

**Commission du conseil municipal sur la mise en valeur du territoire,
l'aménagement urbain et le transport collectif**

**Consultation sur le Plan de transport de Montréal
Recommandations**

Les recommandations de la commission ont été adoptées à l'unanimité en assemblée publique le 22 novembre 2007. La Commission remercie tous ceux qui ont répondu à son invitation en participant aux assemblées ou en lui adressant un mémoire. Elle remercie également le Service des infrastructures, transport et environnement pour sa collaboration.

La commission appuie le Plan de transport et adresse au conseil municipal les recommandations qui suivent.

Recommandations générales

Accessibilité universelle

Considérant que la Ville de Montréal a fait de l'accessibilité universelle une priorité qui se traduit notamment dans l'aménagement du domaine public et les transports collectifs;

R-1 Que le Plan de transport fasse de l'accessibilité universelle un principe transversal en l'énonçant clairement et en associant les partenaires concernés à sa mise en œuvre;

R-2 Que tout en favorisant l'accessibilité universelle du transport en commun, le transport adapté soit amélioré pour les personnes ayant des limitations fonctionnelles;

Développement durable

Considérant que le Plan de transport doit s'arrimer au Plan d'urbanisme et au Plan stratégique de développement durable;

R-3 Que la Ville intègre à tout projet majeur d'infrastructures de transport les quatre conditions suivantes : la valorisation de la densité et de la mixité d'occupation du sol, la vitalité des activités riveraines, la qualité et la convivialité des aménagements et la mobilisation des intervenants;

Réduction de la dépendance à l'automobile

Considérant que le stationnement est un facteur déterminant dans le choix de transport des navetteurs qui ont pour destination le centre-ville;

R-4 Que Montréal se fixe l'objectif de réduire de 10% l'offre de stationnement non résidentiel de longue durée au centre-ville d'ici à 2010;

R-5 Que la Ville se donne une politique de tolérance zéro quant au respect du nombre de places autorisées sur les permis de stationnements;

Considérant que la gratuité des stationnements, particulièrement en périphérie, non seulement encourage l'utilisation de l'automobile, mais de plus exerce une concurrence déloyale envers les commerces de proximité et du centre-ville;

R-6 Que la Ville fasse du stationnement un outil de réduction de la dépendance à l'automobile partout où un service régulier de transport en commun est disponible, en demandant au gouvernement du

Québec de prendre des mesures pour mettre fin à la gratuité des grands stationnements commerciaux, industriels et institutionnels;

Considérant que le taxi sera appelé à assurer un plus grand nombre de déplacements comme complément aux transports collectifs et actifs ou substitut à l'automobile privée;

R-7 Que la Ville incite les entreprises de taxi à faire l'acquisition de véhicules éco-énergétiques d'ici cinq ans et à adopter une couleur unique pour faire en sorte que les taxis se démarquent comme alternative à la voiture solo;

Design urbain

Considérant l'attention de plus en plus grande accordée au design et à la qualité de l'aménagement urbain pour améliorer le cadre et la qualité de vie;

R-8 Que les aménagements requis par la mise en œuvre du Plan de transport (navette ferroviaire vers l'aéroport, train de l'est, modernisation de la rue Notre-Dame, voies réservées et autres) s'intègrent harmonieusement au paysage urbain et mettent l'accent sur la qualité du design urbain;

R-9 Que la Ville de Montréal profite de la mise en œuvre de son Plan de transport pour mettre en valeur les espaces publics autour des pôles et le long des axes de transport collectif et actif, à l'instar d'autres grandes villes d'Europe et d'Amérique qui ont transformé le paysage urbain à partir d'un projet d'aménagement des rives, que l'on pense par exemple à Barcelone, Bilbao ou Boston, ou de l'implantation d'un tramway comme à Strasbourg où le projet a donné lieu à une vaste entreprise de revitalisation urbaine.

