cela limite l'usage du camion en milieu urbain, Montréal favorise la desserte ferroviaire du port et s'engage à collaborer avec l'APM et les compagnies de chemins de fer pour préserver les emprises et les accès ferroviaires du port. Cette proposition permettra au port de maintenir sa compétitivité dans la desserte des marchés continentaux éloignés. Par ailleurs, Montréal souhaite discuter avec les organismes concernés de la possibilité de la disparition de l'antenne ferroviaire du Vieux-Port dans un contexte de mise en valeur du territoire.



## 2.2 SOUTENIR LA CROISSANCE DU SYSTÈME AÉROPORTUAIRE

Les deux aéroports de la région – Montréal-Trudeau et Mirabel – constituent les points d’ancrage de Montréal avec le reste du monde. Avec plus de 12 millions de passagers et près de 300 000 tonnes de fret manutentionnées en 2007, sans compter plus de 1 G\$ d’investissement depuis 2000, le système aéroportuaire montréalais est en progression constante. Un trafic de 16,4 millions de passagers est prévu en 2016. Montréal soutient la croissance de l’aéroport international Montréal-Trudeau et participe avec d’autres partenaires à :

### > IMPLANTER UNE NAVETTE FERROVIAIRE ENTRE L’AÉROPORT INTERNATIONAL MONTRÉAL-TRUDEAU ET LE CENTRE-VILLE DE MONTRÉAL<sup>20</sup>

Il s’agit d’offrir une solution de remplacement rapide et confortable aux voyageurs, qu’ils soient étrangers ou montréalais. Cette liaison ferroviaire

constitue pour Montréal un projet prioritaire par rapport au volet routier d’accès à l’aéroport. Le service sera adapté aux besoins particuliers des touristes et des voyageurs d’affaires et leur offrira une expérience agréable dans leur découverte de Montréal. À l’heure actuelle, l’offre en transport en commun à destination de l’aéroport reste très limitée et compte essentiellement sur des axes routiers fortement encombrés. Le projet de navette ferroviaire vise un temps de parcours d’environ vingt minutes entre le centre-ville et l’aéroport. Les travaux de modernisation de l’aéroport ont déjà prévu l’aménagement d’une gare ferroviaire.

Montréal s’est engagé en 2007 avec Aéroports de Montréal (ADM), l’Agence métropolitaine de transport (AMT), la CMM, le MTQ et Transports Canada à réaliser les études préalables à la réalisation du projet. Au début de 2008, les partenaires ont lancé une étude de pré faisabilité de divers tracés ferroviaires, dont un se connecte

à la gare Lucien-L’Allier, afin de le comparer à celui qui se raccorde à la gare Centrale tel que le *Plan d’urbanisme* l’indique. Les résultats seront connus à l’automne 2008.

Les travaux de ce chantier d’envergure métropolitaine seront terminés en 2014 et, selon les études de 2005, les coûts pourraient se chiffrer entre 475 M\$ et 575 M\$ selon le scénario retenu. L’étude de pré faisabilité permettra de finaliser l’estimation des coûts pour le tracé qui sera privilégié.

### > RÉAMÉNAGER L’ÉCHANGEUR DORVAL<sup>21</sup>

Bien que le projet de navette ferroviaire soit jugé prioritaire, le réaménagement de l’échangeur Dorval permettra d’assurer la continuité des liens autoroutiers et leur intégration avec le réseau local, en plus de rehausser l’image de l’une des entrées de ville les plus stratégiques de Montréal et de doter l’aéroport d’un accès amélioré et plus

convivial pour les voyageurs. Il permettra aussi de requalifier d'importants secteurs d'emplois ayant un potentiel de développement. Le réaménagement donne l'occasion de refaire la grille routière locale, d'intégrer les services d'autobus, de train de banlieue et de prendre en compte les besoins piétonniers et cyclistes. Le projet vise une bonification globale des accès terrestres à l'aéroport tout en créant un véritable nœud intermodal.

### 2.3 PRÉSERVER LA POSITION STRATÉGIQUE DU SYSTÈME FERROVIAIRE DE MONTRÉAL

Grand centre industriel et commercial, la région de Montréal bénéficie de la présence de deux chemins de fer continentaux, qui assurent un accès stratégique à presque tous les marchés nord-américains. Le réseau ferroviaire est également à la source de la compétitivité intermodale du

port. Montréal souhaite conserver sa position avantageuse dans le système ferroviaire. À cet égard, Montréal s'engage à :

#### > PRÉSERVER L'INTÉGRITÉ PHYSIQUE ET FONCTIONNELLE DES LIENS FERROVIAIRES DE SON TERRITOIRE

Les corridors de chemin de fer en milieu urbain constituent des « actifs non renouvelables » précieux à la fois pour le transport des biens, le train de passagers ainsi que les trains de banlieue. Une cohabitation harmonieuse entre le réseau ferroviaire et les activités urbaines adjacentes s'avère une garantie essentielle au maintien du système ferroviaire. Pour ce faire, la poursuite des représentations auprès des gouvernements supérieurs s'avère nécessaire afin d'atténuer et d'amoindrir les nuisances reliées au transport ferroviaire.

#### > AMÉLIORER LE SERVICE DE TRAINS DE VOYAGEURS SUR LA LIGNE MONTRÉAL-TORONTO

Siège de Via Rail, principale compagnie canadienne de trains de passagers, Montréal se situe au cœur du corridor Québec-Windsor, le marché ferroviaire le plus important du pays, et à la rencontre des lignes desservant les Maritimes et le Nord-Est américain. On estime à deux millions les déplacements annuels, principalement en liaison avec Toronto, Québec, Ottawa et Halifax. Montréal considère important d'améliorer les liaisons interurbaines, entre autres, la liaison avec la capitale ontarienne, la ligne la plus importante du Canada dont la performance est souvent affectée par les convois prioritaires de marchandises. Elle demande au gouvernement du Canada, à Via Rail ainsi qu'aux deux grands réseaux ferroviaires de faire en sorte que les trains de passagers bénéficient de meilleurs temps de parcours et d'un traitement prioritaire. Elle appuie donc l'initiative des gouvernements du Canada, du Québec et de l'Ontario d'actualiser les études de faisabilité d'un train rapide entre Québec et Windsor.

Étant donné que le corridor bénéficie de deux grandes lignes, Montréal préconise de réserver une ligne aux trains de voyageurs. À titre d'exemple, le niveau de service a été considérablement accru sur la ligne Montréal-Ottawa après que Via Rail ait acquis une portion de la voie ferrée séparant les deux villes. Des améliorations à l'infrastructure et aux passages à niveau ont permis d'offrir des vitesses supérieures et une plus grande fiabilité des temps de parcours.

### 2.4 POURSUIVRE L'IMPLANTATION DE MESURES FAVORABLES AU TRANSPORT PAR AUTOCARS

Le transport interurbain par autocars bénéficie des réseaux autoroutier et artériel relativement développés. Les autocars subissent toutefois les



mêmes contraintes que la circulation générale, particulièrement aux approches de Montréal. Ils ont habituellement accès aux voies réservées au transport en commun de la région de Montréal, à l'exception des voies à contresens.

Le terminus du transport par autocars est la station Centrale située au centre-ville, laquelle est reliée à la station Berri-UQAM, point de correspondance principal du réseau de métro (lignes 1, 2 et 4 du métro). Ce mode assure quelque 1,9 million de déplacements annuellement entre Montréal et les destinations principales du Québec, de l'Ontario et du Nord-Est américain.

Certaines interventions favorables au transport collectif, en l'occurrence l'implantation de mesures préférentielles dont les voies réservées, profiteront aux autocars aux approches de la région métropolitaine.

## 2.5 ASSURER UNE CIRCULATION EFFICACE DES MARCHANDISES PAR CAMIONS

L'industrie et le commerce comptent beaucoup sur le transport par camions tant pour l'approvisionnement que pour la distribution. Le camion joue un rôle primordial dans toutes les chaînes intermodales de transport, assurant habituellement la desserte locale.

Toutefois, quelle que soit la nature des déplacements, locaux ou interrégionaux, les camions sont régulièrement retardés par l'encombrement chronique du réseau autoroutier de la région montréalaise. Plusieurs problématiques, dont les discontinuités autoroutières, la localisation en milieu urbain de certains terminaux portuaires ainsi que le réseau de camionnage, qui est encore incomplet, empêchent une canalisation efficace des véhicules.



L'île de Montréal représente un point focal du camionnage pour tout le Québec. Les concentrations industrielle et commerciale, ainsi que la convergence du réseau autoroutier québécois, entraînent une forte circulation des véhicules lourds sur le territoire montréalais. Une enquête révèle que 63 % des véhicules lourds du Québec franchissent les limites de la région métropolitaine de Montréal, dont la plupart – cinq sur six – empruntent le réseau routier de l'île de Montréal<sup>22</sup>.

Sans balise, une telle activité peut représenter une réelle menace aux milieux de vie. Avec son réseau de camionnage, Montréal fait le pari qu'un juste équilibre est possible entre la qualité de vie et les besoins des consommateurs et des industries. Le réseau de camionnage reste

l'outil privilégié de Montréal pour s'assurer d'une circulation efficace et harmonieuse du trafic dans les quartiers. Montréal s'engage donc à :

### > ÉTENDRE LE RÉSEAU DE CAMIONNAGE AU TERRITOIRE DE L'AGGLOMÉRATION<sup>23</sup>

Ce projet consiste à élaborer un réseau de camionnage intégré à l'échelle de l'agglomération à l'intérieur d'une planification centralisée. Montréal reconnaît ainsi l'importance et la nécessité que le réseau de camionnage soit géré globalement, de façon coordonnée et à l'échelle de l'agglomération. Il propose donc que le réseau de camionnage soit de compétence d'agglomération. Le réseau de camionnage englobera et harmonisera tous les règlements sur la circulation des camions et des véhicules



outils des villes et des arrondissements. La démarche permettra d'évaluer la situation sur le terrain et ainsi d'apporter des correctifs, le cas échéant. Une nouvelle carte de camionnage sera produite pour l'ensemble du territoire de l'agglomération. Le nouveau réseau comprendra une politique de gestion du stationnement sur rue des camions à l'échelle de l'agglomération et harmonisera la délivrance des permis de circulation des véhicules hors normes sur tout le territoire.

L'extension et l'harmonisation du réseau de camionnage à l'échelle de l'agglomération permettront de faciliter la continuité des parcours de camions, de lier stratégiquement certains secteurs du territoire, de faciliter la desserte des zones industrielles et commerciales, en plus de s'assurer de l'homogénéité de la signalisation. De plus, tel qu'il est prescrit également dans le *Plan d'urbanisme*, le réseau de camionnage protégera la quiétude des quartiers résidentiels et empêchera les conflits entre les milieux industriels et résidentiels en réduisant l'utilisation du réseau municipal non prévu à cette fin.

Enfin, Montréal contrôlera le poids et les dimensions des véhicules ainsi que les horaires et les aires de livraison à l'intérieur de certains périmètres définis, dont le centre-ville. Ces interventions supposent des modifications aux lois et aux règlements du Québec.

**> AUGMENTER LES MESURES DE CONTRÔLE ET DE SURVEILLANCE PAR LES CONTRÔLEURS ROUTIERS DE LA SAAQ ET PAR LES POLICIERS DU SPVM**

Sur le territoire de l'agglomération de Montréal, le respect de l'ensemble des règles de conduite relatives au transport routier des marchandises est assuré par l'agence de Contrôle routier Québec de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) ainsi que par le SPVM.

Pour protéger le réseau routier montréalais, Contrôle routier Québec dispose d'équipements spécialisés sur l'ensemble du territoire. Des postes de contrôle dits mobiles desservent l'île de Montréal, tandis que sept postes de contrôle permanents, munis de balances, sont aménagés en périphérie. La SAAQ prévoit également investir, au cours des prochaines années, dans la construction de trois autres postes de contrôle permanents, dotés de matériel à la fine pointe de la technologie, afin de combler certaines lacunes en termes d'équipement de contrôle sur le territoire.

Le contrôle de certains aspects du transport par camions semble toutefois connaître d'importantes difficultés d'application. C'est dans ce contexte que Montréal s'engage à augmenter les mesures de contrôle et de surveillance sur son territoire, en ce qui a trait au transport routier de marchandises. Montréal demandera au gouvernement du Québec d'améliorer également ses mesures de contrôle. Ces mesures permettront, en plus d'assurer et de protéger la quiétude et la qualité de vie de la population par le respect de la réglementation, de cibler certaines problématiques éventuelles sur le réseau de camionnage et d'intervenir rapidement pour les enrayer.

**> ÉTUDIER LES NOUVEAUX MODES DE DISTRIBUTION DE MARCHANDISES**

Les grandes métropoles nord-américaines sont soumises à d'importants changements structurels quant à la distribution des marchandises. La délocalisation de l'industrie manufacturière, les nouvelles pratiques logistiques et de distribution ainsi que l'intermodalité modifient le paysage des transports à l'échelle des villes. Ces tendances économiques sont déjà à l'œuvre dans la région de Montréal où l'on assiste déjà à un étalement progressif des installations de distribution et de transbordement à la faveur du parachèvement attendu d'une autoroute de contournement.

Ce redéploiement du système de distribution fait partie d'une planification métropolitaine à laquelle la CMM et le CITM sont conviés à participer. Un tel exercice tiendra compte des enjeux des entreprises dont les chaînes d'approvisionnement sont exploitées à l'échelle continentale et, par le fait même, du positionnement stratégique de Montréal en tant que plaque tournante. Un tel exercice requiert une connaissance approfondie et pointue des mouvements de distribution des marchandises et les enquêtes origine-destination s'avèrent un des outils adéquats pour la réalisation d'un tel portrait.

**> OPTIMISER LA CIRCULATION DES CAMIONS EN MILIEU URBAIN**

Une meilleure connaissance des nouvelles pratiques de distribution permettra une compréhension accrue de la circulation des camions en milieu urbain. Avec ses partenaires métropolitains, Montréal entend évaluer diverses mesures permettant de réduire la pression sur le réseau routier, de protéger les infrastructures routières, d'éviter plusieurs contraintes et nuisances à la population et d'assurer la quiétude des résidents. À titre d'exemple, l'implantation de centres intermodaux en périphérie peut faciliter la consolidation des marchandises avant la livraison sur le territoire de la région métropolitaine afin de recourir davantage à de plus petits camions pour la desserte de zones sensibles, tels que des secteurs historiques ou des secteurs densément peuplés.

**2.6 RÉDUIRE LES RISQUES RELIÉS AU TRANSPORT ROUTIER DE MATIÈRES DANGEREUSES**

Le territoire de l'agglomération de Montréal représente un centre névralgique dans le domaine du transport routier de matières dangereuses.

D'importantes quantités de produits dangereux, auxquels sont associés des risques pour la population, l'environnement et les infrastructures, transitent sur le territoire, en proviennent et s'y destinent quotidiennement.

Dans la région métropolitaine, 6 % des déplacements de camions seraient reliés au transport de matières dangereuses<sup>24</sup>. Selon les données du MTQ, peu d'accidents routiers impliquant un camion transportant des matières dangereuses sont survenus sur le territoire entre 1999 et 2002. Durant cette période, 43 % d'entre eux sont survenus sur le réseau autoroutier, tandis que 57 % de ces accidents sont survenus sur le réseau municipal<sup>25</sup>. De plus, les données démontrent que, sur le réseau municipal, les accidents de camions impliquant des matières dangereuses surviennent majoritairement aux heures de pointe du matin.

Une évaluation quantitative des conséquences de scénarios d'accidents routiers impliquant des matières dangereuses<sup>26</sup> a démontré que, quoique assez peu probables, de tels accidents peuvent avoir d'importantes conséquences sur la population, sur les infrastructures et sur l'environnement ainsi que sur la capacité d'intervention des intervenants d'urgence.

Soumis au *Règlement sur le transport des matières dangereuses* du MTQ, le transport routier de matières dangereuses est permis, au même titre que tout autre type de transport de marchandises, dans l'ensemble du réseau routier du territoire, à l'exception des tunnels L. H.-La Fontaine et Ville-Marie. Parallèlement, pour la sécurité des citoyens, Montréal dispose déjà d'une équipe spécialisée dans les interventions en présence de matières dangereuses<sup>27</sup> et de plans d'interventions en cas d'accident. L'administration municipale mise présentement

sur une approche plus préventive et compte revoir certaines pratiques qui réduiront les risques à la source et favoriseront la quiétude des milieux de vie.

À cet égard, Montréal entend :

**> INTÉGRER UN VOLET « TRANSPORT DES MATIÈRES DANGEREUSES » DANS LE RÉSEAU DE CAMIONNAGE DE L'AGGLOMÉRATION**

Le projet vise à inclure systématiquement un volet sur le transport des matières dangereuses (TMD) dans le réseau de camionnage, de façon à offrir une vision globale du transport routier des marchandises aux utilisateurs. Ce projet comporte la production d'une carte TMD illustrant les interdictions ainsi que les itinéraires prescrits pour transporter des matières dangereuses.

Afin d'assurer une cohérence en ce qui a trait, notamment, aux divers itinéraires prescrits pour le TMD, il importe que ce projet s'inscrive dans une vision plus globale. Ce projet devra donc être réalisé en étroite collaboration avec les partenaires de l'industrie et ce, dans le contexte du plan régional global sur le transport des marchandises sur le territoire de la CMM.

**> IMPOSER DES RESTRICTIONS HORAIRES QUANT AU TRANSPORT ROUTIER DE CERTAINES MATIÈRES DANGEREUSES**

Montréal s'engage, d'ici juin 2009, à consulter l'industrie du transport et des matières dangereuses en sites fixes ainsi que les intervenants du milieu, pour restreindre dans certaines plages horaires le transport routier de matières dangereuses particulières et ce, dans les secteurs sensibles et vulnérables du territoire de l'agglomération.

Une telle restriction permettrait d'assurer une meilleure sécurité de la population, de l'environnement et des infrastructures du territoire en réduisant les risques d'accidents routiers impliquant des matières dangereuses ainsi que leurs conséquences.

Afin d'assurer la cohérence d'ensemble, il importe que ce projet s'inscrive dans une vision globale et dans un contexte multidisciplinaire. Montréal souhaite donc que ce projet soit réalisé en étroite collaboration avec les différents partenaires de l'industrie, notamment à l'intérieur des activités du CITM.

### 3. EN RÉSUMÉ

Les interventions proposées visent à soutenir les activités économiques de Montréal. Certaines interventions relèvent directement de l'agglomération, par exemple des modifications au réseau routier municipal, principal accès aux grandes infrastructures stratégiques de transport nationales et internationales, tant pour les voyageurs que pour les marchandises.



## L'innovation : vers de meilleurs services aux Montréalais

LE SECTEUR DES TRANSPORTS REGORGE DE POSSIBILITÉS EN MATIÈRE D'INNOVATIONS TECHNOLOGIQUES. L'USAGE DE CES NOMBREUSES INNOVATIONS PERMET D'AMÉLIORER LA MOBILITÉ DES MONTRÉALAIS, NOTAMMENT PAR :

- une gestion optimale du réseau routier;
- un service de transport en commun amélioré;
- une information accrue aux usagers;
- des choix d'itinéraires ou de modes, basés sur des informations transmises en temps réel aux usagers.

Consciente des enjeux importants qui y sont rattachés, Montréal et ses partenaires se tiennent à l'avant-garde des diverses technologies disponibles dans plusieurs domaines (voir encadré).

Bien qu'elle soit déjà dotée de multiples applications en matière de systèmes de transport intelligents (STI), Montréal veut poursuivre ses efforts dans ce domaine. Ainsi elle s'engage à :

Plusieurs projets faisant appel aux STI sont en cours, par exemple, la mise aux normes des feux (Ville), les bornes de stationnement, le système de vente et de perception des titres de transport en commun (Société de transport de Montréal [STM]) et le réseau montréalais de mesures prioritaires pour les autobus.

### > ASSURER UNE VEILLE TECHNOLOGIQUE EN TRANSPORT

Montréal continuera à assurer une veille technologique et concentrera son attention dans les champs d'application suivants :

#### VÉHICULES

- autobus (technologie propre);
- véhicules de parc (technologie propre);
- taxis (navigation, technologie propre).

#### ENTRETIEN

- optimisation des opérations de déneigement et de déglacage;
- collecte des ordures (technologie propre);
- marquage (développement de produits permanents).

#### GESTION DES RÉSEAUX ET SÉCURITÉ DES UTILISATEURS

- systèmes de surveillance assurant le respect des horaires dans les transports en commun;
- caméras aux feux rouges;
- photoradars;
- bornes de stationnement (horodateurs);
- bornes de recharge pour véhicules électriques;
- gestion dynamique des feux de circulation;
- voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé;

- information aux usagers de la route et du transport en commun en temps réel;
- centres de gestion de la circulation;
- systèmes de détection;
- système de vente et de perception des titres de transport en commun;
- gestion des passagers du transport en commun;
- localisation des véhicules du transport en commun;
- sécurité dans le transport en commun;
- surveillance de la circulation routière.

Un montant de 50 000 \$ par année est prévu pour assurer une veille technologique sur ces divers aspects.

### > ADOPTER UN PLAN SUR LES SYSTÈMES DE TRANSPORT INTELLIGENT (STI)

L'expression « systèmes de transport intelligents » (STI) désigne une vaste gamme de techniques appliquées aux transports pour rendre les réseaux plus sûrs, plus efficaces, plus fiables et plus écologiques sans avoir nécessairement à modifier matériellement l'infrastructure existante<sup>28</sup>.

Les STI permettent d'améliorer la gestion et l'exploitation, aussi bien que les services aux utilisateurs.

La gamme des technologies considérées comprend toutes les applications de la télématique au domaine du transport, utilisant notamment l'électronique embarquée ou fixe,

les télécommunications, les bases de données et d'information, les systèmes de régulation, les paiements électroniques<sup>29</sup>.

Un plan de STI permettra d'optimiser les investissements de Montréal et d'assurer le maximum de retombées résultant de l'utilisation des nouvelles technologies appliquées au transport.

Montréal souhaite ainsi assurer un leadership dans ce domaine, notamment en matière de recherche et de développement, et affirmer sa présence dans le développement des technologies de STI intégrées à l'échelle québécoise, nord-américaine et internationale.

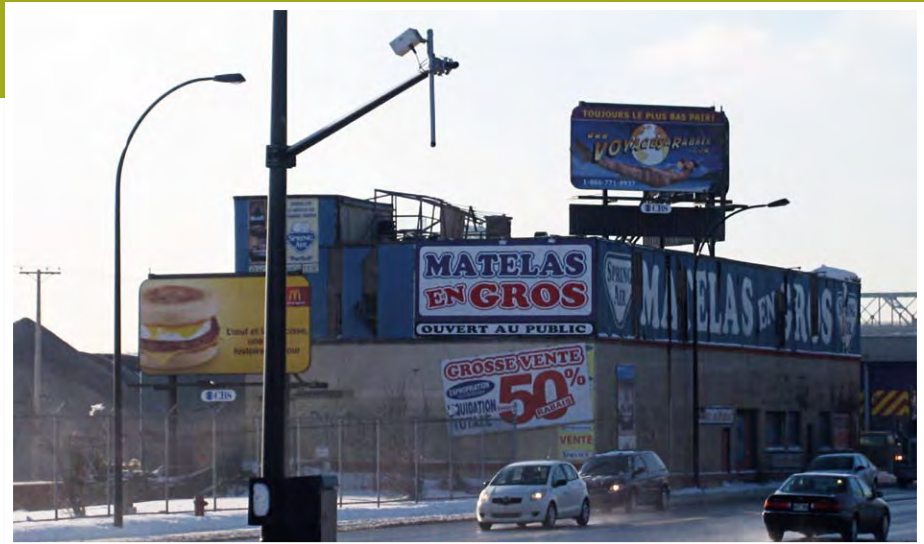
Le domaine des transports est en mutation constante. Montréal n'a d'autre choix que de se donner un plan sur les STI si elle veut demeurer concurrentielle par rapport aux autres grandes villes, tant en Amérique du Nord qu'ailleurs dans le monde. Pour développer ce plan, un montant de 100 000 \$ est prévu. Montréal déposera son premier plan sur les STI au cours de l'année 2010.

### > IMPLANTER UNE GRAPPE INDUSTRIELLE EN TRANSPORT TERRESTRE AVANCÉ<sup>30</sup>

La stratégie de développement économique de Montréal valorise le développement du secteur du transport des personnes et des marchandises et vise à faire la promotion des divers marchés en développement. Ainsi Montréal évaluera la faisabilité de la mise sur pied d'une grappe industrielle dédiée au secteur des transports, particulièrement en ce qui a trait aux transports terrestres avancés.

Les secteurs envisagés par cette grappe industrielle sont :

- nouveaux modes de propulsion et nouveaux carburants;



- télécommunications et technologies de l'information ;
- conception des véhicules ;
- production d'équipements de transport.

À l'échelle de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), une grappe industrielle en transport terrestre avancé est une grappe de technologies émergentes ayant un potentiel

de croissance élevé. Une grappe industrielle dans ce secteur permettrait de :

- assurer une plus grande concertation entre tous les acteurs ;
- positionner la région de Montréal ;
- assurer le développement de projets à l'aide de sources de financement appropriées ;

- soutenir les initiatives en vue de l'atteinte des objectifs du protocole de Kyoto.

L'implantation de la grappe industrielle en transports avancés requiert des investissements initiaux de l'ordre de 100 000 \$. Il s'agit d'abord et avant tout d'une première phase d'un projet qui se veut beaucoup plus ambitieux. Cette première phase consistera à réunir les acteurs concernés en vue d'établir un plan d'actions afin de maximiser les retombées dans ce domaine dans la région de Montréal.

Un montant annuel de 500 000 \$ est prévu pour assurer le fonctionnement de la grappe industrielle en transport terrestre avancé. Les gouvernements supérieurs seront sollicités pour participer financièrement à ce projet et faire en sorte que Montréal devienne un leader mondial dans ce domaine d'avenir dont le marché futur est évalué à plusieurs milliards de dollars.

**> CONTRIBUER À LA MISE SUR PIED DE  
L'OBSERVATOIRE SCIENTIFIQUE ET DU FORUM  
QUÉBÉCOIS DE LA MOBILITÉ DURABLE**

Montréal, en partenariat avec l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal, l'Association du transport urbain du Québec et l'Union des municipalités du Québec, contribuera à la mise sur pied de l'Observatoire scientifique et du Forum québécois de la mobilité durable. Il s'agira de lieux d'échanges et de recherches qui permettront de recueillir 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**

Quotidiennement, les gouvernements, les entreprises et l'ensemble de la population planifient et prennent des décisions basées sur l'assurance que le pétrole sera toujours suffisant et accessible financièrement et ce, partout autour de la planète. Or, au cours des dernières années, plusieurs preuves ont démontré que la consommation globale de pétrole atteindra son maximum dans un futur rapproché, pour ensuite décliner de façon significative, phénomène qu'on appelle le « pic pétrolier ». Considérant le rôle fondamental du pétrole dans les diverses sphères d'activités, les conséquences d'un tel événement sont préoccupantes. Même les prédictions les plus optimistes à ce sujet démontrent qu'il ne reste

que très peu de temps pour s'adapter à cette réalité et pour modifier les comportements et les modes de vie de nos sociétés modernes, notamment en matière de transport. En ce sens, à l'instar d'autres villes telle que Portland, Montréal s'engage à amorcer une réflexion sur cette problématique de façon à réduire son exposition aux risques de la montée des prix et des autres conséquences du « pic pétrolier ».









## Les coûts et le financement

### LE FINANCEMENT ACTUEL DU SYSTÈME DE TRANSPORT

LE DIAGNOSTIC DU *PLAN DE TRANSPORT* A PERMIS D'ÉTABLIR QUE LE RÉSEAU ROUTIER MUNICIPAL, LES PONTS, LES TUNNELS ET AUTRES ACTIFS NÉCESSITENT DES INVESTISSEMENTS MAJEURS. IL A SURTOUT DÉMONTRÉ, QU'AU SEUL CHAPITRE DU TRANSPORT EN COMMUN, **IL FAUT CONSIDÉRER DES INVESTISSEMENTS DE PLUSIEURS MILLIARDS DE DOLLARS**. LES CONSULTATIONS PUBLIQUES QUI ONT ÉTÉ TENUES EN AOÛT ET EN SEPTEMBRE 2007 SUR LE *PLAN DE TRANSPORT* ONT DÉGAGÉ L'IDÉE QUE **LE FINANCEMENT DOIT ÊTRE OBTENU EN PARTIE À L'AIDE DE SOURCES NOUVELLES TIRÉES DES UTILISATEURS DU SYSTÈME DE TRANSPORT ET QUE CES SOURCES DOIVENT ÊTRE STABLES ET PÉRENNES**. AVANT DE RÉFLÉCHIR À CES NOUVELLES SOURCES, IL CONVIENT D'EXAMINER LE FINANCEMENT ACTUEL DU SYSTÈME DE TRANSPORT DANS LA RÉGION DE MONTRÉAL.

Le financement du système de transport dans la région de Montréal est très complexe. Les gouvernements provincial et fédéral, l'agglomération de Montréal, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), les municipalités, les entreprises et le public utilisateur ont tous la responsabilité de contribuer au financement du système et bénéficient de ses avantages et de ses retombées.

Les modalités actuelles en matière de financement des transports s'établissent généralement de la façon suivante :

- le financement des immobilisations et de l'exploitation du **réseau routier supérieur** (autoroutes et ponts) est assuré entièrement par le gouvernement du Québec (ministère des Transports du Québec [MTQ]) et par le gouvernement fédéral (Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée), à même les fonds gouvernementaux consolidés ;
- le financement des immobilisations et de l'exploitation du **réseau routier local** (artères, collectrices, rues locales, voies cyclables, trottoirs et sentiers) est assumé entièrement par Montréal, à même le fonds consolidé financé par la taxe foncière. Toutefois, des programmes de subventions mixtes, qui impliquent les gouvernements fédéral et provincial, aident à financer les infrastructures dans des proportions variables ;
- le financement des **immobilisations du transport en commun** est assuré en grande partie par le programme d'aide gouvernemental au transport collectif des personnes du gouvernement du Québec, selon les taux généraux suivants :
  - 50 % pour l'achat d'autobus urbains,
  - 75 % pour la construction de bâtiments et pour l'aménagement de stationnements incitatifs et de voies réservées,
  - 75 % pour le remplacement ou la réfection des réseaux guidés (métro, train, tramway),
  - 100 % pour la construction de réseaux guidés (métro, train, tramway),
  - le solde est absorbé par l'autorité organisatrice.
- le financement de l'exploitation du **transport en commun régional** est assuré par l'Agence métropolitaine de transport (AMT), qui finance les services de train de banlieue et d'autobus métropolitains à l'aide d'un fonds alimenté par des sources régionales (taxe sur l'essence et immatriculation), par des contributions des municipalités et par les recettes-voyageurs. Dans le cadre d'une entente conclue en 2007, les municipalités de la CMM ont accepté de financer le déficit « métropolisable » du métro de sorte que l'agglomération de Montréal n'est plus la seule à financer l'exploitation du métro ;
- plus récemment, une entente Canada-Québec, signée en 2005, prévoit le transfert d'une partie de la taxe d'accise fédérale sur l'essence pour des travaux d'infrastructures municipales incluant l'eau potable, les eaux usées, la voirie locale et le transport collectif. L'entente prévoit un versement de 1,3 G\$ par le gouvernement fédéral pour l'ensemble du Québec pour la période 2005-2009, soit cinq ans. Le transfert de ces revenus est maintenant permanent depuis l'adoption du budget fédéral 2008 et se situera à hauteur de 2 G\$ par année, à partir de 2009-2010. Les revenus de taxe d'accise sur l'essence sont versés à la Société de financement des infrastructures locales du Québec (SOFIL) ;

- le gouvernement du Québec verse également des sommes à la SOFIL. Les municipalités doivent de plus contribuer à hauteur de 15,5 % au coût total des projets retenus. Un montant de 504 M\$ (411 M\$ de provenance fédérale et 93 M\$ de provenance provinciale et municipale), soit 23 % des fonds de la SOFIL, est consacré au transport en commun et est réparti entre les différentes sociétés de transport en commun selon le critère de l'achalandage. Le montant affecté à la Société de Transport de Montréal (STM) est de 365,7 M\$ pour la période de cinq ans ;
- le gouvernement du Québec a aussi ajouté en 2006 un volet important à sa politique de transport en commun, dans le cadre du Fonds vert. La nouvelle *Politique québécoise du transport collectif* comprend un programme de subvention pour le développement des services de transport collectif, à raison de 50 % des dépenses encourues. Le programme prévoit pour les cinq prochaines années un budget annuel de 120 M\$ pour l'ensemble du Québec pour le transport en commun et de 10 M\$ pour les transports actifs et la gestion de la demande.

## LES COÛTS DES PROJETS PROPOSÉS

Le *Plan de transport* propose une nouvelle Vision axée sur le transport en commun, sur les transports actifs et sur une gestion de la

demande beaucoup plus élaborée. Il s'éloigne de la philosophie des transports basée sur le développement du transport par automobile.

Le Plan renferme 21 chantiers qui contiennent des projets qui reflètent cette nouvelle Vision. Chacun des projets et chacune des opérations émanant du Plan ont fait l'objet d'une évaluation des coûts en utilisant les informations existantes ou des paramètres généralement reconnus dans le milieu du transport. **Leur mise en œuvre nécessitera des ressources financières importantes provenant des gouvernements provincial et fédéral, de l'agglomération de Montréal, de la CMM, des entreprises et du public utilisateur du système de transport.** Une partie des projets proposés pourront être financés par l'intermédiaire des programmes gouvernementaux actuels.

### COÛTS DE L'ENSEMBLE DU PLAN

L'ensemble des projets d'infrastructures proposés par le *Plan de transport* implique des investissements de l'ordre de 8,1 G\$ sur un horizon de vingt ans. L'annexe A présente le détail des coûts de l'ensemble des projets.

Le tableau 11 présente ces coûts par période en groupant le transport collectif et actif ainsi que la sécurité, d'une part, et le réseau routier et le stationnement, d'autre part.

### COÛTS DES 21 CHANTIERS DE MONTRÉAL

Les 21 chantiers représentent un coût total d'immobilisation de 5,1 G\$ sur dix ans (Tableau 12). Ces coûts servent principalement à assurer la mise en place des projets de transport en commun et des transports actifs.

La répartition des coûts entre les différentes instances a été faite en maintenant le partage actuel des responsabilités financières, en posant l'hypothèse que les sources de financement en place seront maintenues et que Montréal pourra disposer de nouvelles sources de financement.

### LES APPORTS FINANCIERS REQUIS

Les divers projets qui seront réalisés dans le cadre des 21 chantiers nécessiteront un effort financier important sur une période de dix ans pour mettre en œuvre les projets et permettre leur exploitation.

Les besoins financiers des 21 chantiers représentent une dépense moyenne (immobilisation et exploitation) de l'ordre de 240 M\$ par année, qui s'ajoute aux budgets actuels de l'agglomération et de la Ville de Montréal au chapitre du transport. Le tableau 13 présente l'effort financier annuel moyen de l'agglomération de Montréal et des partenaires par période de cinq ans.

**TABLEAU 11** | Coût total des projets du Plan par grande catégorie (en M\$)

	Période 0-5 ans	Période 5-10 ans	Période 10-20 ans	TOTAL
Transport en commun et actif	1 760	2 240	2 720	<b>6 720</b>
Réseau routier et stationnement	600	650	160	<b>1 410</b>
<b>TOTAL</b>	<b>2 360</b>	<b>2 890</b>	<b>2 880</b>	<b>8 130</b>

**TABLEAU 12** | Coûts d'immobilisation des 21 chantiers (en milliers \$)

CHANTIERS	COÛT D'IMMOBILISATION			PARTAGE DES COÛTS	
	0-5 ans	5-10 ans	TOTAL 10 ANS	Agglomération de Montréal	Partenaires
Chantier 1 Planter un réseau de tramways au centre de l'agglomération	260 000	725 000	<b>985 000</b>	344 750	640 250
Chantier 2 Réaliser la navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport international Montréal-Trudeau	550 000	0	<b>550 000</b>	0	550 000
Chantier 3 Moderniser le réseau de métro de Montréal	0	1 140 000	<b>1 140 000</b>	285 000	855 000
Chantier 4 Prolonger le métro vers l'est	170 000	0	<b>170 000</b>	0	170 000
Chantier 5 Améliorer les services de la STM pour accroître l'achalandage de 8 % en cinq ans	220 000	160 000	<b>380 000</b>	140 000	240 000
Chantier 6 Favoriser le covoiturage, l'autopartage et le taxi	-	-	-	-	-
Chantier 7 Installer une plus grande capacité en transport en commun dans le corridor pont Champlain - Bonaventure	90 000	30 000	<b>120 000</b>	90 000	30 000
Chantier 8 Planter un réseau de transport rapide par autobus en site propre	55 000	70 000	<b>125 000</b>	0	125 000
Chantier 9 Planter des mesures prioritaires pour autobus sur 240 kilomètres d'artères	30 000	30 000	<b>60 000</b>	60 000	0
Chantier 10 Élaborer la planification locale des déplacements	-	-	-	-	-
Chantier 11 Moderniser la rue Notre-Dame	300 000	450 000	<b>750 000</b>	250 000	500 000
Chantier 12 Réaliser le train de l'Est	300 000	0	<b>300 000</b>	0	300 000
Chantier 13 Doubler le réseau cyclable de Montréal en sept ans	66 000	42 500	<b>108 500</b>	65 500	43 000 <sup>1</sup>
Chantier 14 Mettre en œuvre la <i>Charte du piéton</i>	33 550	0	<b>33 550</b>	33 550	0
Chantier 15 Consolider le caractère piétonnier du centre-ville et des quartiers centraux	2 650	10 000	<b>12 650</b>	12 650	0
Chantier 16 Redonner aux résidents des quartiers montréalais la qualité de vie qui leur revient	-	-	-	-	-
Chantier 17 Accroître la sécurité des déplacements	30 000	30 000	<b>60 000</b>	60 000	0
Chantier 18 Entretien et compléter le réseau routier de l'île	127 000	173 000	<b>300 000</b>	230 000	70 000
Chantier 19 Faciliter le transport des marchandises et les déplacements à vocation économique	-	-	-	-	-
Chantier 20 Revoir la gouvernance	-	-	-	-	-
Chantier 21 Se donner les moyens de nos ambitions	-	-	-	-	-
<b>TOTAL 21 CHANTIERS</b>	<b>2 234 000</b>	<b>2 860 500</b>	<b>5 094 700</b>	<b>1 571 450</b>	<b>3 523 250</b>

<sup>1</sup> Partenariat selon un plan d'affaires.

**TABLEAU 13** | Besoins financiers annuels (en M\$)

	AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL	AUTRES PARTENAIRES	TOTAL
21 chantiers (moyenne 0-5 ans)	155	330	<b>485</b>
21 chantiers (moyenne 5-10 ans)	315	375	<b>690</b>
21 chantiers (moyenne 0-10 ans)	240	355	<b>595</b>
Autres mesures du Plan 10-20 ans	185	240	<b>425</b>
<b>TOTAL</b>	<b>215</b>	<b>300</b>	<b>515</b>

Dans les premiers cinq ans, les besoins financiers seront moindres que dans les cinq années suivantes parce que plusieurs projets devront faire l'objet d'études de préparation selon une séquence normale de réalisation. Ainsi les coûts de mise en place et de fonctionnement seront plus importants dans la période de cinq à dix ans.

Pour l'année 2007, les dépenses actuelles de l'agglomération et des villes pour le poste transport sont de 1,8 G\$ (Tableau 14). Ces dépenses comprennent les coûts de fonctionnement et d'immobilisation. Les dépenses additionnelles de l'ordre de 240 M\$ représentent ainsi environ 13 % de plus par année par rapport aux dépenses actuelles.

## LE FINANCEMENT DU PLAN DE TRANSPORT

### PROBLÉMATIQUE GÉNÉRALE DU FINANCEMENT

Les villes canadiennes sont plus que jamais au cœur du développement économique, social, culturel et environnemental du pays. Au cours des cinquante dernières années, les villes ont vu leur rôle et leurs responsabilités gagner en complexité et en importance. Toutefois, et contrairement aux autres paliers de gouvernement,

**TABLEAU 14** | Dépenses de fonctionnement et d'immobilisation en transport  
Ville de Montréal et agglomération  
Année 2007 (en M\$)

Agglomération	1 464
Ville de Montréal	332
<b>TOTAL</b>	<b>1 796</b>

les villes subissent une pression accrue sur leurs dépenses, sans augmentation des ressources financières. En effet :

- l'impôt foncier, principale source de revenu des villes, est assez inélastique par rapport à l'activité commerciale et à la croissance économique<sup>31</sup> ;
- les modes de financement imposés aux villes sont désuets et ne leur permettent pas de faire face à la croissance exponentielle des coûts liés aux infrastructures municipales, notamment aux infrastructures et aux nouveaux services de transport.