Priorités de mise en œuvre

Considérant que la mise en œuvre du Plan de transport devra se faire progressivement;

R-10 Que soient mises en œuvre prioritairement et sans attendre, les mesures qui peuvent être financées à même les disponibilités budgétaires municipales;

Campagne de sensibilisation

Considérant que le Plan de transport qui inclut la Charte du piéton affirme la primauté du piéton dans le système de transport;

R-11 Que la Ville, avec ses partenaires, mette en place une campagne pour sensibiliser l'ensemble des citoyens au partage de l'espace public dans un esprit de civisme pour leur propre sécurité et celle d'autrui;

Indicateurs de suivi

Considérant que la Ville doit afficher clairement sa cible de réduction du nombre de véhicules automobiles sur son territoire et des émissions de gaz à effet de serre selon des échéanciers prévus au Plan de transport;

R-12 Que le Plan de transport fasse l'objet d'un suivi annuel qui soit rendu public, permettant de mesurer l'impact des mesures mises en œuvre à l'aide d'indicateurs précis, clairs et quantifiables sur la part modale des transports, l'émission de gaz à effet de serre, les mesures d'apaisement de la circulation et autres données pertinentes;

R-13 Que l'Administration municipale prenne des mesures pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 20% d'ici 2010, de 30% d'ici 2020 et de 80% d'ici 2050, dans le respect de l'adhésion de Montréal au Protocole de Kyoto;

R-14 Que la Ville de Montréal prenne des mesures pour réduire de 20% le nombre de déplacements en automobile et le nombre de kilomètres parcourus en automobile à Montréal d'ici à 2021;

1^{er} chantier : Planter un réseau de tramway au Centre de l'agglomération

R-1.1 Que le réseau initial du tramway, constitué de la ligne du Havre, la ligne du Parc et la ligne Côte-des-Neiges, soit implanté en une seule et même phase;

R-1.2 Que la Ville encourage les arrondissements et les villes du sud-ouest de l'île à se concerter pour implanter un tram train les reliant au centre-ville, en utilisant les emprises ferroviaires actuelles, ce qui constituerait du même coup une mesure de mitigation durant les travaux de réfection de l'échangeur Turcot;

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

R-3.1 Que la STM veille à ce que les nouveaux équipements soient ergonomiques et offrent une douceur de roulement et de freinage afin d'améliorer la sécurité des usagers;

R-3.2 Que la STM diversifie sa flotte de véhicules au fur et à mesure qu'elle procède à son renouvellement pour mieux desservir certains secteurs comme le Vieux-Montréal;

R-3.3 Que la Ville procède prioritairement au réaménagement des abords de la station de métro Champ-de-Mars, pour que l'accès au Vieux Montréal, au Vieux Port et à l'hôtel de ville soit plus accueillant;

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

Considérant une proposition selon laquelle, en transformant la ligne bleue du métro en tramway souterrain et de surface jusqu'à Anjou, cela pourrait permettre d'offrir un meilleur service et à moindre coût;

R-4.1 Que le métro soit prolongé jusqu'à Pie IX d'ici cinq ans et que l'on procède en parallèle, dans les 18 mois à venir, à une étude comparée des deux technologies propres au métro et au tramway en vue d'offrir un service de Pie IX jusqu'à Saint-Léonard et Anjou en respectant le tracé proposé;

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

Tarifification

R-5.1 Que la STM maintienne la tarification à des seuils raisonnables ne dépassant pas, en cas d'augmentation, la hausse du coût de la vie;

R-5.2 Que la STM implante un projet pilote avec les universités afin d'accorder un accès universel au transport en commun à tous les étudiants, en incluant les coûts dans les frais étudiants;

R-5.3 Que la STM explore de nouveaux partenariats, entre autres avec les institutions culturelles, pour offrir des billets de transport en commun aux personnes qui prennent des abonnements;

R-5.4 Que la STM introduise une tarification flexible, comme le ticket liberté de 2 heures ou de 24 heures en tout sens sur le réseau;

Service à la clientèle

R-5.5 Que la STM se dote d'un programme de formation continue pour améliorer son service à la clientèle;