Soulignons que les subventions et les aides consenties récemment par les gouvernements fédéral et provincial, notamment dans le domaine du transport, ont grandement aidé les municipalités. Le transfert permanent d'une partie des revenus de la taxe d'accise sur

l'essence, aux municipalités et aux organismes de transport en commun (2005-2009), le nouveau fonds Chantiers Canada qui offrira 8,8 G\$ sur sept ans pour des projets d'infrastructures et le remboursement de la taxe sur les produits et services sont des pas importants effectués par le gouvernement fédéral.

Au niveau provincial, la nouvelle *Politique québécoise du transport collectif*, adoptée en 2006, dont les fonds proviennent d'une taxe sur les sociétés pétrolières, est un geste d'importance qui permet de relancer les services de transport en commun à Montréal pendant la période 2007-2011. La STM pourrait recevoir jusqu'à 140 M\$ en cinq ans pour payer 50 % des dépenses nouvelles prévues dans le programme d'amélioration des services présenté au MTQ. La Politique nécessite un apport financier des municipalités, qui représente la différence entre la somme de la subvention et des recettes-voyageurs générées par les améliorations de services et les dépenses.

L'absence d'une stratégie globale pour les vingt prochaines années ne permettra cependant pas aux municipalités de faire face au financement des besoins (croissants et nouveaux) et au financement de la réhabilitation et de la construction de leurs infrastructures, en particulier celles qui concernent le transport. La modernisation du cadre fiscal municipal s'impose.

#### AVENUES POSSIBLES DE FINANCEMENT COMPLÉMENTAIRE AU CADRE ACTUEL

Plusieurs approches sont suggérées pour mettre en place un financement complémentaire au cadre actuel. Ces nouveaux modes de financement des transports à Montréal devraient s'appuyer sur les principes suivants :

- les transports devraient être considérés comme un tout et les sources de financement devraient permettre de répondre aux besoins des utilisateurs pour l'ensemble des modes en fonction d'un équilibre entre les taxes générales et les taxes à l'utilisation. La taxe foncière est déjà largement utilisée pour financer le poste transport dans l'agglomération de Montréal (Tableau 14) ;
- tous les agents économiques et acteurs sociaux sont appelés à participer au financement du Plan, en particulier les gouvernements supérieurs, en raison des bienfaits socio-économiques généraux du transport ;
- le principe de l'utilisateur-payeur devrait être appliqué le plus possible ;
- les contributions des gouvernements, tant fédéral que provincial, devraient privilégier les modes les plus écologiques ;

- les tarifs des transports collectifs devraient augmenter au rythme de l'inflation afin de maintenir en termes réels le niveau de cette source de financement.

#### AMORCE D'UNE SOLUTION GLOBALE ET À LONG TERME

En juin 2006, le Caucus des maires des grandes villes de la Fédération canadienne des municipalités (FCM) publiait un rapport intitulé *Nos Villes, Notre Futur*. Ce dernier mettait en évidence les défis auxquels les villes font face afin de rester compétitives et de continuer à assurer la qualité de vie de leurs citoyens. Au terme de ce rapport, les 22 maires des plus grandes villes canadiennes recommandaient : le partage des revenus de croissance, la mise en place d'une stratégie nationale de transport en commun et le réaménagement des rôles et des responsabilités avec les ressources financières adéquates.

#### > CHANGEMENTS DEMANDÉS AU GOUVERNEMENT DU CANADA :

- 1) Le gouvernement fédéral devrait partager l'équivalent de un point de la taxe sur les produits et les services (TPS) dans le but d'assurer la qualité de vie des citoyens et la compétitivité des villes. Le transfert des revenus de cette mesure représenterait 5 G\$ par année pour l'ensemble des municipalités du Canada, et en particulier une somme de 250 M\$ par année pour Montréal. Après avoir demandé sans succès, en 2007, au gouvernement du Québec de récupérer la baisse de un point de la TPS, Montréal réitère cette demande dans le cadre du *Plan de transport* et propose d'affecter les sommes à un fonds dédié à sa réalisation.
- 2) L'adoption par le gouvernement fédéral de la *Stratégie nationale de transport en commun* devrait également devenir une composante

essentielle d'une modernisation du cadre fiscal municipal. L'adoption de cette Stratégie se traduirait notamment par un investissement de 2 G\$ par année afin d'assurer le bon entretien et l'expansion des réseaux de transport en commun. Cette mesure est en sus du maintien des fonds existants, notamment le transfert de la taxe d'accise sur l'essence.

- 3) Le transfert aux municipalités d'une partie des revenus de la taxe d'accise sur les carburants est maintenant une mesure permanente, telle que confirmée par le budget 2008. La FCM considère cependant que l'ajout d'une clause ascenseur permettant de lier la taxe à l'activité économique constituerait une bonification importante du programme récemment mis en place.
- 4) L'affectation d'une taxe spécifique sur les carburants à un fonds municipal dédié aux transports collectifs et actifs serait une mesure encore plus forte pour les municipalités. Une taxe de 9 % par litre ou de 13 ¢ par litre sur le territoire de l'agglomération de Montréal permettrait de générer quelque 240 M\$ par année, ce qui est l'ordre de grandeur des besoins du *Plan de transport* pour les prochains dix ans.

#### > CHANGEMENTS DEMANDÉS AU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC :

- 1) Montréal demande encore une fois au gouvernement du Québec de déterminer de nouveaux champs fiscaux. Ces nouveaux champs permettraient à Montréal d'avoir accès à des sources de revenus en lien avec le déploiement de l'activité économique et d'obtenir des pouvoirs lui permettant d'assumer son rôle de métropole.

- 2) De plus, Montréal demande que le programme d'aide pour le transport en commun au Québec soit révisé afin de mieux soutenir certains équipements comme les autobus et d'aider les transports actifs, qui sont en train de devenir des composantes essentielles du système de transport de Montréal.
- 3) Enfin, en ce qui a trait au financement du transport en commun métropolitain, les municipalités de la CMM se sont entendues en 2007 pour partager le déficit métropolisable du métro. Le gouvernement du Québec a accepté de contribuer à ce déficit. Cette entente permet à l'agglomération de Montréal de récupérer une somme de l'ordre de 14 M\$ par année pendant la période 2007-2011, qu'elle était seule à assumer auparavant. Une nouvelle ronde de discussions et de négociations aura lieu en 2008 sur d'autres sujets, dont un partage plus équitable du financement des trains de banlieue. Montréal demande au gouvernement du Québec de s'assurer de l'équité des nouveaux partages qui seront définis dans ce dossier.

#### ➤ UNE TARIFICATION SOCIALEMENT RESPONSABLE

Si la participation globale des usagers ne doit pas augmenter en termes réels (c'est-à-dire plus que l'inflation), il est possible d'appliquer le principe de l'utilisateur-payeur dans certains cas, principe énoncé à la section *Avenues possibles de financement complémentaire au cadre actuel*. Une tarification des services de transport, bien ciblée et surtout bien comprise et acceptée des utilisateurs, peut agir dans le sens de la Vision du *Plan de transport* en apportant des modifications dans les choix sur le marché du transport. Elle peut également contribuer significativement au financement des projets du Plan à long terme.

Parmi ces avenues et ces nouveaux modes de financement, Montréal propose ce qui suit :

- 1) L'agglomération de Montréal créera à court terme un fonds dédié dont le but sera de financer les projets d'investissement du *Plan de transport* et les dépenses d'exploitation qui lui sont associées. Ce nouveau fonds sera alimenté par une source de financement nouvelle ciblée sur l'automobile. Montréal considère que l'implantation d'un péage régional aura un impact positif sur les choix de transport des résidents de la région et permettra de rassembler les ressources nécessaires pour mettre en place les projets de développement du transport en commun et du transport actif pour améliorer les conditions de déplacement sur le territoire de la région. Pour Montréal, l'objectif financier de cette tarification est d'obtenir des revenus nets de l'ordre de 200 M\$ par année.

Comme Montréal, les municipalités qui composent la CMM participent également à l'effort régional pour contrer les impacts négatifs de la congestion routière et surtout pour soutenir un développement durable du territoire et des transports. Montréal s'engage à être partie prenante d'un plan métropolitain qui permettrait d'optimiser, en lien avec l'aménagement du territoire, le déplacement des personnes et le transport des marchandises selon les principes de développement durable. La compétitivité de la région de Montréal face aux autres grandes métropoles en dépend en grande partie. Sur cette base, Montréal souhaite fortement que l'idée d'un fonds, pour financer des projets de transports tel que proposé par Montréal pour son territoire, soit généralisée à l'ensemble des municipalités de la CMM.

Un péage implanté à l'échelle régionale permettrait aux municipalités du territoire de la CMM d'assurer leurs propres contributions au développement et à l'exploitation de projets locaux ou régionaux de transport collectif et actif. Un exercice de calcul préliminaire permet d'évaluer des revenus annuels potentiels de l'ordre de 425 M\$ pour la région. Les modalités de partage des revenus de la nouvelle source régionale de financement seront à préciser par la CMM.

Le péage serait géré électroniquement sans créer de ralentissements de la circulation. La tarification pourrait varier en fonction des types de véhicules et certaines exemptions seront possibles (véhicules d'urgence, bus, taxis, etc.).

Des ajustements à l'offre de service du transport en commun seront nécessaires afin d'accompagner l'introduction du péage et de répondre au transfert modal que pourra induire cette mesure.

- 2) À court et à moyen termes, lorsqu'elle en aura les pouvoirs, Montréal fera appel à d'autres sources de financement.

Par ailleurs, Montréal poursuivra ses efforts à l'échelle du Québec et du Canada pour en venir à une révision majeure du régime fiscal municipal, qui comprendra une diversification de ses sources de financement, notamment dans le cadre de la démarche de la FCM en vue de convaincre le gouvernement fédéral de mettre en place une stratégie nationale pour appuyer les municipalités dans le développement du transport collectif.

Sans financement adéquat des projets de transport collectif et actif, les conséquences pour les Montréalais et pour tous les

utilisateurs du système de transport seront l'augmentation des temps de déplacement sur l'île de Montréal et dans le reste de la région, une diminution de la compétitivité économique de Montréal et une dégradation de son environnement et de sa qualité de vie.

### **UN FORUM RASSEMBLEUR À TENIR**

Compte tenu de l'importance des enjeux liés au financement du *Plan de transport*, Montréal créera une commission spéciale à l'automne 2008. Cette commission présidera la tenue de plusieurs forums publics qui réuniront élus, experts et représentants des citoyens, et s'assurera que les partenaires régionaux prennent part aux discussions sur la question du financement. Un certain nombre d'études seront lancées pour bien documenter les différentes hypothèses. Toutes les propositions sur le financement du Plan seront examinées. Au terme de ce forum, des options différentes ou de nouvelles idées pourront être retenues pour atteindre les objectifs financiers nécessaires à la réalisation des projets de transport collectif locaux ou régionaux.





**ANNEXES**



## ANNEXE 1 | Coûts détaillés des projets du *Plan de transport*

LA PRÉSENTE ANNEXE REGROUPE TOUS LES TABLEAUX QUI ONT ÉTÉ PRÉSENTÉS À LA FIN DE CHACUN DES CHAPITRES DE LA PARTIE 3. LES PROJETS D'INFRASTRUCTURES PROPOSÉS COÛTERONT AU TOTAL ENVIRON 8,1 G\$ SUR UN HORIZON DE VINGT ANS.

La plupart des projets proposés pour la période zéro à dix ans font partie des 21 chantiers. Il y a quelques exceptions dont ceux qui font déjà partie d'une programmation amorcée, comme par exemple la rénovation des voitures de métro MR-73 et les projets de mise aux normes et de gestion dynamique des feux de circulation.

**TABLEAU A.1** | Coûts des projets de transport en commun proposés par Montréal (en M\$)

	COÛT D'IMMOBILISATION				COÛT ANNUEL DE FONCTIONNEMENT
	0-5 ans	5-10 ans	+10 ans	TOTAL	
<b>Métro</b>	<b>207</b>	<b>1 140</b>	<b>2 525</b>	<b>3 872</b>	<b>33,1</b>
Remplacement des voitures du métro MR-63		1 140		<b>1 140</b>	
Remplacement des voitures du métro MR-73			1 140	<b>1 140</b>	
Prolongements du réseau de métro					
- ligne 5 (bleue) de Saint-Michel à Pie-IX	170			<b>170</b>	2,9
- ligne 5 (bleue) de Pie-IX à Anjou			775	<b>775</b>	13,0
- ligne 2 (orange) de Côte-Vertu à Bois-Franc			340	<b>340</b>	5,7
Autres interventions	37			<b>37</b>	11,5
<b>Tramways</b>	<b>260</b>	<b>725</b>		<b>985</b>	<b>38,0</b>
Ligne de tramway desservant le Centre des affaires et le Vieux-Montréal	260			<b>260</b>	13,0
Ligne de tramway sur les axes du Parc et René-Lévesque		475		<b>475</b>	13,4
Ligne de tramway sur l'axe Côte-des-Neiges		250		<b>250</b>	11,6
Lignes de tramway sur d'autres axes stratégiques (phases ultérieures)	À déterminer				À déterminer
<b>Services rapides par autobus (SRB)</b>	<b>55</b>	<b>70</b>		<b>125</b>	<b>20,0</b>
Ligne SRB dans l'axe Pie-IX/centre-ville	55	45		<b>100</b>	15,0
Ligne SRB sur Henri-Bourassa		25		<b>25</b>	5,0
Lignes SRB dans des emprises ferroviaires inutilisées	À déterminer				À déterminer
<b>Réseau d'autobus</b>	<b>214</b>	<b>166</b>	<b>94</b>	<b>474</b>	<b>50,0</b>
Augmentation du parc d'autobus (500 autobus)	132	84	84	<b>300</b>	
Mesures préférentielles pour autobus sur plusieurs artères de l'île de Montréal	30	30		<b>60</b>	
Dessertes express					25,0
Modes d'exploitation	47	47		<b>94</b>	
Qualité de service et accessibilité	5	5	10	<b>20</b>	25,0
Mesures environnementales	Coûts internes à la STM				Coûts internes à la STM
<b>Projets métropolitains priorités par Montréal</b>	<b>850</b>	<b>33</b>	<b>15</b>	<b>898</b>	
Train de l'Est	300			<b>300</b>	
Navette ferroviaire entre l'aéroport international Montréal-Trudeau et le centre-ville de Montréal	550			<b>550</b>	
Liaisons métropolitaines par autobus		33	15	<b>48</b>	
<b>TOTAL</b>	<b>1 586</b>	<b>2 134</b>	<b>2 634</b>	<b>6 354</b>	<b>141,1</b>

**TABLEAU A.2** | Coûts des projets dans le domaine de la marche (en milliers \$)

LA MARCHÉ	COÛT PONCTUEL	COÛT D'IMMOBILISATION				COÛT ANNUEL DE FONCTIONNEMENT
		0-5 ans	5-10 ans	+10 ans	TOTAL	
Réaliser les plans d'actions prévus dans la <i>Charte du piéton</i>	1 000					
Définir et promouvoir les meilleures pratiques	100					50
Élaborer un guide d'aménagement pour les piétons, incluant les critères d'accessibilité universelle	100					
Adapter les feux de circulation aux besoins des piétons		600			<b>600</b>	
Implanter des feux à décompte numérique aux intersections		1 800			<b>1 800</b>	
Assurer le respect des passages piétonniers et des piétons aux intersections	100	4 300			<b>4 300</b>	100
Dégager les intersections	50	250			<b>250</b>	
Sécuriser les abords des institutions d'enseignement	500	3 000			<b>3 000</b>	
Mettre en place un programme systématique de réfection des trottoirs	500	25 000			<b>25 000</b>	
Déneiger et déglacer en priorité les trottoirs	100					
Déployer des mesures favorables aux piétons aux abords des points d'embarquement majeurs au réseau de transport en commun	250	1 000			<b>1 000</b>	
Piétonniser certaines rues	1 000		10 000		<b>10 000</b>	
Consolider le caractère piétonnier du centre-ville et des quartiers centraux	<i>À déterminer</i>					
Poursuivre le développement du réseau piétonnier intérieur (RÉSO) et améliorer la signalisation	50	250			<b>250</b>	
Élaborer annuellement un plan d'action en matière d'accessibilité universelle						50
<b>TOTAL</b>	<b>3 750</b>	<b>36 200</b>	<b>10 000</b>		<b>46 200</b>	<b>200</b>

**TABLEAU A.3** | Coûts des projets dans le domaine du vélo (en milliers \$)

VÉLO	COÛT PONCTUEL	COÛT D'IMMOBILISATION				COÛT ANNUEL DE FONCTIONNEMENT
		0-5 ans	5-10 ans	+10 ans	TOTAL	
Doubler le réseau cyclable	6 000	30 000	20 000		<b>50 000</b>	
Procéder à une mise aux normes du réseau cyclable actuel		8 000	7 500	7 500	<b>23 000</b>	
Développer le réseau blanc de Montréal	À déterminer	À déterminer				À déterminer
Implanter un système de vélos en libre-service <sup>1</sup>		15 000			<b>15 000</b>	
Quintupler le nombre de places de stationnement pour vélos <sup>1</sup>		13 000	15 000	15 000	<b>43 000</b>	
Équiper les autobus de la STM et les taxis de supports à vélos		2 500	250	250	<b>3 000</b>	
Revoir la réglementation concernant l'accès des vélos au métro et aux trains de banlieue	À déterminer	À déterminer				À déterminer
<b>TOTAL</b>	<b>6 000</b>	<b>68 500</b>	<b>42 750</b>	<b>22 750</b>	<b>134 000</b>	-

<sup>1</sup> Partenariats selon un plan d'affaires.

**TABLEAU A.4** | Coûts des projets proposés par le gouvernement du Québec sur le réseau routier (en M\$)

	COÛT PONCTUEL	COÛT D'IMMOBILISATION				COÛT ANNUEL DE FONCTIONNEMENT
		0-5 ans	5-10 ans	+10 ans	TOTAL	
Améliorer les accès routiers à l'aéroport international Montréal-Trudeau <sup>1</sup>		105	105		<b>210</b>	
Réaménager le complexe Turcot		500	1 000		<b>1 500</b>	
Optimiser l'autoroute Métropolitaine (A-40)	À déterminer	À déterminer				À déterminer
<b>TOTAL</b>		<b>605</b>	<b>1 105</b>		<b>1 710</b>	-

<sup>1</sup> Contribution de l'agglomération : 30 M\$.

**TABLEAU A.5** | Coûts des projets proposés par Montréal sur le réseau routier (en M\$)

	COÛT D'IMMOBILISATION				COÛT ANNUEL DE FONCTIONNEMENT
	0-5 ans	5-10 ans	+10 ans	TOTAL	
<i>Partage des emprises routières</i>					4,0
<i>Gestion de la circulation</i>	42			42	7,0
Effectuer la mise aux normes des feux de circulation	30			30	
Implanter la gestion dynamique des feux de circulation	10			10	
Autres mesures de gestion de la circulation	2			2	7,0
<i>Réaménagement du réseau routier</i>	464	470	13	947	
Moderniser la rue Notre-Dame	300	450		750	
Transformer l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain	90			90	
Réaliser des travaux de sécurisation de la rue Notre-Dame	9			9	
Réaménager la rue Sherbrooke Est	40	20		60	
Réaménager l'intersection Côte-des-Neiges/Remembrance			8	8	
Améliorer le viaduc Rockland <sup>1</sup>	25			25	
Aménager une voie de service dans l'axe de la rue Jean-Pratt			1	1	
Compléter l'échangeur de Salaberry/A-15			4	4	
Aménager des voies de service sur l'A-40 dans l'ouest	À déterminer				À déterminer
<i>Compléter le réseau routier</i>	154	119	150	423	
Raccorder le boulevard Cavendish	60		80 <sup>2</sup>	140	
Prolonger le boulevard Rodolphe-Forget (Bourget)	20	30		50	
Prolonger le boulevard de l'Assomption	Inclus dans le projet Notre-Dame				Inclus dans le projet Notre-Dame
Parachever le boulevard Maurice-Duplessis	6	6		12	
Raccorder le boulevard Langelier	10	18		28	
Raccorder les boulevards Cavendish et Henri-Bourassa	10			10	
Prolonger le boulevard Pierrefonds		20	20	40	
Prolonger le boulevard Jacques-Bizard jusqu'à l'A-40	10	15		25	
Aménager un boulevard dans l'emprise de l'A-440	10	30		40	
Raccorder le boulevard Morgan à la rue Morgan			40	40	
Construire une nouvelle structure pour accéder à l'île Bizard	28			28	
Créer un lien interrive entre l'île Bizard et Laval pour piétons, cyclistes et véhicules d'urgence			10	10	
<b>TOTAL</b>	<b>660</b>	<b>589</b>	<b>163</b>	<b>1 412</b>	

1 Pour des fins de présentation des coûts des projets, le tableau contient le coût du scénario le plus cher.

2 Nonobstant le fait que les montants afférents aux coûts d'immobilisation de la phase 2 du projet de raccordement du boulevard Cavendish soient inclus dans la colonne +10 ans, il est de l'intention de l'agglomération de Montréal de démarrer la phase 2 dudit projet, dans les meilleurs délais, une fois que les intentions du Canadien Pacifique, quant à l'avenir de la cours St-Luc, seront connues.



**TABLEAU A.6** | Coûts des projets dans le domaine du stationnement (en milliers \$)

	COÛT PONCTUEL	COÛT D'IMMOBILISATION				COÛT ANNUEL DE FONCTIONNEMENT
		0-5 ans	5-10 ans	+10 ans	TOTAL	
Adopter une politique de stationnement	500					
Modifier la réglementation d'urbanisme en matière de nombre de places de stationnement	À déterminer					
Évaluer la possibilité d'obliger les entreprises offrant gratuitement du stationnement à donner le choix entre le stationnement gratuit ou une prime équivalente pour le transport en commun	100					
Procéder à une révision en profondeur des avantages accordés aux employés municipaux en matière de stationnement	À déterminer					
Aménager dès 2008 des stationnements pour l'autopartage	50	100			100	
Implanter des stationnements pour le covoiturage	50					
Aménager des stationnements pour véhicules écoénergétiques et micro-voitures	50		100		100	
Développer un réseau de stationnements incitatifs	200	25 000			25 000	
Favoriser l'utilisation des stationnements des centres commerciaux/équipements institutionnels	250					
Éliminer les stationnements illégaux et les pratiques illégales	250					
Simplifier la signalisation du stationnement sur rue	100					
Signaler les places disponibles		1 000			1 000	
<b>TOTAL</b>	<b>1 550</b>	<b>26 100</b>	<b>100</b>		<b>26 200</b>	

**TABLEAU A.7** | Coûts des projets en sécurité des déplacements et qualité de vie (en milliers \$)

	COÛT PONCTUEL	COÛT D'IMMOBILISATION				COÛT ANNUEL DE FONCTIONNEMENT
		0-5 ans	5-10 ans	+10 ans	TOTAL	
Créer des <i>quartiers verts</i>	À déterminer					
Adapter l'aménagement des rues	5 200	30 000	30 000		60 000	450
Changer les comportements	700					200
Mettre en place le bureau de la sécurité des déplacements						1 450
<b>TOTAL</b>	<b>5 900</b>	<b>30 000</b>	<b>30 000</b>		<b>60 000</b>	<b>2 100</b>



LE MONT ROYAL EST UN LIEU DE DÉTENTE, DE LOISIRS ET D'INTERPRÉTATION QUI SE DOIT D'ÊTRE ACCESSIBLE ET ACCUEILLANT. AFIN D'ENAMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ, DE REDONNER LA MONTAGNE AUX USAGERS ET DE RENDRE LES PARCOURS CONVIVIAUX, SÉCURITAIRES ET INVITANTS, LE *PLAN DE TRANSPORT INTÉGRÉ DU MONT-ROYAL* PROPOSE UN ENSEMBLE DE PROJETS ET DE MESURES.

### **DIAGNOSTIC**

La montagne, par sa situation centrale au cœur de l'île, est accessible par une diversité de moyens de transport : la marche, l'automobile, le vélo et le transport en commun. Diverses lacunes et problématiques se font toutefois sentir, notamment en ce qui a trait aux accès piétonniers, à la circulation de transit sur la montagne, à la sécurité des usagers, à la place du stationnement, à la desserte en transport en commun et à la signalisation. Le constat principal est que l'espace dédié à l'automobile est prédominant et qu'un changement radical est nécessaire afin d'équilibrer les besoins en termes de mobilité et de protection des milieux de vie.

### DES ACCÈS PIÉTONNIERS DIFFICILES

Mis à part les accès par le chemin Olmsted, les accès piétonniers au Mont-Royal sont difficiles et ce, vers et à l'intérieur du parc. Soulignons particulièrement les accès au parc du Mont-Royal par le chemin de la Côte-des-Neiges, par l'avenue des Pins et par l'échangeur Remembrance/Côte-des-Neiges.

### UNE CIRCULATION DE TRANSIT PROBLÉMATIQUE

Le *Plan de transport* affirme clairement la volonté d'assurer la mobilité des Montréalais, tout en réduisant la dépendance à l'automobile et en misant sur un usage accru du transport en commun et des transports actifs. Considérant qu'un nombre élevé des déplacements automobiles, notamment en période de pointe, a été enregistré sur le chemin Remembrance et la voie Camilien-Houde, il importe que des mesures soient apportées afin de réduire cette circulation de transit et d'assurer la quiétude et la sécurité des usagers du parc.

### L'URGENCE DE CONSIDÉRER

#### LES BESOINS DES PIÉTONS ET DES CYCLISTES

Certains aménagements routiers actuels engendrent, dans plusieurs secteurs du territoire, des conflits de cohabitation entre les divers modes de transport. Une telle situation est particulièrement remarquée sur la voie Camilien-Houde et le chemin Remembrance. La situation pour les piétons et les cyclistes est aussi difficile et dangereuse à la hauteur de l'étagement Remembrance/Côte-des-Neiges pour accéder au Mont-Royal.

### UNE OFFRE DE STATIONNEMENT À REVOIR

Les stationnements du parc du Mont-Royal s'avèrent également problématiques. Situés majoritairement en haut de la montagne, ces

stationnements entièrement asphaltés occupent un espace important, peu conforme à la vocation du parc. Par leur taille et leur aménagement, ils contribuent à rendre peu attractifs ces points d'entrée au parc, à augmenter l'effet d'îlots de chaleur et à favoriser l'accès en automobile plutôt qu'en transport en commun ou en transport actif. De plus, les stationnements sur la montagne ne sont utilisés à pleine capacité qu'en certaines occasions seulement. Soulignons toutefois qu'une réduction de l'offre de stationnement ne peut être réalisable qu'en bonifiant parallèlement l'offre en transport en commun.

### UNE DESSERTE EN TRANSPORT EN COMMUN À BONIFIER

Aucune station de métro ne permet d'accéder directement au parc du Mont-Royal. Plusieurs autobus desservent les flancs du Mont-Royal et permettent de faire le lien avec les stations de métro. Ils sont particulièrement nombreux du côté est (Le Plateau-Mont-Royal) et du côté ouest (Côte-des-Neiges/Notre-Dame-de-Grâce) de la montagne et sont exploités à une fréquence de passage élevée. Seule la ligne 11 — Montagne accède directement au sommet du Mont-Royal, en empruntant la voie Camilien-Houde et le chemin Remembrance. Cette ligne, qui assure le lien entre les deux versants de la montagne, offre une fréquence de passage faible ainsi qu'un horaire qui n'est pas adapté aux heures d'ouverture du parc du Mont-Royal.

### UNE SIGNALISATION DIRECTIONNELLE DÉFICIENTE

De façon générale, la signalisation directionnelle vers et à l'intérieur du Mont-Royal est déficiente : panneaux cachés par la végétation, éloignés des entrées des sentiers, effacés par le temps, etc. Soulignons plus particulièrement une absence

de panneau de signalisation visant à diriger les usagers du Mont-Royal (par exemple, du parc du Mont-Royal vers le parc Summit).

### ORIENTATIONS

Dans une telle perspective, les enjeux du *Plan de transport intégré du Mont-Royal* sont multiples : privilégier le transport en commun comme moyen d'accès au Mont-Royal, consolider le réseau cyclable et améliorer les accès piétonniers, réduire la prédominance de l'usage de l'automobile sur la montagne, notamment en révisant l'offre de stationnement, réduire la circulation de transit, prioriser les besoins des piétons et des cyclistes dans les aménagements routiers et améliorer la signalisation directionnelle pour permettre aux usagers d'identifier les cheminements conviviaux et sécuritaires vers et à l'intérieur du Mont-Royal.

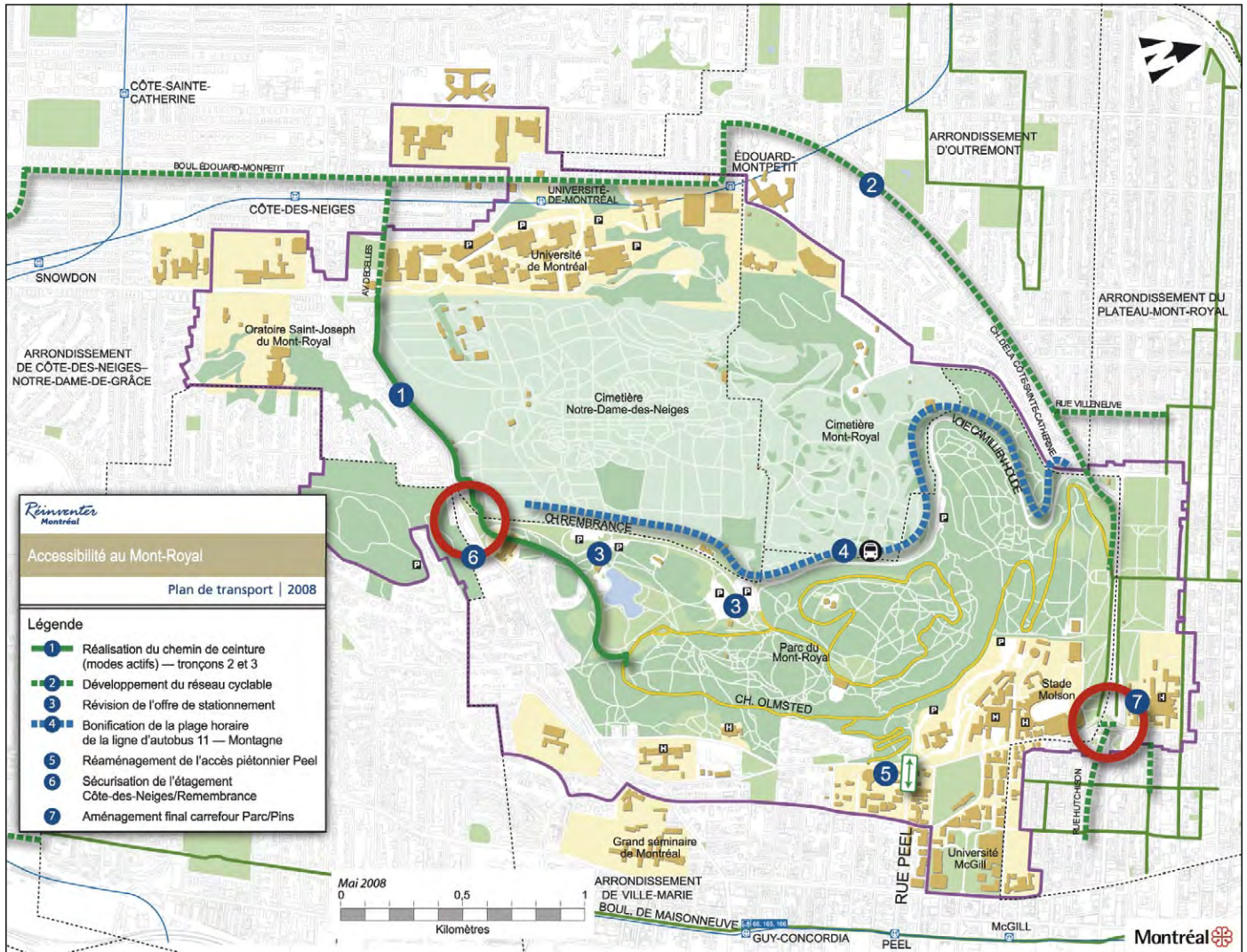
### INTERVENTIONS PROPOSÉES

Les figures suivantes illustrent l'ensemble des projets et des interventions prévus sur le territoire de l'arrondissement historique et naturel du Mont-Royal (AHNMR) dans le cadre du *Plan de transport intégré du Mont-Royal*.

#### DÈS 2008 :

- développement du réseau cyclable (axes de l'avenue du Parc, du chemin de la Côte-Ste-Catherine, de l'avenue Vincent d'Indy et du boulevard Édouard-Montpetit) ;
- réalisation des tronçons 2 et 3 du chemin de ceinture, un chemin multifonctionnel reliant le réseau de circulation interne du parc à celui qui existe à l'échelle de la montagne ;
- réaménagement de l'accès piétonnier Peel, considérant les besoins des cyclistes, en y intégrant des supports à vélos ;

## ANNEXE 2 | Projet prévus en 2008

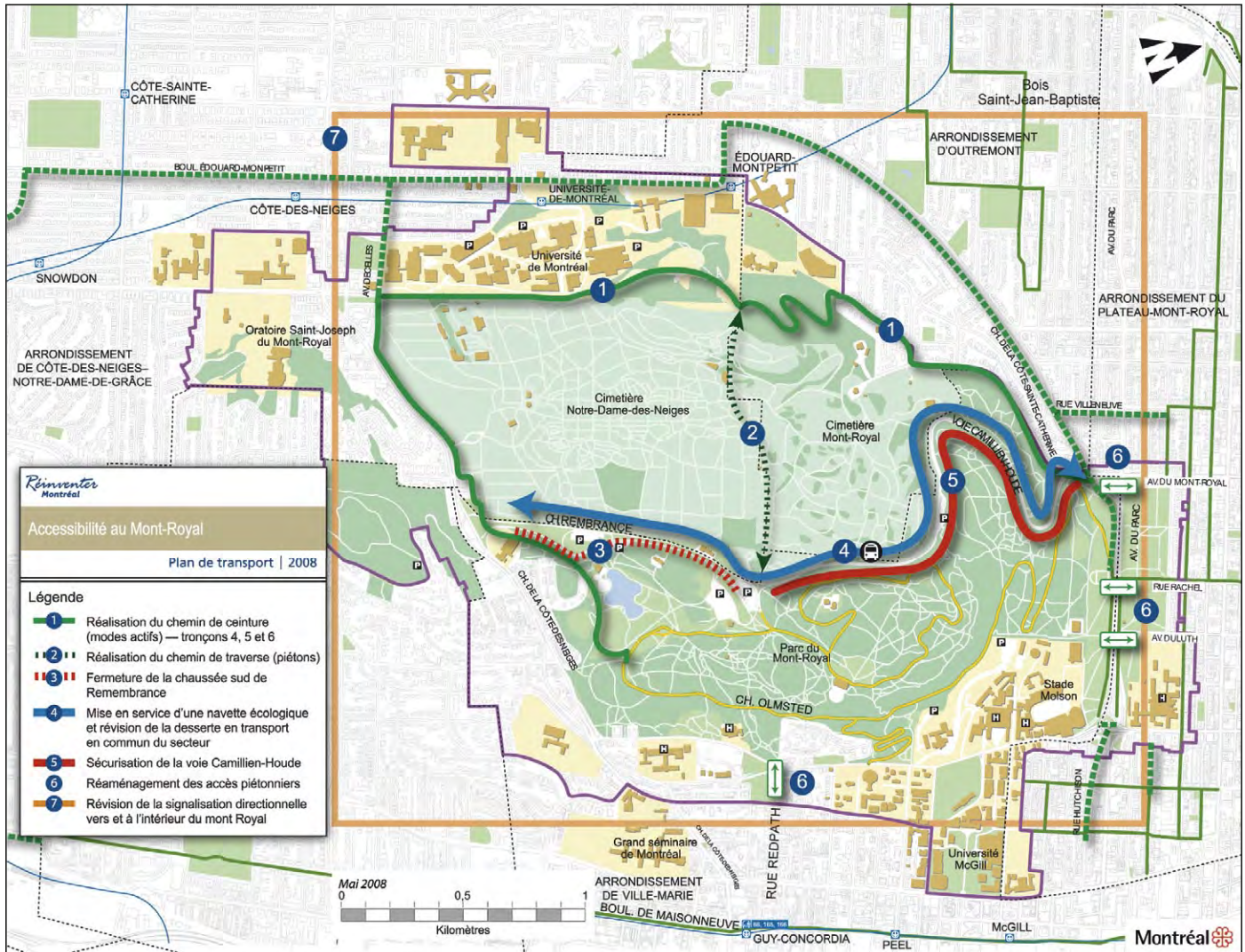


- bonification de la plage horaire et de la fréquence de la ligne 11 – Montagne de façon à accommoder adéquatement les usagers de la montagne et à s'adapter aux heures d'ouverture du parc du Mont-Royal;
- mesures de sécurisation de l'étagement Côte-des-Neiges/Remembrance;
- évaluation et révision de l'offre de stationnement;
- aménagement final du nouveau carrefour du Parc/des Pins.
- mesures d'aménagement et de sécurisation (marquage, signalisation, etc.) de la voie Camilien-Houde afin de canaliser la circulation, de réduire la vitesse de circulation et de favoriser un partage adéquat de la chaussée;
- révision de la signalisation directionnelle vers et à l'intérieur du Mont-Royal.

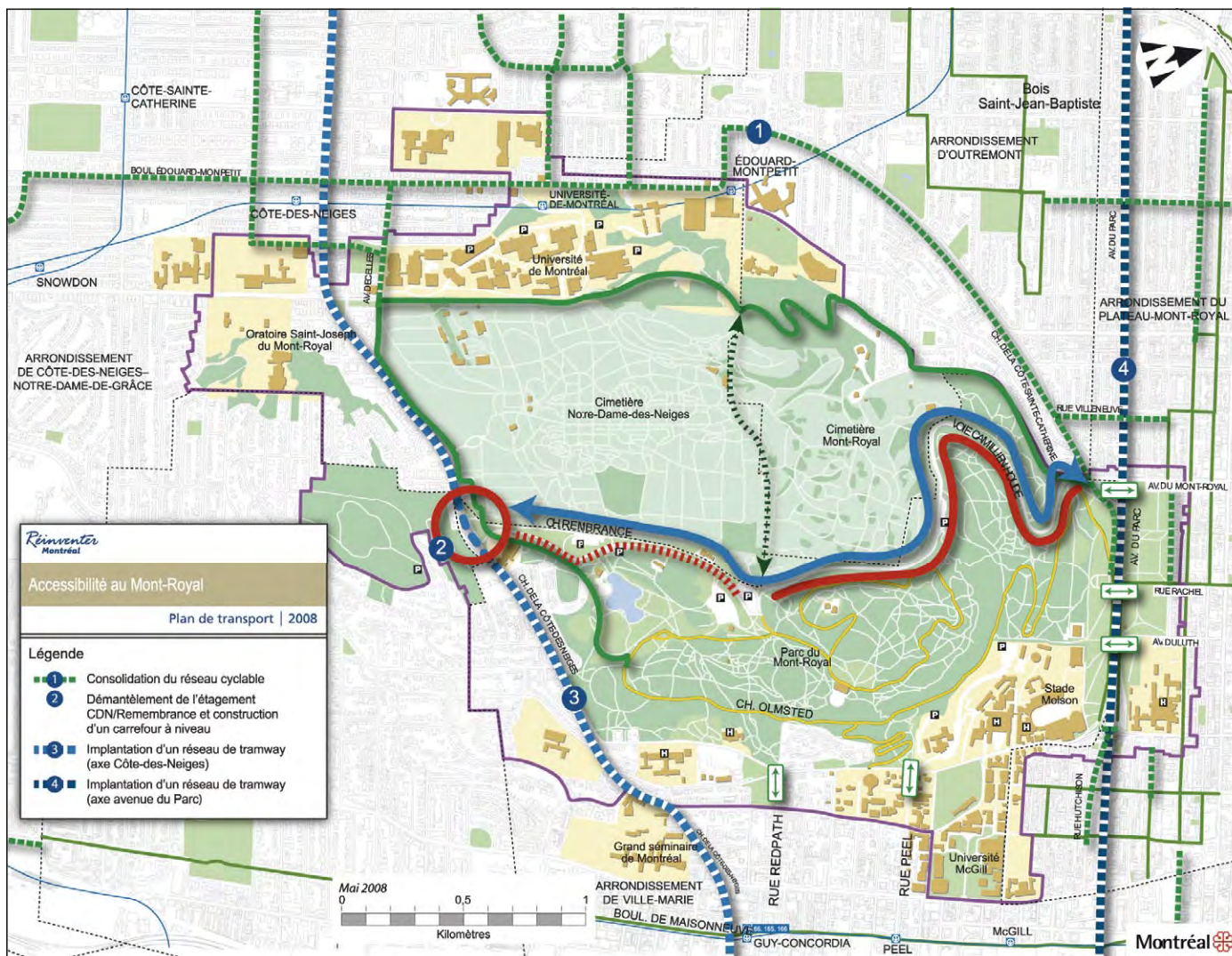
#### À MOYEN ET À LONG TERMES :

- poursuite du développement du réseau cyclable;
- consolidation du chemin de ceinture en réalisant les tronçons 4, 5 et 6;
- réalisation du chemin de traverse de façon à assurer un lien nord-sud dans le parc;
- réaménagement de plusieurs accès piétonniers, notamment dans l'axe de l'avenue du Parc et de l'avenue des Pins, considérant les besoins des cyclistes en y intégrant des supports à vélos;
- mise en service d'une navette écologique, munie de supports à vélos, dans l'axe de la voie Camilien-Houde et du chemin Remembrance;
- révision globale de la desserte en transport en commun du secteur;
- fermeture de la chaussée sud du chemin Remembrance pour la dédier uniquement aux modes de transport actif;
- consolidation du réseau cyclable;
- démantèlement de l'étagement Côte-des-Neiges/Remembrance et construction d'un carrefour à niveau, priorisant particulièrement les besoins des piétons et des cyclistes en termes de sécurité et intégrant la voie réservée sur le chemin de la Côte-des-Neiges;
- implantation de lignes de tramway sur le chemin de la Côte-des-Neiges et sur l'avenue du Parc, reliant la montagne au tramway prévu au centre-ville.