R-5.6 Que la STM réalise une campagne auprès des usagers pour les sensibiliser au civisme;

Développement

R-5.7 Que la Ville réalise une étude du potentiel de développement en hauteur des édicules du métro pour maximiser l'utilisation de l'espace et l'achalandage, dans l'esprit du développement de noyaux urbains autour de pôles de transports collectifs, communément appelé *TOD (Transit Oriented Development)*;

R-5.8 Que la STM favorise, aux points de correspondance majeurs, une offre de services multiples permettant d'économiser temps et déplacements pour faire les courses ou accomplir toute autre tâche quotidienne;

Trains de banlieue

R-5.9 Que l'AMT veille à ce que les nouveaux équipements offrent une douceur de roulement et de freinage pour la sécurité des usagers et pour la quiétude des quartiers riverains;

R-5.10 Que l'AMT améliore l'offre de service des trains de banlieue en augmentant la fréquence et en prolongeant le service au-delà des heures de pointe dans les deux sens, aussi bien en direction de la banlieue qu'en direction de Montréal;

R-5.11 Que l'AMT offre des places de stationnement en nombre suffisant à l'extérieur de l'île de Montréal;

6^e chantier : Favoriser le covoiturage

R-6.1 Que le Plan de transport se donne pour objectif de freiner la croissance de l'automobile en cinq ans et s'engage à réduire le nombre de véhicules sur son territoire entre cinq et dix ans, au profit du transport en commun, de l'autopartage, du covoiturage et des taxis collectifs;

R-6.2 Que Québec offre des incitatifs afin d'encourager les automobilistes à pratiquer le covoiturage (mesures fiscales, rabais sur les coûts de stationnement, etc.);

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

R-7.1 Que le Service des infrastructures, transport et environnement obtienne un avis technique sur la possibilité d'étendre le réseau de tramway vers la rive sud en empruntant le pont Victoria ou Champlain, en chaussée partagée avec les taxis et le covoiturage, comme option alternative au SLR dans le prolongement de la rue Peel;

R-7.2 Que l'on explore la possibilité d'exploiter des corridors de transport fluvial à des fins de transport collectif;

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

R-10.1 Que chaque arrondissement, en particulier au centre-ville, prépare un plan de gestion des déplacements conformément au Plan de transport et à l'intérieur d'un délai de deux ans;

11^e chantier : Moderniser la rue Notre-Dame

R-11.1 Que la modernisation de la rue Notre-Dame intègre un plan d'aménagement visant à ouvrir une fenêtre sur le fleuve entre le pont Jacques-Cartier et Iberville, donnant accès aux rives, dans le même esprit que ce qui est proposé par la Société du Havre à l'ouest.

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

R-13.1 Que la Ville fixe des objectifs quantifiables pour le réseau cyclable et pour la part modale du vélo, en visant à doubler la part actuelle du vélo au cours des 7 prochaines années pour la porter à 3,2 % en 2014;

R-13.2 Que la Ville adopte un règlement pour obliger les propriétaires et gestionnaires de stationnements au centre-ville à réserver des espaces pour vélos et qu'elle encourage les propriétaires d'immeubles résidentiels et commerciaux à installer des supports à vélos;

R-13.3 Que les cyclistes soient autorisés à emprunter les voies réservées aux autobus et aux taxis en prévoyant un élargissement de ces voies;

R-13.4 Que la Ville fasse des représentations auprès du gouvernement du Québec pour amender le Code de la sécurité routière afin de permettre aux cyclistes de rouler à contresens dans des sens uniques, là où le faible débit de voitures le permet;

R-13.5 Que la Ville revoie l'aménagement des passages sous les viaducs pour un partage sécuritaire de la chaussée entre automobilistes, cyclistes et piétons;

R-13.6 Que la complémentarité entre le vélo et le transport en commun se traduise par des mesures concrètes, notamment en levant toute interdiction des vélos dans le métro;