## ANNEXE 2 | Projets prévus en 2009 - 2010



## ANNEXE 2 | Projets prévus à moyen et à long termes





LA MISE EN VALEUR DU PÔLE TOURISTIQUE DU VIEUX-MONTRÉAL/VIEUX-PORT PORTE AUJOURD'HUI SES FRUITS : LA POPULATION, EN INCLUANT CELLE DES FAUBOURGS QUÉBEC ET DES RÉCOLLETS, EST PASSÉE À 4500 PERSONNES; LE NOMBRE DE CHAMBRES D'HÔTEL ATTEINT 1600; LE NOMBRE DE TRAVAILLEURS EST D'ENVIRON 35 000; LE NOMBRE DE VISITEURS DEMEURE AUX ENVIRONS DE 13 À 15 MILLIONS ANNUELLEMENT. LE *PLAN DE TRANSPORT INTÉGRÉ DU VIEUX-MONTRÉAL* VISE À FACILITER L'ACCÈS À L'ARRONDISSEMENT HISTORIQUE POUR EN ASSURER LA VITALITÉ ÉCONOMIQUE ET LA VIE DE QUARTIER PAR DIVERSES MESURES QUI SUIVENT LES ORIENTATIONS DU *PLAN DE TRANSPORT*. CE DERNIER FAVORISE LES MODES DE REMPLACEMENT À L'AUTO, LA MARCHÉ, LE VÉLO ET LE TRANSPORT COLLECTIF, EN MINIMISANT LA DÉPENDANCE À L'AUTOMOBILE. L'HEURE DES CHOIX ET DE LA CONCERTATION AVEC LE MILIEU S'IMPOSE POUR FAIRE DU VIEUX-MONTRÉAL UN QUARTIER HISTORIQUE VERT, ACCUEILLANT ET SÉCURITAIRE.

Les diverses composantes du *Plan de transport intégré du Vieux-Montréal* ont reçu un accord de principe du comité exécutif de la Ville de Montréal, en mars 2008. L'administration municipale a mandaté le Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, en collaboration avec le Service des infrastructures,

transport et environnement, pour amorcer la consultation auprès du milieu afin de bonifier le projet et de lui apporter les ajustements nécessaires avant son implantation en 2008. La mise en œuvre et l'échéancier des interventions proposées sont actuellement en voie de révision à la suite de la consultation publique.

### DIAGNOSTIC

Le Vieux-Montréal est situé entre le fleuve Saint-Laurent et le centre-ville. En saison estivale, le quartier connaît une popularité grandissante. Les rues étroites n'ont pas été conçues pour accueillir d'aussi grande foule en conflit constant avec les véhicules et les cyclistes, particulièrement



sur les voies de périphérie, pour subir la circulation de transit et les autobus touristiques et pour répondre à la demande en stationnement. Lors d'événements spéciaux, le quartier est littéralement bloqué, ce qui le rend vulnérable aux situations d'urgence. Les résidants ne peuvent alors plus circuler en toute liberté.

L'offre de transport en commun doit être améliorée et la disponibilité de stationnement en périphérie doit être publicisée. Un changement radical s'impose pour limiter l'espace dédié à l'automobile et redonner au quartier une ambiance de milieu de vie convivial, sécuritaire et accueillant pour les visiteurs.

#### **L'URGENCE DE PRIORISER LES DÉPLACEMENTS DES PIÉTONS**

Sauf sur les rues périphériques, de la Commune, McGill et Saint-Antoine où ils ont été élargis, les trottoirs des rues internes du quartier ne peuvent contenir les foules. La porte d'entrée piétonne privilégiée est le métro Place-d'Armes et le corridor côte de la Place-d'Armes/place d'Armes/rue Saint-Sulpice ou sa variante Saint-François-Xavier/place d'Armes. Compte tenu de la haute fréquentation touristique de la basilique Notre-Dame, c'est autour de la place d'Armes qu'ont lieu plusieurs conflits entre piétons et véhicules. La foule envahit également la rue Saint-Paul, l'axe commercial le plus pittoresque du quartier. Quelque 1500 piétons y circulent à l'heure, contre 1500 véhicules par jour. La concentration de piétons est encore plus forte à la place Jacques-Cartier.

#### **L'ABSENCE DE SIGNALISATION DES STATIONNEMENTS HORS RUE**

Le Vieux-Montréal est souvent perçu comme un quartier où l'offre de stationnement est inférieure aux besoins. Toutefois, presque tous

les stationnements hors rue du Vieux-Port, des attraits touristiques et des édifices à bureaux (totalisant 80 places), situés en périphérie et à une distance de marche raisonnable, ont des places disponibles, même en période de pointe. L'habitude de chercher du stationnement dans les rues étroites doit être changée, puisqu'elle cause énormément de circulation de transit, de congestion, d'émissions de gaz à effet de serre, de conflits avec les piétons et les cyclistes et qu'elle nuit à l'accessibilité des résidants.

#### **LA DESSERTE EN TRANSPORT EN COMMUN À BONIFIER**

La partie ouest du Vieux-Montréal, où sont concentrés les résidants et les travailleurs, est desservie par deux stations de métro en lien avec le square Victoria et la place d'Armes. La desserte est en lien avec les lieux touristiques les plus fréquentés, la place Jacques-Cartier, la rue Saint-Paul et le Vieux-Port, qui sont desservis par la station Champ-de-Mars, enclavée par l'autoroute Ville-Marie. Le tunnel piéton, ainsi que la traversée sur rue, sont dangereux pour les piétons. Les fins de lignes d'autobus qui bouclent sur la rue Notre-Dame à une fréquence peu élevée ne sont guère utilisées. Il importe de consolider et de prioriser l'offre de transport collectif pour que s'effectue un réel transfert modal chez les travailleurs, touristes et les résidants qui fréquentent le quartier.

#### **L'ACCESSIBILITÉ DES RÉSIDANTS COMPROMISE LORS D'ÉVÉNEMENTS SPÉCIAUX**

Les nombreuses festivités estivales compromettent de manière significative l'accès des résidants et des services d'urgence. Il importe d'établir des plans de gestion des déplacements qui prendraient en compte ces besoins et qui limiteraient l'accès véhiculaire des visiteurs à la périphérie

du Vieux-Montréal. L'absence de campagne de promotion sur l'usage du transport en commun et du vélo contribue à maintenir les habitudes d'utiliser l'auto.

#### **LA PRESENCE DES AUTOBUS TOURISTIQUES**

Bien que les rues du quartier soient très étroites, on retrouve un grand nombre d'autobus touristiques qui circulent partout vers les restaurants et les attraits majeurs. La plus forte concentration se dirige à la basilique Notre-Dame, au Vieux-Port et circule autour de la place d'Armes, dans la rue Notre-Dame et dans la rue de la Commune. Les arrêts répétés face à la place Jacques-Cartier, avec le moteur au ralenti, créent des nuisances importantes pour les autres usagers, piétons et cyclistes. De plus, aucun stationnement aménagé hors rue, d'une capacité d'accueil de 30 à 40 véhicules, n'est accessible à la fois pour de courtes périodes ou pour la nuit. Un tel espace devrait offrir des services (salles de repos, toilettes, etc.) en plus d'un bon niveau de sécurité.

#### **LA CIRCULATION DE TRANSIT ET DE DESTINATION PROBLÉMATIQUE**

Le *Plan de transport* affirme clairement la volonté d'assurer la mobilité des Montréalais, tout en réduisant la dépendance à l'automobile et en misant sur un usage accru du transport en commun et des transports actifs. En période estivale, la circulation de transit et de destination s'accroît de manière significative à l'intérieur du Vieux-Montréal, ce qui crée des congestions, particulièrement le long des axes de la Commune, Saint-Laurent, Notre-Dame, Berri et Saint-Paul. Il importe que des mesures soient apportées afin de réduire cette circulation de transit et d'assurer la quiétude et la sécurité des usagers.

### LES VÉLOS À CANALISER

Le Vieux-Montréal et particulièrement le Vieux-Port sont sans contredit des destinations de choix pour les cyclistes. En 2007, des bandes cyclables ont été implantées sur les voies périphériques Viger, Saint-Antoine et McGill pour faciliter la circulation de transit des cyclistes qui se dirigent vers la partie ouest du quartier ou vers le canal de Lachine. La piste cyclable protégée par un mail de béton dans la rue Berri demeure la voie d'accès principale pour le cyclisme de loisir familial qui se dirige vers le Vieux-Port.

### ORIENTATIONS

Dans un tel contexte, les enjeux du *Plan de transport intégré du Vieux-Montréal* sont multiples : privilégier le transport en commun comme moyen d'accès au Vieux-Montréal, prioriser la marche comme mode de découverte du quartier, privilégier, en saison estivale l'accès véhiculaire des riverains et des urgences particulièrement lors d'événements spéciaux, limiter la circulation de transit, augmenter la visibilité du stationnement hors rue, en promouvoir l'usage, réviser l'offre du stationnement sur rue et optimiser le réseau cyclable en périphérie.

### L'HEURE DES CHOIX

En tout respect du génie du lieu, il importe de favoriser l'accueil des visiteurs, tout en maintenant l'accessibilité en tout temps des résidents. Pour ce faire, la Société de développement commercial du Vieux-Montréal exprime, au nom de ses membres, trois attentes quant au transport dans le Vieux-Montréal : prioriser le transport actif, en assurer l'accessibilité à travers le temps en consolidant l'offre de transport collectif pour les diverses clientèles du quartier, maintenir et améliorer l'accessibilité par voiture, entre autres en maximisant l'utilisation des parcs de stationnement actuels.

### INTERVENTIONS PROPOSÉES DÈS 2008

La figure présentée à la page suivante illustre l'ensemble des projets et des interventions proposés sur le territoire de l'arrondissement historique du Vieux-Montréal dans le cadre du *Plan de transport intégré du Vieux-Montréal*.

#### UNE SIGNALISATION DYNAMIQUE DES STATIONNEMENTS HORS RUE

- Société en commandite Stationnement de Montréal propose de relier les 8000 places des 14 stationnements intérieurs, particulièrement situés dans le Vieux-Port et en périphérie du Vieux-Montréal, à un système de jalonnement dynamique afin de renseigner les automobilistes sur l'offre de places disponibles et sur la direction à suivre pour y accéder. Des balises dynamiques et statiques fourniraient ces informations en complément des panneaux de signalisation touristique qui accueillent déjà les visiteurs sur le réseau artériel comme dans les rues Saint-Antoine, McGill, Viger, Saint-Urbain ainsi que les boulevards Saint-Laurent et René-Lévesque.

#### UNE NOUVELLE LIGNE D'AUTOBUS DE LA STM ET LE DÉPLACEMENT DES CALÈCHES ET DES CYCLISTES

- Il est proposé d'implanter, dès juin 2008, une nouvelle ligne d'autobus de la STM, entre le centre-ville et le Vieux-Port, pour développer et fidéliser la clientèle du futur tramway de Montréal prévu sur ce même trajet. Le trajet bidirectionnel proposé desservira la rue Peel, la rue de la Commune, la station de métro Berri-UQAM, le boulevard René-Lévesque et le square Dorchester, où est situé le Centre Infotouriste. Pour assurer la fiabilité du service, une voie réservée sera implantée sur le côté sud de la rue de la Commune, vers l'est. Cette nouvelle ligne désengorgera les lignes verte

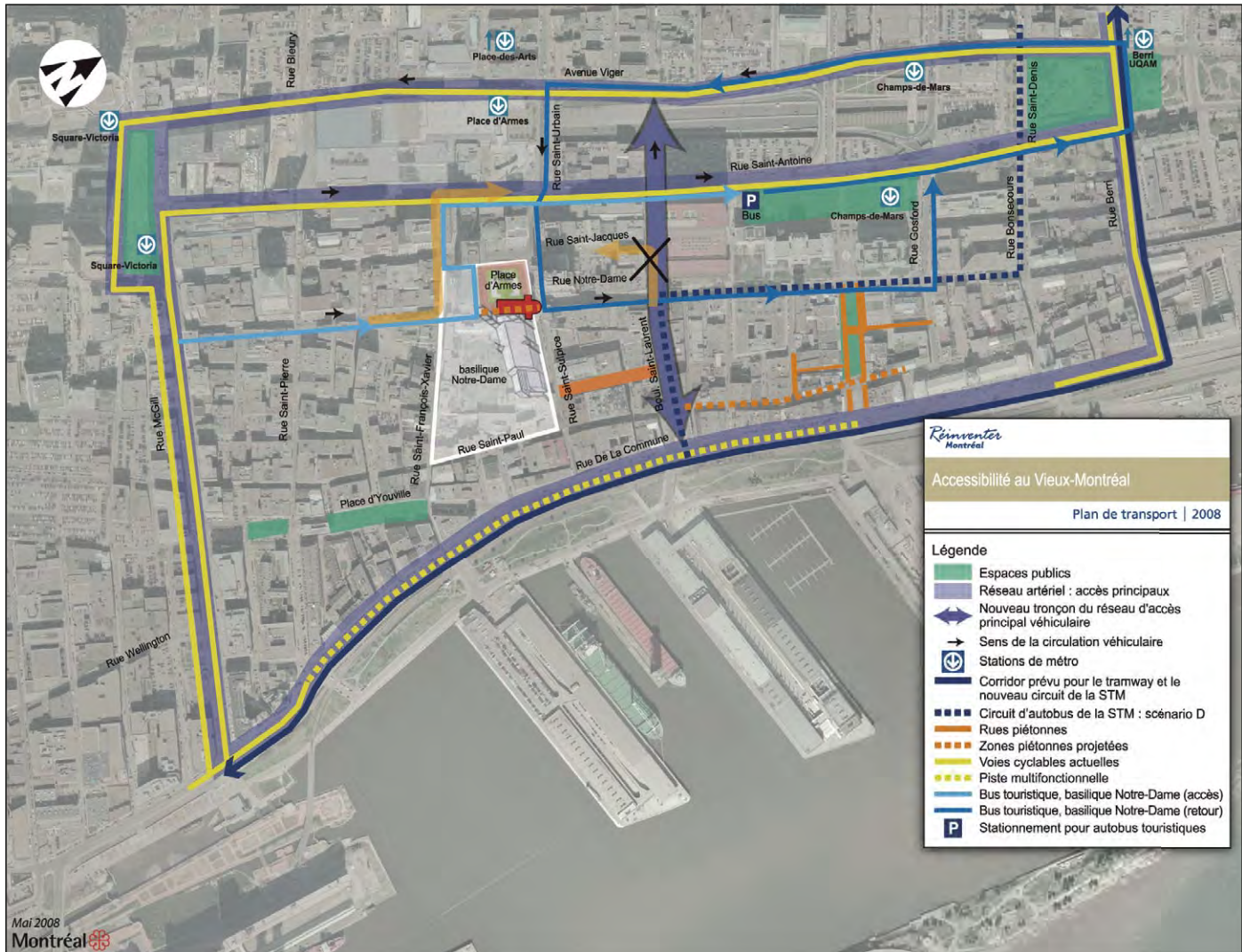
et orange de métro, à l'heure de pointe, et permettra aux usagers de rejoindre sans correspondance les pôles touristiques : le Quartier des spectacles, le Vieux-Montréal/Vieux-Port, les lieux de travail et d'études comme l'ÉTS, l'UQAM et la Cité Multimédia.

- Un nouveau circuit de calèches compatible avec le nouveau circuit d'autobus fera l'objet d'un exercice de concertation avec le milieu avant d'être implanté.
- L'implantation de la voie réservée d'autobus, du côté sud de la rue de la Commune, nécessite un réajustement de la piste cyclable dans cette rue. Une piste cyclable en site propre sera réaménagée sur le côté sud de la rue de la Commune entre les rues Mill et McGill. De la rue McGill au boulevard Saint-Laurent, les cyclistes pourront circuler en site propre partagé avec les piétons, comme c'est le cas actuellement. Par ailleurs, à l'est du boulevard Saint-Laurent jusqu'à la rue Berri, les cyclistes circuleront dans les deux sens, dans une voie partagée avec tous les véhicules. Par ailleurs, vers l'est, seuls les véhicules autorisés pourront circuler avec les autobus et les cyclistes.
- Des supports à vélos additionnels seront implantés par l'arrondissement de Ville-Maire.

#### LA PRIORITÉ AUX PIÉTONS : PROJET PILOTE DE PIÉTONNISATION

- La piétonnisation saisonnière devant la basilique Notre-Dame vise à créer un parvis sécuritaire, là où des milliers de visiteurs et de riverains convergent pendant la haute saison estivale. Le projet pilote prévu cette année vise à confirmer le bien fondé de cette intervention avant le réaménagement de la place d'Armes prévu en 2009. Le marquage au sol de la première église

## ANNEXE 3 | Projets et interventions proposées



Notre-Dame est prévu dans la partie piétonne de la rue. Les calèches et les véhicules associés aux cérémonies religieuses pourront circuler en tout temps.

- La piétonnisation saisonnière d'un tronçon de la rue Saint-Paul, entre la rue du Marché-Bonsecours et le boulevard Saint-Laurent, vise un double objectif : augmenter le confort et la sécurité des piétons et mettre en valeur cette rue d'ambiance comme un lieu de destination d'intérêt commercial à Montréal. Le projet pilote proposé permettrait l'accès, en tout temps, des résidents et la possibilité de stationner pour une courte durée. La période de piétonnisation proposée est du 15 juin au 15 septembre de 11 h à 6 h. Par ailleurs, toute autre plage horaire correspondant mieux aux besoins des riverains pourraient être réalisée. La livraison et l'entretien seraient effectués entre 6 h et 11 h le matin. L'évaluation du projet permettra d'améliorer la formule de piétonnisation et, à terme, de mieux définir avec le milieu la vocation et le réaménagement de la rue sur tout son parcours.

#### UN NOUVEAU PLAN D'ACCESSIBILITÉ

- La réduction de la circulation de transit à l'intérieur du Vieux-Montréal, par l'utilisation des voies en périphérie du Vieux-Montréal : de la Commune, McGill, Saint-Antoine et Viger.
- La piétonnisation saisonnière de la rue Notre-Dame devant la basilique Notre-Dame, sauf pour les calèches. Une telle intervention obligerait les automobilistes à aller vers le nord par la rue Saint-François-Xavier, tout en permettant l'accès au 500, place d'Armes. Cette fermeture serait réversible facilement pour les besoins de la basilique (funérailles, mariages et autres). Des études complémentaires seront élaborées pour déplacer, si possible, les autobus touristiques.

- La réduction de la congestion dans la rue Notre-Dame, entre la rue Saint-Sulpice et le boulevard Saint-Laurent.
- Le déplacement du poste d'attente pour les calèches vers l'ouest, dans la rue Notre-Dame, le long du 500, place d'Armes.
- Le déplacement du poste d'attente pour les taxis vers l'ouest, dans la rue Saint-Jacques, le long du 500, place d'Armes.
- La mise à double sens du boulevard Saint-Laurent, entre les rues Viger et Notre-Dame, servirait de charnière entre les déplacements à l'est et à l'ouest du Vieux-Montréal.
- L'accès à la rue Saint-Jacques, à partir du boulevard Saint-Laurent, s'effectuerait dorénavant à partir du nord, par la rue Saint-Antoine, et non plus par le sud, par la rue Notre-Dame.
- Les véhicules en transit qui rejoignent la rue Notre-Dame Est, à partir de la rue McGill, devraient contourner le Vieux-Montréal par la rue Saint-Antoine et entrer par le boulevard Saint-Laurent.

- La mise à double sens du boulevard Saint-Laurent permettrait dorénavant l'accès direct au Vieux-Port, à partir des rues Saint-Antoine et Viger.

#### LES AUTOBUS TOURISTIQUES : DU STATIONNEMENT HORS RUE ET UNE ZONE DE DÉBARCADÈRE LE LONG DU MARCHÉ BONSECOURS, DANS LA RUE DE LA COMMUNE

- Compte tenu du succès de la création de zones à l'intention des autobus de tourisme pour laisser descendre et reprendre leurs passagers à la place d'Armes, il est envisagé

de créer des zones avec les mêmes fonctions dans la rue de la Commune et le long du Marché Bonsecours, et d'interdire désormais à ces véhicules de laisser descendre ou de prendre leurs passagers ailleurs sur le domaine public, entre le boulevard Saint-Laurent et la rue Berri. Le trottoir peut y accueillir des centaines de personnes à la fois, qui pourront, pour leur confort, avoir accès au Marché pour s'abriter du soleil ou de la pluie, tout en utilisant les salles de toilettes. Consultée, la direction du Marché s'est montrée favorable. Ce projet est compatible avec les autres mesures du présent Plan.

#### UN PLAN DE GESTION DES DÉPLACEMENTS LORS DES GRANDS ÉVÉNEMENTS

- Pour assurer les services d'urgence et l'accessibilité des résidents lors des grands événements, comme les feux d'artifices et la Fête de l'histoire, un plan de gestion des déplacements sera élaboré et fera l'objet de plusieurs opérations de communication afin d'en assurer l'efficacité.

## ANNEXE 4 | Faits saillants des changements au Plan

LA PRÉSENTE ANNEXE CONTIENT UNE SYNTHÈSE DES PRINCIPAUX CHANGEMENTS APPORTÉS AU TEXTE DU *PLAN DE TRANSPORT* APRÈS LES CONSULTATIONS PUBLIQUES QUI ONT EU LIEU À L'AUTOMNE 2007, SUR LE DOCUMENT DE CONSULTATION.

### Généralités

#### MOTS INTRODUCTIFS

- nouveaux mots du Maire de Montréal, du responsable de l'aménagement urbain et du transport collectif au comité exécutif de la Ville de Montréal et du président de la Société de transport de Montréal (STM).

#### VISION DU PLAN DE TRANSPORT

- modification de la Vision pour inclure les modes de transport privilégiés par le Plan. Il est indiqué que Montréal souhaite qu'elle soit partagée à l'échelle de la région et qu'elle soit appuyée par les autres paliers de gouvernement.

### 21 CHANTIERS POUR RÉINVENTER MONTRÉAL EN DIX ANS!

- modification de l'introduction du texte des 21 chantiers;
- modification du troisième chantier portant sur la modernisation du métro afin qu'il englobe également les équipements et les stations;
- révision du 6<sup>e</sup> chantier qui concerne dorénavant l'ensemble des usages collectifs de l'auto dont le covoiturage, l'autopartage, le taxi et les centres de gestion des déplacements (CGD);
- révision des sections sur la gouvernance (20<sup>e</sup> chantier) et le financement (21<sup>e</sup> chantier);

- création d'un comité des partenaires pour la mise en œuvre des 21 chantiers;
- affirmation plus forte du principe d'accessibilité universelle, notamment en l'intégrant dans l'objectif stratégique : « Offrir des conditions de déplacement en termes de temps, de confort, d'accessibilité, de sécurité et de coût »;
- réalisations/initiatives du *Plan de transport*;
- bilan des réalisations et des initiatives liées au *Plan de transport* depuis un an.

## PLANIFICATION LOCALE DES DÉPLACEMENTS

### PLANS LOCAUX DE DÉPLACEMENT

- précisions apportées à la section *Cohérence des interventions* sur la réalisation, par les villes et les arrondissements, des plans locaux de déplacement et des plans d'actions prioritaires pour améliorer notamment la sécurité des déplacements;
- mention de l'élaboration en cours de plans locaux de déplacements dans les arrondissements du Plateau-Mont-Royal, de Saint-Laurent et d'Achilles;
- précisions sur les *quartiers verts* : critères d'implantation, règles d'harmonisation, répartition des responsabilités, outils de support et de coordination, etc.

### PLAN DE TRANSPORT INTÉGRÉ DU MONT-ROYAL

- mention du *Plan de transport intégré du Mont-Royal* à la section *Cohérence avec les plans de la ville – Cohérence*

*des interventions* et dans le chapitre sur le transport en commun, et ajout d'une annexe décrivant les grandes lignes de ce Plan.

### PLAN DE TRANSPORT INTÉGRÉ DU VIEUX-MONTRÉAL

- mention du *Plan de transport intégré du Vieux-Montréal* à la section *Cohérence avec les plans de la ville – Cohérence des interventions* et ajout d'une annexe décrivant les grandes lignes de ce Plan.

## TRANSPORT EN COMMUN

### ORIENTATIONS

- mention de la nécessité d'implanter progressivement l'accessibilité universelle dans l'ensemble du réseau de transport en commun, notamment dans le réseau de métro et dans les lignes de train de banlieue;
- engagement de Montréal et de la STM à maintenir les tarifs à un coût abordable; l'évolution devrait suivre le même rythme que l'inflation;
- recherche d'une plus grande diversification tarifaire afin de convenir aux différentes clientèles et de développer des partenariats entre la STM et d'autres organisations.

### RÉSEAU DE MÉTRO

- importance de moderniser le réseau de métro au complet (stations, infrastructures, équipements) et non seulement le matériel roulant;
- confirmation du prolongement en souterrain de la ligne bleue de métro jusqu'à Anjou, dans une deuxième phase après la première phase jusqu'au boulevard Pie-IX;

- ajout d'un nouveau projet qui consiste à améliorer l'offre de services commerciaux près des stations de métro.

### RÉSEAU D'AUTOBUS

- mention que l'augmentation du parc d'autobus permet de revoir l'aménagement intérieur et certaines caractéristiques techniques des véhicules, notamment le confort et l'accessibilité universelle, en plus de donner l'occasion de diversifier le parc de véhicules en termes de taille et de motorisation;
- précision apportée au projet intitulé *Évaluer l'opportunité d'implanter des modes mieux adaptés* pour expliquer que le projet concerne désormais les secteurs ayant des vocations particulières, tel le Vieux-Montréal, et non seulement les secteurs résidentiels aux rues étroites à faible demande;
- ajout de deux nouveaux projets qui concernent le réseau d'autobus : revoir l'aménagement intérieur des autobus pour les jeunes familles; améliorer l'offre de service en fin de soirée et la nuit.

### TRANSPORT ADAPTÉ

- ajout d'une nouvelle section sur le transport adapté qui décrit les mesures actuelles et prévues pour améliorer ce service.

## TRANSPORT EN COMMUN MÉTROPOLITAIN

### TRAIN DE L'EST

- mise en service du train de l'Est en 2010 plutôt qu'en 2011.

### NAVETTE FERROVIAIRE

- mise à jour du projet de navette ferroviaire entre l'aéroport international Montréal-Trudeau et le centre-ville, en précisant notamment une mise en exploitation en 2014 au lieu de 2012 et mention de la volonté de Montréal que ce projet minimise les impacts sur l'environnement et se distingue sur le plan du design afin d'honorer son titre de ville UNESCO de design.

### TRANSPORTS ACTIFS

#### MARCHE

- intégration de la *Charte du piéton* dans le *Plan de transport*.
- ajout des éléments suivants:
  - sécurisation des déplacements en périphérie immédiate des établissements de santé;
  - amélioration des conditions de la marche sur le plan fonctionnel, mais également sur le plan de la convivialité, notamment par des interventions sur le cadre bâti, le patrimoine, l'architecture, le design, le mobilier urbain, les œuvres d'art et les plantations;
  - amélioration de la qualité générale du réseau souterrain, notamment en matière de signalisation et d'accessibilité universelle.

#### VÉLO

- précisions apportées aux projet de modifications réglementaires sur l'obligation des propriétaires de stationnement pour automobiles au centre-ville de réserver des places de stationnement pour les vélos;

- mention que Montréal réalisera une campagne de communication axée sur le civisme et sur une meilleure cohabitation des différents usagers de la voie publique.

### USAGES COLLECTIFS DE L'AUTOMOBILE

- en matière de gestion de la demande, mention que Montréal accueille favorablement la demande de divers organismes d'élargir la couverture des CGD existants, sans exclure la possibilité de créer de nouveaux CGD au besoin;
- ajout du projet «taxi vert» qui consiste à offrir le choix de véhicules propres aux clients soucieux de limiter l'impact de leurs déplacements en taxi et mention que l'accès au paiement par cartes de crédit et de débit dans les véhicules taxi sera discuté dans le cadre de la Table de concertation de l'industrie du taxi à Montréal.

### RÉSEAU ROUTIER

- ajout d'un paragraphe sur la baisse relative de 15 % des déplacements automobiles en période de pointe, à l'horizon 2021, par rapport aux déplacements anticipés en 2021 ;
- mention que Montréal ne vise pas l'augmentation de la capacité routière donnant accès à l'île;
- mention du récent processus de consultation publique sur le volet de l'intégration urbaine et de la bonification du projet de modernisation de la rue Notre-Dame, notamment par l'intégration de la voie réservée pour autobus à celle du boulevard Pie-IX, par l'implantation d'une voie de covoiturage et par la possibilité de recouvrement de certains tronçons;

- mention, dans le projet de réaménagement de l'intersection Côte-des-Neiges/Remembrance du *Plan de transport intégré du Mont-Royal*;
- ajout du projet d'amélioration du viaduc Rockland;
- modification apportée au projet Cavendish : la première phase sera réalisée dans un horizon de cinq ans et les démarches pour réaliser la seconde phase seront entreprises dès 2008 ;
- ajout dans le projet de prolongement du boulevard Rodolphe-Forget de la possibilité d'utiliser l'axe de la rue Lakefield, pour rejoindre la rue Notre-Dame;
- ajout d'une mention dans le projet de prolongement du boulevard Cavendish jusqu'au boulevard Henri-Bourassa, dans l'axe de la rue Toupin, précisant que le concept retenu minimisera la circulation de transit dans la rue Toupin et dans les quartiers résidentiels limitrophes;
- mise à jour des coûts du projet de réaménagement du complexe Turcot.

### STATIONNEMENT

- mention que Montréal poursuivra ses représentations auprès de l'Agence métropolitaine de Transport (AMT) afin que le réseau de stationnements incitatifs situés à l'extérieur de l'île soit étendu;
- mention des impacts des stationnements sur le climat, notamment leur contribution à l'amplification du phénomène d'îlots de chaleur urbain artificiel. Des recommandations pour la diminution de ces impacts seront intégrées à la politique de stationnement.

## SÉCURITÉ ET QUALITÉ DE VIE

### SÉCURITÉ

- mises à jour après l'adoption du projet de loi modifiant le *Code de la sécurité routière* (cinémomètre photographique et téléphone cellulaire au volant).

### DÉPLACEMENTS À VOCATION ÉCONOMIQUE

- importance d'accroître la connaissance des mouvements de distribution des marchandises, notamment en se dotant d'outils, telles des enquêtes origine-destination;
- importance pour Montréal que le transport des marchandises soit abordé à l'échelle métropolitaine (Communauté métropolitaine de Montréal [CMM]), voire nationale (ministère des Transports du Québec [MTQ]);
- accent mis sur le partenariat avec les représentants de l'industrie par l'entremise d'une plateforme de concertation existante comme le Comité interrégional pour le transport des marchandises (CITM);
- modification du projet portant sur l'implantation possible de centres intermodaux des marchandises à l'extérieur du territoire en un projet portant sur l'étude des nouveaux modes de distribution et des possibilités d'optimiser la circulation des camions en milieu urbain;
- précisions sur les mesures de contrôle et de surveillance par les contrôleurs routiers de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) au sujet des postes de contrôle actuellement installés et prévus dans l'avenir;
- mention de la poursuite des représentations auprès des gouvernements supérieurs pour amoindrir les nuisances reliées au transport ferroviaire, dans une perspective de cohabitation harmonieuse avec les activités urbaines;
- appui de Montréal aux différents paliers gouvernementaux pour l'actualisation des études de faisabilité d'un train rapide entre les villes de Québec et de Windsor;
- description plus complète du projet de modernisation de la rue Notre-Dame, notamment sur l'aspect de l'amélioration de l'accessibilité au port.

### INNOVATION

- ajout d'un projet portant sur la contribution de Montréal à la mise sur pied de l'Observatoire scientifique, du Forum québécois de la mobilité durable et d'un projet sur l'amorce d'une réflexion quant à une éventuelle pénurie de pétrole.

### GOVERNANCE MÉTROPOLITAINE

- restructuration de la section sur la gouvernance dans le chapitre intitulé *Positionnement* en trois composantes portant sur l'évolution, les enjeux régionaux et les priorités en matière de gouvernance de transport en commun, ainsi que des propositions de Montréal pour une nouvelle gouvernance.

### FINANCEMENT

- modifications importantes du texte pour expliquer la problématique du financement du transport, les amorces de solutions à long terme quant aux changements dans les programmes gouvernementaux et la stratégie de financement particulière du *Plan de transport* basée sur la notion de tarification à impacts positifs (péages);
- proposition d'instaurer un péage régional dont les revenus seraient partagés entre les municipalités pour financer des fonds servant au développement de projets locaux et régionaux, et à l'exploitation du transport collectif et actif.



## ANNEXE 5 | Bilan des réalisations et des initiatives depuis un an

UN AN S'EST DÉJÀ ÉCOULÉ DEPUIS LA PUBLICATION DE LA VERSION POUR CONSULTATION PUBLIQUE DU *PLAN DE TRANSPORT*. PENDANT QUE SE SONT POURSUIVIS LES TRAVAUX CONSÉCUTIFS AU PROCESSUS CONSULTATIF ET MENANT À L'ADOPTION DU PLAN, PLUSIEURS PROJETS ONT ÉTÉ RÉALISÉS. MONTRÉAL ET SES PARTENAIRES ONT DE PLUS AMORCÉ OU PROGRAMMÉ D'AUTRES PROJETS.

### PLANIFICATION DES TRANSPORTS

#### PLANS LOCAUX DE DÉPLACEMENT

Plusieurs plans locaux de déplacement sont en cours de préparation dans les arrondissements du Plateau-Mont-Royal, de Saint-Laurent et d'Ahuntsic-Cartierville.

De plus, deux initiatives marquantes en matière de planification locale des transports ont été rendues publiques. Le *Plan de transport intégré du Vieux-Montréal* et le *Plan de transport intégré du Mont-Royal* ont été élaborés en vue d'une mise en œuvre prochaine.

## TRANSPORT EN COMMUN

### BUDGET 2008 DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL

Le budget 2008 de l'agglomération marque bien la volonté de Montréal de promouvoir le transport en commun par une contribution exceptionnelle de 110 M\$. Ainsi la contribution municipale annuelle au transport en commun a été augmentée de 23,7 M\$, portant celle-ci à 301,7 M\$ en 2008. De cette somme, 5,7 M\$ sont alloués au programme d'amélioration de services. De plus, Montréal a versé sa part dans la SOFIL, soit un montant de 50,3 M\$, pour les années 2005-2008. Pour équilibrer la situation financière passée de la STM, une contribution spéciale de 29 M\$ a été consentie. Enfin, Montréal a mis de côté une réserve de 7 M\$ pour la SOFIL.

### PROGRAMME D'AMÉLIORATION DES SERVICES

La STM a entamé le cinquième chantier avec la mise en œuvre du programme d'amélioration des services, qui s'étend sur cinq ans. Dès janvier 2008, la STM a augmenté de 17 % l'offre de service de métro en augmentant la fréquence des rames en dehors des heures de pointe et durant les fins de semaine. Déjà en 2007, des améliorations sensibles ont été apportées au réseau d'autobus par l'extension des périodes d'exploitation de quelques lignes sur l'île de Montréal. La desserte de secteurs en développement a été améliorée grâce à la mise en service de nouveaux trajets. La bonification des services express (Métrobus, Express) a débuté en 2007 et se terminera à l'automne 2008. En septembre 2008, la diminution des intervalles sur certaines des principales lignes du réseau permettra de diminuer l'entassement.

L'amélioration du service nécessite de nouveaux équipements. Ainsi la STM a acquis 120 autobus supplémentaires en 2008 et 2009. Notons

également la commande de 202 autobus urbains articulés, dont les premiers seront livrés dès la fin de l'année 2009. L'essai de prototypes d'autobus urbains articulés a même débuté en mars 2008 sur trois lignes de la STM.

### MODERNISATION DU MÉTRO

La modernisation du réseau de métro de Montréal, troisième chantier du Plan, se poursuit. Le projet de remplacement des voitures de métro MR-63 est amorcé, alors que la STM travaille sur l'appel d'offres. Le nombre de voitures à commander sera réévalué pour tenir compte de l'achalandage.

Le projet de rénovation et de réaménagement intérieur des voitures de métro MR-73 sera complété en 2009. Le programme de mise à niveau des stations (*Réno-Stations*, phase II) et la réalisation des travaux reliés à *Réno-Systèmes II* se poursuivent.

### PROLONGEMENT DU MÉTRO

Un appel d'offres pour un avant-projet des prolongements des lignes bleue (jusqu'au boulevard Pie-IX) et orange (jusqu'à Bois-Franc) sera lancé prochainement. Le prolongement jusqu'au boulevard Pie-IX est l'un des chantiers du *Plan de transport*.

Rappelons que l'année 2007 a été marquée dans le domaine du transport en commun par l'ouverture de trois nouvelles stations de métro à Laval. L'achalandage observé dépasse sensiblement les prévisions.

### RÉSEAU DE TRAMWAYS

Pour consolider et développer le transport en commun, Montréal a opté pour l'implantation de systèmes intermédiaires de transport tels le tramway et les services rapides par bus (SRB).

Dans le cas du réseau de tramways au centre de l'agglomération (premier chantier), les travaux préparatoires à la mise sur pied d'un bureau de projet, le lancement de mandats d'études pour les analyses du réseau de tramway et pour l'avant-projet de la première ligne sont amorcés. À court terme, une ligne d'autobus empruntera le même corridor que la ligne de tramway en boucle au centre-ville grâce à l'instauration d'une voie réservée.

Une étude d'aménagement de la rue de la Commune, de la rue Berri au pont Mill, prévoit l'insertion d'un tramway dans le corridor de la rue de la Commune. De même, la réalisation du programme particulier d'urbanisme du quartier Griffintown envisage l'insertion du tramway dans ce quartier.

### SERVICES RAPIDES PAR BUS

À l'été 2007, les études de faisabilité et d'avant-projet pour l'axe Pie-IX (huitième chantier) ont débuté. Cet axe représente le premier projet de mise en service d'un SRB sur le territoire montréalais. Le scénario de services de transport en commun envisagé par la STM combine le SRB sur le boulevard Pie-IX avec la voie réservée sur la rue Notre-Dame, permettant ainsi un lien direct avec le centre-ville pour les résidents de plusieurs arrondissements de l'est de l'île.

### MESURES PRIORITAIRES

Pour augmenter la rapidité des autobus, afin d'améliorer l'efficacité et la qualité des services de transport collectif sur l'ensemble du territoire, des mesures prioritaires pour autobus seront progressivement mises en place sur environ 240 kilomètres d'artères (neuvième chantier). L'implantation de mesures prioritaires aux feux de circulation sur le boulevard Saint-Michel démarrera sous peu pour tester le concept.

### MODES DE PROPULSION ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

Fort du succès du projet Biobus effectué en 2002-2003 avec 155 autobus, la STM a notamment retenu le biodiesel comme choix pour soutenir son engagement envers le développement durable. La STM entreprendra les démarches nécessaires, au cours de l'année 2008, dans le but d'alimenter progressivement l'ensemble de son parc d'autobus avec du biocarburant.

De plus, depuis le printemps 2008, la STM a débuté la mise en service de huit autobus à propulsion hybride biodiesel-électrique. Cela s'inscrit dans le cadre du *Programme de démonstration en transport urbain* de Transport Canada, avec la collaboration financière du ministère des Transports du Québec (MTQ). La performance de ces véhicules sera comparée à celle d'autobus à propulsion standard de même génération. L'objectif est de réduire les émissions de GES et la consommation de carburant.

### CARTE À PUCE OPUS

La mise en place de la carte à puce OPUS, en avril 2008, vise à améliorer et à simplifier l'achat et l'utilisation des titres de transport par les clients et ainsi à favoriser et à faciliter l'utilisation du transport en commun. D'ici l'été 2009, la carte OPUS devrait être utilisée par près d'un million de personnes au Québec.

### TRANSPORT EN COMMUN MÉTROPOLITAIN

L'AMT a récemment fait l'acquisition, au coût de 386 M\$, de 160 nouvelles voitures de train, dont 30 à niveau multiple. Ce projet constitue l'investissement le plus important dans l'histoire du train de banlieue au Québec. Cette acquisition permettra d'accroître la capacité des trains de banlieue de 70 % en période de pointe sur l'ensemble

du réseau (près de 43 000 déplacements supplémentaires quotidiennement). De plus, elle permet de renouveler une partie de la flotte actuelle de train de banlieue et d'ajouter des trains.

### TRAIN DE L'EST

Le projet du train de l'Est (douzième chantier) améliorera considérablement l'accessibilité de l'Est de Montréal ainsi que des municipalités du Nord-Est de la région métropolitaine. L'aménagement des gares sur le territoire de Montréal est au stade de l'avant-projet. Un processus de consultation, coordonné conjointement par la Ville de Montréal et l'AMT, sera réalisé d'ici l'été 2008 de façon à informer la population sur la réalisation du projet, notamment sur l'emplacement et l'aménagement des gares.

La récente acquisition par l'AMT de 160 nouvelles voitures de train de banlieue servira en partie à combler les besoins de la nouvelle ligne. L'attribution d'un contrat pour la fabrication de locomotives bi-mode est en cours. Selon l'échéancier actuel, la mise en service du train de l'Est est prévue pour l'automne 2010.

### CORRIDOR CHAMPLAIN/BONAVENTURE

Afin d'améliorer le transport en commun dans le corridor pont Champlain/autoroute Bonaventure, un système de type SRB est proposé (septième chantier). L'AMT mène présentement une étude en matière de transport et de circulation pour la planification des infrastructures et des systèmes requis dans ce corridor. L'AMT prévoit réaliser, en 2008, une étude d'avant-projet sur l'implantation d'une voie réservée sur un tronçon critique entre l'autoroute Bonaventure et le pont Champlain. Des quais temporaires d'appont au terminus centre-ville seront implantés en 2008 afin d'accroître la capacité d'accueil.

Par ailleurs, la Société du Havre a rendu public, en avril 2007, un important projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure. Six études liées à l'opportunité et à la faisabilité du projet ont été réalisées : le concept d'aménagement, la validation des coûts de construction, le potentiel immobilier, les retombées économiques, le transport et la circulation, et les enjeux environnementaux.

### NAVETTE FERROVIAIRE

Le projet de navette ferroviaire reliant l'aéroport international Montréal-Trudeau et le centre-ville est l'un des chantiers du *Plan de transport*. Montréal s'est engagé, en 2007, avec Aéroports de Montréal (ADM), l'AMT, la CMM, le MTQ et Transports Canada, dans la réalisation des études préalables à la réalisation du projet. En octobre 2007, trois mandats ont été octroyés touchant à l'évaluation des études antérieures, au conseil stratégique et financier ainsi qu'à la consultation. À l'hiver 2008, un quatrième mandat pour la réalisation d'une étude de préfaisabilité du projet doit notamment évaluer les tracés potentiels et les caractéristiques d'exploitation avec les coûts associés. L'étude sera complétée à l'automne 2008. Une étude de transport évaluant l'achalandage potentiel est également en cours. L'identification de la solution ferroviaire optimale et les études d'impact environnemental seront complétées en 2009.

### TRANSPORTS ACTIFS

#### MARCHE

La mise aux normes des feux de circulation s'accompagne maintenant d'une réévaluation quant aux besoins des piétons. Les feux piétons standards sont systématiquement remplacés par des feux à décompte numérique. La durée des

cycles est également recalculée pour s'adapter davantage aux besoins des piétons. Aux intersections traditionnelles, des feux piétons sont ajoutés lorsque nécessaires. Par ailleurs, l'implantation de la piste cyclable sur le boulevard De Maisonneuve a donné lieu à l'installation de feux à décompte numérique à une trentaine d'intersections au centre-ville.

Les arrondissements de Montréal préparent plusieurs projets de piétonnisation de rues qui seront soumis à la consultation. *Le Plan de transport intégré du Vieux-Montréal*, soumis à la consultation, prévoit la piétonnisation d'un tronçon de la rue Saint-Paul. À l'été 2008, la rue Sainte-Catherine, entre les rues Berri et Papineau, sera fermée aux automobiles.

#### RÉSEAU CYCLABLE

Montréal s'est engagé à doubler son réseau cyclable, soit à y ajouter plus de 400 kilomètres. Déjà en 2007, de nouveaux aménagements ont été réalisés sur 18 kilomètres dont, entre autres, quatre kilomètres sur le boulevard De Maisonneuve, trois kilomètres dans les rues Viger et Saint-Antoine, trois kilomètres sur la 16<sup>e</sup> avenue (Rosemont) et quatre kilomètres, à Outremont. Cinq kilomètres du réseau existant ont été réaménagés et mis aux normes, tandis que vingt kilomètres de voies cyclables ont fait l'objet de travaux de réfection. La saison 2007-2008 marque aussi le premier hiver du *réseau blanc* de Montréal, un réseau de 29 kilomètres permettant la pratique hivernale du vélo. De plus, 2015 supports à vélos ont été installés pendant cette période. Enfin, des études préparatoires sont amorcées en vue d'implanter un système de vélos en libre-service.

En ce qui a trait à la piste cyclable du boulevard De Maisonneuve, il s'agit d'un bel exemple d'intégration des besoins des piétons et des

cyclistes qui respecte les règles de l'art en termes de sécurité. En effet, pas moins de 36 intersections ont fait l'objet de mesures de sécurisation dans le cadre de ce projet seulement.

### USAGE COLLECTIF DE L'AUTOMOBILE

#### COVOITURAGE

En collaboration avec le MTQ, l'AMT réalise une étude d'opportunité des mesures préférentielles pour le transport collectif (autobus, covoiturage et taxi) sur le réseau supérieur de la région métropolitaine. Les résultats permettront d'identifier une stratégie métropolitaine d'interventions, qui sera suivie par des études de faisabilité. Le MTQ a par ailleurs annoncé l'implantation d'une voie réservée au covoiturage dans le projet de modernisation de la rue Notre-Dame.

#### AUTOPARTAGE

L'autopartage a continué la progression de son offre en 2007, notamment en triplant les places de stationnement mis à la disposition des véhicules en libre-service de Communauto sur le territoire de l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal (onze nouvelles places, dont cinq stationnements sur rue et six places réservées dans un terrain municipal).

En janvier 2008, la STM et Communauto ont conclu une entente de partenariat. En vertu de cette entente, une exemption des frais d'adhésion de 535 \$, normalement exigés par Communauto, est accordée aux clients achetant 12 laissez-passer mensuels consécutifs de la STM par l'ajout de seulement cinq dollars au prix de la passe mensuelle (CAM).

En mai 2008, les abonnés de Communauto pourront bénéficier de rabais sur l'achat de coupons de taxi, permettant ainsi aux usagers de mieux profiter des deux modes de transport.

#### GESTION DE LA DEMANDE

Depuis janvier 2008, il existe de nouvelles exigences de la Ville de Montréal en matière d'études d'impact sur les déplacements, pour tous les promoteurs de projets de développement publics ou privés. La Ville requiert dorénavant que les promoteurs démontrent que leurs projets encouragent l'utilisation du transport en commun, les transports actifs et limitent l'utilisation de l'auto en solo.

### RÉSEAU ROUTIER

#### GESTION DE LA CIRCULATION

Près de 200 feux de circulation ont été mis aux normes en 2007.

#### SÉCURISATION DE LA RUE NOTRE-DAME

Tous les aménagements de nature géométrique, situés à l'est de la rue Dickson, sont complétés. Ces travaux de sécurisation sont permanents et ne sont pas touchés par le projet de modernisation de la rue Notre-Dame.

#### MODERNISATION DE LA RUE NOTRE-DAME

Ce projet tant attendu correspond au onzième chantier du *Plan de transport*. Un processus de consultation publique sur le volet de l'intégration urbaine a été mis sur pied au cours des derniers mois et a donné lieu au dépôt de 55 mémoires, ce qui a permis de connaître les préoccupations des citoyens et des groupes concernés. Ces consultations ont permis de bonifier le projet de

la rue Notre-Dame, notamment par l'implantation d'une voie réservée sur le boulevard Pie-IX et par l'ajout d'une voie réservée au covoiturage dans la rue Notre-Dame, de même que par l'évaluation de la faisabilité du recouvrement de l'autoroute Ville-Marie.

Les travaux de modernisation de la rue Notre-Dame s'effectueront en plusieurs phases, dont certaines se réaliseront en parallèle. Les travaux s'échelonneront sur une durée de six ans, à compter de l'automne 2008. En 2008, au cours de la première phase des travaux, il est prévu de réaliser certaines interventions préparatoires dans les secteurs Sainte-Marie et Hochelaga-Maisonneuve. Ces travaux consisteront en des fouilles archéologiques localisées et en des interventions à l'immeuble de la Tonnellerie. Les travaux seront plus étendus dans le secteur Souigny, avec la construction de la chaussée nord de la rue Souigny, entre l'autoroute 25 et la rue Dickson.

## SÉCURITÉ

### LIMITE DE VITESSE

Montréal et le gouvernement du Québec se sont entendus, en 2007, sur le principe de limiter par défaut la vitesse de la circulation à 40 km/h sur le réseau routier local de l'île de Montréal. Des discussions sont actuellement en cours pour définir les modalités d'application de cette nouvelle limite de vitesse, notamment les dispositions de nature réglementaire et celles qui sont liées à la signalisation.

Parallèlement, dans les secteurs sensibles, notamment ceux qui sont situés à proximité d'établissements scolaires et de parcs, la vitesse de circulation sera maintenue à 30 km/h. Le bureau de la sécurité des déplacements,

en étroite collaboration avec les villes et les arrondissements, est responsable de la détermination de ces secteurs particulièrement sensibles.

### AUTRES MESURES DE SÉCURITÉ

Montréal a lancé, en février dernier, l'opération *Réaménagement des intersections, votre sécurité réinventée* dans le but de réduire sensiblement le nombre d'accidentés de la route, en particulier chez les piétons.

Le cadre juridique de plusieurs mesures de sécurité soutenues par le *Plan de transport* a récemment été établi. En effet, une loi modifiant le *Code de la sécurité routière* a été adoptée en décembre 2007. Depuis le 1<sup>er</sup> avril 2008, il est interdit d'utiliser un téléphone cellulaire au volant sans dispositif mains libres et la loi impose des pénalités plus sévères contre les grands excès de vitesse. Les changements à la loi permettent maintenant l'implantation, à titre de projet pilote, de cinémomètres photographiques et de caméras feu rouge aux intersections à Montréal.

## TRANSPORT À VOCATION ÉCONOMIQUE

### TRANSPORT DE MARCHANDISES

Les travaux réalisés avec les arrondissements, en vue d'étendre le réseau de camionnage au territoire de l'agglomération seront complétés et permettront de créer divers produits de diffusion, dont une carte du réseau à l'automne 2008.

Le projet de Porte continentale Ontario-Québec est démarré. Ce projet vise à renforcer les échanges économiques en améliorant les infrastructures et la réglementation dans les régions du Saint-Laurent/Grands-Lacs. Il sollicite la participation du CITM en tant que groupe de travail territorial.

Par ailleurs, le CITM a reçu un mandat de la ministre des Transports du Québec pour la coordination d'une étude dressant le portrait des pratiques et des flux aux principales installations intermodales du territoire métropolitain.

### TRANSPORT INTERURBAIN DES PERSONNES

Les gouvernements du Canada, du Québec et de l'Ontario ont conclu une entente qui permettra d'actualiser les études de faisabilité d'un train rapide entre Québec et Windsor.

## ANNEXE 6 | Lexique

LES TERMES DU PRÉSENT LEXIQUE SONT APPLIQUÉS AU CONTEXTE MONTRÉLAIS.

### TERMES ADMINISTRATIFS

#### ■ Agglomération de Montréal

Le territoire des 16 villes de l'île de Montréal (ou l'île de Montréal).

#### ■ Arrondissements

Les 19 unités politiques et administratives de la Ville de Montréal qui offrent des services de proximité à la population selon des compétences définies dans la *Charte de la Ville*, dont par exemple l'entretien et la réfection de la voirie municipale locale.

#### ■ Île de Montréal

Unité géographique qui réfère au territoire de l'agglomération de Montréal.

#### ■ Montréal

Dans le texte du *Plan de transport*, le terme correspond à l'ensemble des 16 municipalités qui constituent le territoire de l'île de Montréal.

#### ■ Villes liées

Les 16 municipalités qui constituent le territoire de l'île de Montréal (les 15 villes reconstituées en 2006 après la fusion en 2002 et la Ville de Montréal) et qui siègent au conseil d'agglomération de Montréal.

#### ■ Villes reconstituées

Les 15 arrondissements de l'île de Montréal qui ont retrouvé un statut de municipalité au 1<sup>er</sup> janvier 2006.

### GÉNÉRAL

#### ■ Accessibilité universelle

Concept qui favorise, pour tous les usagers, incluant les personnes ayant des limitations fonctionnelles, une utilisation similaire des possibilités offertes par un bâtiment, un espace urbain, un programme et des communications.

### ■ Enquête origine-destination

Enquête périodique (effectuée aux cinq ans dans la région de Montréal) et servant à analyser les habitudes de déplacement de la population.

### ■ Indicateur de moyens

Mesure de l'ampleur des modifications apportées au système de transport servant d'aide à la décision.

### ■ Indicateur de résultats

Mesure des changements d'habitudes de déplacement des Montréalais et des autres facteurs sociaux et environnementaux, en lien avec le transport suite aux modifications apportées au système de transport.

### ■ Intermodalité

Système qui met en relation plusieurs moyens de transport différents.

### ■ Mobilier urbain

Ensemble des équipements installés sur la voie publique et dans les lieux publics au bénéfice des usagers, notamment pour leur confort, leur agrément et leur sécurité.

### ■ Part modale

Proportion des déplacements qui utilisent un mode de transport spécifique dans l'ensemble du marché des déplacements.

### ■ Personne à mobilité réduite

Personne ayant des limitations fonctionnelles, permanentes ou temporaires, reliées à une déficience motrice, auditive, visuelle ou cognitive.

### ■ Transport actif

Toute forme de transport où l'énergie est fournie par l'être humain.

## TRANSPORT EN COMMUN

### ■ Atribus

Édicule servant d'abri aux voyageurs à un arrêt d'autobus.

### ■ Autobus articulé

Autobus comportant deux éléments de carrosserie reliés ensemble, permettant la circulation intérieure des passagers.

### ■ Autobus express (desserte express)

Autobus qui assure un service rapide et/ou une desserte à arrêts limités. La STM exploite différents types de dessertes express : Métrobus, Trainbus, R-Bus, Express.

### ■ Biodiesel

Carburant composé d'un mélange de diesel et d'une huile issue de la transformation chimique de la biomasse.

### ■ Capacité résiduelle

Offre non utilisée et disponible de service de transport en commun.

### ■ Carte à puce

Carte munie d'un dispositif électronique servant de titre de transport.

### ■ Édicule (de métro)

Bâtiment simple servant à abriter l'accès d'une station de métro.

### ■ Mesures prioritaires (ou préférentielles) pour autobus

Mesures visant à accorder la priorité au transport collectif sur le réseau routier et pouvant prendre la forme de couloir réservé en site propre, de feu de signalisation prioritaire, de marquage au sol, de voie réservée, etc.

### ■ Prémption (feux de circulation)

Phase d'un feu de circulation donnant une priorité à un certain type de véhicule.

### ■ Rabattement

Organisation des itinéraires d'autobus visant à faciliter la correspondance avec des modes de transport plus rapides (métro, train).

### ■ R-Bus

Autobus offrant un service rapide dans des voies réservées.

### ■ Site propre

Emprise de transport à l'usage exclusif d'un type de véhicule.

### ■ Système rapide par bus (SRB)

Service d'autobus utilisant des voies en site propre, doté d'une qualité améliorée de service. Les lignes SRB jouissent d'un aménagement distinctif offrant davantage de confort et de convivialité.

### ■ Taxi collectif (taxibus)

Forme de transport en commun utilisant le taxi qui est adaptée aux quartiers où l'utilisation d'un autobus régulier n'est pas justifiée du point de vue économique.

### ■ Tramway

Chemin de fer urbain, établi au moyen de rails posés, sans saillie, sur le profil de la rue.

### ■ Transport adapté

Service de transport offert à la clientèle à mobilité réduite, de type porte-à-porte, ne comportant pas d'itinéraire fixe et d'horaire planifié.

### ■ Transport bimodal

Transport mettant en jeu l'utilisation consécutive de deux modes différents, par exemple le train et le métro, l'auto et l'autobus, etc.

### ■ Trolleybus

Véhicule de transport en commun, à traction électrique, monté sur pneus, avec prise de courant par trolley et caténares aériens.

### ■ Voie réservée

Voie d'une chaussée publique, réservée en tout temps ou occasionnellement à l'usage prioritaire ou exclusif d'une catégorie de véhicules. Peut être munie d'une séparation physique.

## TRANSPORT DES MARCHANDISES

### ■ Antenne ferroviaire

Voie ferrée de moindre importance servant à une desserte locale.

### ■ Centre intermodal de marchandises

Installations de transbordement de marchandises d'un mode de transport à un autre. Des activités de distribution et de consolidation sont possibles.

### ■ Chaîne d'approvisionnement

Ensemble de flux physiques, d'informations, de compétences et de flux financiers qui relient les clients et leurs fournisseurs entre le traitement des matières premières et l'utilisation finale des produits.

### ■ Desserte interurbaine

Service de transport reliant des centres urbains distincts.

### ■ Logistique

Organisation et synchronisation des opérations d'une entreprise visant la gestion des approvisionnements et des livraisons.

### ■ Matières dangereuses

Matières qui, en raison de leurs propriétés, présentent un danger pour la santé, la sécurité,

les biens ou l'environnement et qui sont explosives, gazeuses, inflammables, toxiques, radioactives, corrosives, comburantes ou lixiviales.

### ■ Plan de camionnage

Outil réglementaire municipal visant à encadrer la circulation des véhicules lourds en milieu urbain.

### ■ Plaque tournante

Lieu qui concentre des activités de transport liées au transbordement de marchandises ou aux correspondances de voyageurs et qui n'en est ni l'origine ni la destination.

### ■ Trafic conteneurisé

Volume de marchandises transportées au moyen de conteneurs.

### ■ Véhicule hors normes

Véhicule dont les dimensions ou le poids excèdent les normes en vigueur.

## VÉLO

### ■ Vélo en libre-service

Système de location de vélos par lequel un usager peut emprunter un vélo à un coût modique pour une durée déterminée et le rapporter, par la suite, à l'une des nombreuses bornes réparties sur le territoire.

### ■ Véloroute

Itinéraire cyclable à moyenne ou à longue distance qui permet de relier de façon directe deux ou plusieurs pôles majeurs d'intérêt.

### ■ Voie de ceinture

Voie cyclable aménagée au pourtour de l'île de Montréal.

### ■ Réseau blanc

Réseau de voies cyclables ouvertes durant toute l'année (aménagements cyclables entretenus et déneigés).

## MARCHE

### ■ Rue d'ambiance

Rue qui offre des conditions de déplacement confortables, agréables et stimulantes aux piétons, auxquels elle accorde une place prépondérante.

## STATIONNEMENT

### ■ Parking Cash-Out

#### (Allocation au lieu de stationnement)

Montant d'argent versé par l'employeur pour remplacer l'avantage indirect que constitue une place de stationnement gratuite ou subventionnée offerte par l'employeur sur le lieu de travail.

### ■ Shop 'n ride

Concept de stationnement incitatif dans un centre commercial qui consiste à facturer aux utilisateurs un tarif mensuel échangeable à la fin du mois dans les commerces participants.

### ■ Stationnement incitatif

Stationnement aménagé pour permettre aux automobilistes de laisser leur voiture à proximité d'installations ou de services de transport en commun, le plus souvent gratuitement, et de poursuivre leurs trajets en train de banlieue, en autobus ou en métro.

### ■ Stationnement sur rue réservé aux résidants (SRRR)

Zone de stationnement sur rue, réservée uniquement aux résidants détenteurs d'une vignette de stationnement affichée sur leur véhicule, généralement localisée en milieu dense.



### ■ Stationnement commercial hors rue

Terrain de stationnement exploité par une entreprise privée ou par Société en commandite Stationnement de Montréal.

### ■ Stationnement illégal

- stationnement exploité sans autorisation, même temporaire;
- stationnement ne respectant pas les conditions rattachées à l'émission du permis émis;
- stationnement dont le permis d'exploitation est échu;
- stationnement ne respectant pas le nombre légal de places (recours illégal au déplacement des véhicules dit «service de valet»).

## USAGE COLLECTIF DE LA VOITURE

### ■ Autopartage

Système dans lequel une société, une agence publique, une coopérative ou une association met à la disposition des membres du service d'autopartage une flotte de véhicules.

### ■ Covoiturage

Mode de déplacement où plusieurs personnes utilisent un même véhicule pour faire le même trajet, ou presque, et qui permet des avantages économiques et environnementaux.

## SÉCURITÉ

### ■ Cinémomètre photographique (communément appelé photo radar)

Instrument de mesure et d'enregistrement de la vitesse des véhicules servant à contrôler les excès de vitesse.

### ■ Feux piétons à décompte numérique

Signal lumineux, à l'intention des piétons, indiquant le temps restant pour la traversée de la chaussée.

### ■ Quartier vert

Secteur désigné par une signalisation et un réaménagement du domaine public qui favorisent davantage les transports actifs et collectifs et qui limitent le volume ou la vitesse de circulation des véhicules privés (automobiles et camions).

## RÉSEAU ROUTIER

### ■ Circulation de transit

Circulation d'un véhicule traversant un secteur sans s'y destiner ou sans y avoir son origine.

### ■ Circulation locale

Circulation d'un véhicule ayant son origine ou sa destination dans le secteur.

### ■ Réseau artériel

Réseau qui est composé de routes de plus grande capacité, tels les boulevards et les voies de service des autoroutes et qui relève de l'agglomération.

### ■ Réseau local

Réseau qui est composé des rues de moindre capacité, telles les rues collectrices et les rues locales, qui peuvent être résidentielles, commerciales ou industrielles et qui ne sont pas incluses dans le réseau artériel. Le réseau local relève des arrondissements et des villes reconstituées.

### ■ Réseau routier municipal

Réseau routier qui est composé de l'ensemble des routes, à l'exception des autoroutes, et qui relève d'une municipalité.

### ■ Réseau routier supérieur

Réseau autoroutier qui relève des gouvernements provincial et fédéral.

## GESTION DE LA DEMANDE

### ■ Centre de gestion des déplacements

Organisation qui a pour mission d'aider les entreprises et les individus à rechercher et à mettre en place des solutions de rechange aux déplacements effectués seuls en voiture.

### ■ Gestion de la demande

Ensemble de mesures qui visent à promouvoir d'autres choix de transport que l'auto en solo.

## INNOVATION

### ■ Grappe industrielle en transport terrestre avancé

Ensemble d'entreprises qui développent des technologies innovantes ayant un potentiel de croissance élevé dans plusieurs secteurs d'activités en s'appuyant sur des efforts soutenus et polyvalents de recherche et de développement.

### ■ Microvoiture

Véhicule automobile d'encombrement, de performance et de consommation réduits.

### ■ Système de transport intelligent

Vaste gamme de techniques appliquées aux transports pour rendre les réseaux plus sûrs, plus efficaces, plus fiables et plus écologiques sans changer l'infrastructure existante.

### ■ Véhicule écoénergétique

Véhicule automobile moins énergivore en termes de consommation de carburant (par ex. : véhicule hybride, microvoiture, etc.).

### ■ WIFI

Technique de réseau informatique sans fil mise en place pour fonctionner en réseau interne et devenue un moyen d'accès à haut débit à Internet.

## ANNEXE 7 | Sigles

- **ADM**  
Aéroports de Montréal
- **AHNMR**  
Arrondissement historique  
et naturel du Mont-Royal
- **AMT**  
Agence métropolitaine de transport
- **AOT**  
Autorité organisatrice de transport
- **ATC**  
Association des transports du Canada
- **ATUQ**  
Association du transport urbain du Québec
- **BAC**  
Bureau d'assurance du Canada
- **BTR**  
Bureau du taxi et du remorquage
- **CAM**  
Carte Autobus-Métro
- **CDEC**  
Corporation de développement économique  
communautaire
- **CEVEQ**  
Centre d'expérimentation des véhicules  
électriques du Québec
- **CFCP**  
Chemin de fer Canadien Pacifique
- **CGD**  
Centre de gestion des déplacements
- **CHUM**  
Centre hospitalier de l'Université de Montréal
- **CIT**  
Conseil intermunicipal de transport

- **CITM**  
Comité interrégional  
pour le transport des marchandises
- **CMM**  
Communauté métropolitaine  
de Montréal
- **CMTC**  
Conseil métropolitain  
de transport en commun
- **CN**  
Canadien National
- **CRT**  
Conseil régional de transport
- **CSSS**  
Centre de santé et de services sociaux
- **CTD**  
Centre pour un transport durable
- **DSP**  
Direction de santé publique de Montréal
- **GES**  
Gaz à effet de serre
- **GPS**  
«Global Positioning System»
- **MAMR**  
Ministère des Affaires municipales  
et des Régions
- **MTQ**  
Ministère des Transports du Québec
- **OCDE**  
Organisation de coopération  
et de développement économiques
- **OMIT**  
Organisation municipale  
et intermunicipale de transport
- **PAT**  
Pointe-aux-Trembles
- **PDTU**  
Programme de démonstration  
en transport urbain
- **PICQ**  
Programme d'infrastructures  
Canada-Québec
- **PQTC**  
Politique québécoise  
du transport collectif
- **RDP**  
Rivière-des-Prairies
- **RÉSO**  
Réseau piétonnier intérieur
- **RMR**  
Région métropolitaine  
de recensement de Montréal
- **SAAQ**  
Société de l'assurance automobile  
du Québec
- **SCHL**  
Société canadienne d'hypothèques  
et de logement
- **SCSM**  
Société en commandite Stationnement  
de Montréal
- **SLR**  
Système léger sur rail
- **SOFIL**  
Société de financement  
des infrastructures locales du Québec
- **SPVM**  
Service de police de la Ville de Montréal
- **SRB**  
Service rapide par bus
- **SRRR**  
Stationnement sur rue réservé aux résidents
- **STI**  
Systèmes de transport intelligent
- **STM**  
Société de transport de Montréal
- **TCV**  
Terminus Centre-ville
- **TMD**  
Transport de matières dangereuses
- **TPS**  
Taxe sur les produits et services
- **UITP**  
Union Internationale des Transports Publics
- **UMQ**  
Union des municipalités du Québec
- **UQAM**  
Université du Québec à Montréal
- **VTOÉ**  
Voie réservée pour les véhicules  
à taux d'occupation élevé
- **WIFI**  
«Wireless Fidelity»

## ANNEXE 8 | Remerciements

L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL ADRESSE CES REMERCIEMENTS AUX RESPONSABLES, AUX PARTICIPANTS ET AUX PARTENAIRES ASSOCIÉS À L'ENSEMBLE DE LA DÉMARCHE D'ÉLABORATION DU PRÉSENT *PLAN DE TRANSPORT*. TOUT OUBLI DANS CETTE LISTE EST INVOLONTAIRE.

■ **Monsieur Gérald Tremblay**

Maire de Montréal

■ **Monsieur André Lavallée**

Maire de l'arrondissement  
de Rosemont – La Petite-Patrie,

Conseiller de la ville et responsable  
de l'aménagement urbain et du transport  
collectif au comité exécutif

■ **Monsieur Claude Trudel**

Maire de l'arrondissement de Verdun

Conseiller de la ville, leader de la majorité  
et président de la STM

**CONSEILLERS MUNICIPAUX**

Des remerciements particuliers sont adressés :

- aux membres du comité exécutif de la Ville de Montréal ;
- aux membres de la Commission du conseil municipal sur la mise en valeur du territoire, sur l'aménagement urbain et sur le transport collectif ;
- aux membres de la Commission du conseil d'agglomération sur l'environnement, le transport et les infrastructures.

**ÉQUIPE PROFESSIONNELLE ET TECHNIQUE****■ Direction générale**

- Monsieur Claude Léger, directeur général
- Madame Suzanne Jalbert, directrice – affaires métropolitaines

**■ Service des infrastructures, transport et environnement**

- Monsieur Yves Provost, directeur général adjoint
- Monsieur Gilles Robillard, directeur général adjoint

**■ Direction des transports**

- Monsieur Marc Blanchet, directeur
- Monsieur Pierre Langis, ingénieur – chargé de planification

**■ Division du développement des transports**

- Monsieur Jean Bertrand, chef de division
- Monsieur François Major, chef d'équipe
- Madame Lise Bastien
- Madame Julie Beauvilliers
- Monsieur Michel Bédard

- Monsieur Stéphane Brice
- Monsieur Luc Couillard
- Monsieur Emmanuel Felipe
- Madame Marie-Josée Girard
- Madame Annie Lambert
- Monsieur Serge Lefebvre
- Monsieur Frédéric Le May
- Monsieur Kinh Sanh Mach
- Madame Isabelle Morin
- Monsieur Patrick Ouellet
- Monsieur Yannick Roy
- Monsieur David Therrien
- Madame Katie Tremblay
- Monsieur Normand Vaillancourt

**■ Division de la sécurité et aménagement du réseau artériel**

- Monsieur Gilles Lalonde

**■ Division de la gestion des actifs de voirie**

- Monsieur François-Louis Thérout

**■ Société de transport de Montréal**

- Monsieur Marc Bélanger
- Monsieur Olivier Notte
- Monsieur François Pépin
- Monsieur Michel Tremblay

La *Plan de transport* a été réalisé en étroite collaboration avec plusieurs intervenants de la Ville de Montréal, notamment :

- le Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine ;
- le Service des finances ;
- le Service des communications et des relations avec les citoyens ;
- le Service de police de la Ville de Montréal ;
- la Direction de l'environnement ;
- le Bureau du taxi et du remorquage ;
- le Studio de design graphique.

**PARTICIPANTS À LA CONSULTATION PUBLIQUE**

Nous tenons aussi à remercier l'ensemble des groupes, partenaires et citoyens qui ont participé au processus de consultations publiques mis en place aux mois d'août et de septembre 2007 par le conseil municipal de la Ville de Montréal et le conseil d'agglomération :

- Action-Gardien
- ADAPTE La Société
- Aéroports de Montréal
- Agence de la santé et des services sociaux
- ALSTOM
- Arrondissement d'Anjou
- Arrondissement de Lachine
- Association de promotion des usagers de la Quasiturbine (APUQ)
- Association des propriétaires d'autobus du Québec (APAQ)
- Association des résidants Cité jardins
- Association Habitat Montréal
- Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA)
- CAA Québec
- Carrefour Jeunesse Emploi de Marquette
- CDEC Centre-Nord
- Centre 123 Go
- Centre de gestion des déplacements de Côte-des-Neiges – Voyagez Futé – CGD Est
- Centre de gestion des déplacements de développement économique St-Laurent
- Centre d'écologie urbaine de Montréal
- Centre universitaire de santé McGill
- Chambre de commerce et d'industrie du Sud-Ouest
- Chambre de commerce et d'industrie de Montréal-Nord
- Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de Montréal
- Chambre de commerce du Montréal métropolitain
- Coalition verte/Green Coalition

- Comité d'action politique pour les motocyclistes
- Comité Parc Promenade Bellerive
- Comité de revitalisation urbaine intégrée du Quartier Saint-Pierre
- Comité des citoyens Mont-Royal avenue verte
- Comité des résidentes et résidents de l'avenue Christophe-Colomb
- Comité sectoriel de main-d'œuvre de l'industrie du transport routier au Québec (CAMO-Route) et partenaires
- Commission des jeunes Union Montréal
- Communauto
- Concert'Action Lachine
- Confédération des syndicats nationaux (CSN)
- Conférence régionale des élus de Montréal
- Conseil communautaire de Côte-des-Neiges
- Conseil de développement des affaires du West Island
- Conseil des Montréalaises
- Conseil du patrimoine de Montréal
- Conseil jeunesse de Montréal
- Conseil régional de la FTQ du Montréal métropolitain
- Conseil régional de l'environnement de Montréal
- Corporation du Pôle des Rapides
- CRADI – ExAeqo – RUTA-ROPMM – RAAMM
- Croisières Navark
- Culture Montréal
- Docteur Bernard Tonchin
- Docteur Mark A. Wainberg
- Équiterre
- FAÉCUM et Université de Montréal
- Forum jeunesse de l'île de Montréal
- Groupe Cardinal Hardy
- Groupe de recherche appliquée en macroécologie (GRAME)
- Groupe en recherche urbaine
- Héritage Montréal
- Interaction du quartier Peter-McGill Community Concil
- Jeune chambre de commerce de Montréal
- Kéolis
- Les amis de la montagne
- Madame Dominique Sorel
- Madame Louise Harel
- Monsieur François Meloche
- Monsieur Gilbert Bauer
- Monsieur Gilles Beaudry
- Monsieur Jacques Larin
- Monsieur Lewis Poulin
- Monsieur Marvin Rotrand
- Monsieur Mario Seneviratne
- Monsieur Peter Krantz
- Monsieur Pierre Barrieau
- Monsieur Pierre Marcoux
- Monsieur Robert Desvignes
- Monsieur Warren Allmand pour l'arrondissement Côte-des-Neiges/Notre-Dame de Grâce
- Office des personnes handicapées du Québec
- Option Transport durable
- Projet Montréal
- Québec en forme
- Québec solidaire
- Regroupement en aménagement de Parc-Extension
- Regroupement des résidents du secteur Toupin
- Regroupement économique et social du Sud-Ouest
- Roy Salomon Centre commercial Cavendish
- SDC – Destination centre-ville
- SDC du Vieux-Montréal
- Société de promotion du canal de Lachine
- Solidarité Mercier-Est
- Table d'aménagement de Hochelaga-Maisonneuve
- Table de concertation du Mont-Royal
- Transdev
- Transport 2000 Québec
- Université McGill
- Vélo Québec
- Viger DMC International
- Ville de Côte-St-Luc
- Ville de Hampstead
- Ville de Montréal-Est
- Ville de Mont-Royal
- Vision Montréal
- Vivre Saint-Michel en santé
- Voie maritime du Saint-Laurent

## ANNEXE 9 | Notes de fin du document

- 1 La *Charte des milieux de vie montréalais* est contenue dans le *Plan d'urbanisme*.
- 2 L'année 2021 correspond à un horizon ultime en termes de création de logements sur l'île de Montréal, basé sur un objectif de croissance et une capacité d'accueil établis dans le *Plan d'urbanisme*.
- 3 Ces chiffres proviennent de l'enquête régionale origine-destination réalisée par l'Agence métropolitaine et ses partenaires. Cette enquête recueille les informations sur les déplacements quotidiens des résidents de la région de Montréal. Elle exclut les déplacements interrégionaux des personnes et les déplacements commerciaux (camionnage, livraison, véhicules de service, etc.) qui peuvent être estimés à environ 30 % des déplacements quotidiens effectués dans la région de Montréal.
- 4 Les prévisions d'accroissement de la demande de déplacement s'appuient sur une hypothèse de statu quo de la mobilité par personne.
- 5 Les résultats présentés dans cette section sont tirés de *Indicateurs de transports urbains, Troisième enquête, 2005* de l'Association des transports du Canada (ATC). Ces données, dont l'année de référence est 1995, proviennent de l'Union Internationale des Transports Publics (UITP) et portent sur près d'une soixantaine de villes, regroupées ainsi : Canada : Calgary, Montréal, Ottawa, Toronto et Vancouver ; États-Unis : Atlanta, Chicago, Denver, Houston, Los Angeles, New York, Phoenix, San Diego, San Francisco et Washington ; Europe de l'Ouest : Amsterdam, Athènes, Barcelone, Berlin, Berne, Bologne, Bruxelles, Copenhague, Düsseldorf, Francfort, Genève, Glasgow, Graz, Hambourg, Helsinki, Londres, Lyon, Madrid, Manchester, Marseille, Milan, Munich, Nantes, Newcastle, Oslo, Paris, Rome, Ruhr, Stockholm, Stuttgart, Vienne et Zurich ; Océanie : Brisbane, Melbourne, Perth, Sydney et Wellington ; Asie : Hong Kong, Osaka, Sapporo, Singapour et Tokyo.

- 6 Examens territoriaux de l'OCDE, Montréal, Canada 2004.
- 7 Chambre de commerce du Montréal métropolitain, *Le transport en commun : un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal*, décembre 2004.
- 8 En terme absolu, il s'agit d'une augmentation de 84 000 déplacements, représentant un accroissement de l'ordre de 1,55 % par année, entre 2006 et 2021, équivalent à la hausse annuelle visée dans la *Politique québécoise du transport collectif*.
- 9 Évaluation préliminaire basée sur les coûts réels de réalisation du prolongement du métro à Laval.
- 10 L'analyse des projets de tramway réalisés dans le monde permet de définir un coût budgétaire de réalisation de 40 M\$ par kilomètre. Ces coûts ne tiennent pas compte de ceux des éléments de réaménagement urbain.
- 11 Coût unitaire de 5 M \$ par kilomètre.
- 12 Montréal poursuit les démarches quant à sa demande d'ajouter une huitième gare sur son territoire, par rapport au projet proposé qui comprend sept gares.
- 13 Source : *Enquête Origine/Destination 2003*
- 14 <http://www.statcan.ca/francais/freepub/11-008-XIF/2008001/article/10503-fr.pdf>
- 15 Québec en Forme a pour mission de soutenir des communautés qui s'engagent dans le développement d'une vision commune et dans la mise en œuvre d'actions durables ayant pour but de favoriser une vie saine et active chez les enfants de quatre à douze ans provenant surtout de milieux défavorisés, principalement par l'activité physique et sportive.
- 16 Distribution géographique des blessés de la route sur l'île de Montréal (1999-2003).
- 17 Yves Bussière, Paul Lewis, Marie-Hélène Vandersmissen et Paul-Y. Villeneuve, *Transport collectif et gestion de la demande : examen de l'impact sur la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud*, 2002, 122 pages.
- 18 Depuis 1990, partout dans le monde, le commerce des biens connaît un rythme de croissance 2,5 fois plus élevé que celui de la production.
- 19 Projet présenté dans la section sur le réseau routier.
- 20 Projet présenté dans la section sur le transport en commun.
- 21 Projet présenté dans la section sur le réseau routier.
- 22 Ministère des Transports du Québec, *Les déplacements interurbains de véhicules lourds au Québec, Enquête sur le camionnage de 1999*, avril 2003.
- 23 Projet présenté dans la section sur le réseau routier.
- 24 Ministère des Transports du Québec, *Les déplacements interurbains de véhicules lourds au Québec, Enquête sur le camionnage de 1999*, avril 2003.
- 25 Ministère des Transports du Québec, *Accidents impliquant un camion transportant des matières dangereuses – Document de travail présenté au Comité sur le transport des matières dangereuses de la Ville de Montréal*, juin 2004.
- 26 Étude réalisée en 2006 par le Centre de sécurité civile de la Ville de Montréal dans le cadre des travaux de son comité sur le transport des matières dangereuses.
- 27 Équipe HAZMAT du Service de sécurité incendie de Montréal.
- 28 Tiré du site Internet de Transports Canada, [http://www.its-sti.gc.ca/fr/qu'est-ce\\_que\\_ces\\_sti.htm](http://www.its-sti.gc.ca/fr/qu'est-ce_que_ces_sti.htm)
- 29 Tiré du site Internet du ministère des Transports du Québec, <http://www.mtq.gouv.qc.ca/fr/modes/sti.asp>
- 30 La notion de transport avancé porte sur les systèmes alternatifs de propulsion et de déplacement contribuant à une réduction de la pollution (GES, nuisance sonore) et de la congestion, à une meilleure qualité de vie, à des économies d'énergie. (Source : Centre d'expérimentation des véhicules électriques du Québec [CEVEQ]).
- 31 Actuellement, 50 % des taxes au Canada sont perçues par le gouvernement fédéral, 42 % par les gouvernements provinciaux et 8 % seulement par les municipalités.



ISBN 978-2-7647-0768-5