R-13.7 Que la Ville modifie le chemin Remembrance et la voie Camillien-Houde en une simple route à deux voies pour réduire la circulation de transit sur le mont Royal et permettre l'aménagement de voies réservées aux transports actifs;

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

R-14.1 Que la Charte du piéton, qui a fait l'objet d'une consultation publique en 2006, soit annexée au Plan de transport;

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

R-15.1 Que la Ville identifie les rues du centre-ville qui pourraient être piétonnisées et que l'on intègre des zones sans voiture à l'aménagement de grands secteurs en développement;

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

R-16.1 Que la Ville précise les modalités de création des quartiers verts, le partage des responsabilités et les sommes allouées;

R-16.2 Que les normes d'aménagement des stationnements soient améliorées en vue d'en recouvrir la surface d'un revêtement permettant d'augmenter la superficie de verdure sur l'île et contribuant à contrer les îlots de chaleur;

17^e chantier : Accroître la sécurité des déplacements

R-17.1 Que la Ville se donne comme objectif de réduire de moitié le nombre d'accidents au cours des dix prochaines années;

R-17.2 Que la Ville établisse des priorités d'intervention parmi les intersections à sécuriser chaque année;

R-17.3 Que le Plan de transport réaffirme le choix de la Ville de Montréal d'interdire le virage à droite au feu rouge;

R-17.4 Que les limites de vitesse avec photo-radars soient appliquées là où les problèmes de vitesse excessive sont récurrents;

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

R-18.1 Que la Ville de Montréal s'oppose à toute augmentation de la capacité routière donnant accès à Montréal ou dans l'île, y compris le prolongement de l'autoroute 25, en invitant le ministère des Transports du Québec à suspendre l'ensemble de ses projets routiers, le temps de réévaluer leur pertinence en fonction de l'objectif de réduction de la circulation automobile au profit du transport collectif et actif;

Considérant que la commission a reçu plusieurs propositions ou objections concernant des projets qui visent à compléter le réseau routier, entre autres le raccordement des boulevards Cavendish et Toupin et le prolongement du boulevard Rodolphe-Forget;

R- 18.2 Que le projet de raccordement des boulevards Cavendish et Toupin que préconisent le Plan d'urbanisme et le Plan de transport, soit révisé en prolongeant le boulevard Cavendish vers le boulevard Henri-Bourrassa, mais non pas dans l'axe de Toupin, afin de protéger la quiétude de ses résidents ;

R- 18.3 Que le Service des infrastructures, transport et environnement consulte chaque arrondissement concerné pour évaluer les impacts et déterminer les tracés;

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

Considérant les engagements du Plan de transport en matière de qualité de vie et d'environnement;

R-19.1 Que le gouvernement du Québec mette en place des mécanismes permettant d'effectuer des enquêtes origine/destination dans le transport de marchandises pour être en mesure de réglementer l'industrie du camionnage dans le but de l'amener à utiliser des véhicules plus compatibles avec le milieu urbain, c'est-à-dire moins gros et moins bruyants, et à faire affaire avec des centres de distribution de marchandises sur l'île;

R-19.2 Que la situation du camionnage fasse l'objet d'une nouvelle évaluation et que l'on apporte des correctifs s'il y a lieu au plan de camionnage afin d'assurer la qualité de vie des résidents tout en desservant les entreprises;

R-19.3 Que l'on favorise le transport de marchandises par train, plutôt que par camion à l'arrivée et au départ du territoire montréalais pour les déplacements de longue distance;

R- 19.4 Que les infrastructures de transport ferroviaire soient préservées dans une perspective de cohabitation harmonieuse avec les zones résidentielles adjacentes;

R-19.5 Que le ministère des Transports du Québec accélère le parachèvement de l'autoroute 30, comme voie de contournement importante pour le camionnage;

20^e chantier : Revoir la gouvernance

R-20.1 Que la Ville de Montréal utilise son Plan de transport auprès de la CMM pour la mise en œuvre d'un plan stratégique, intégré, global pour le transport sur l'ensemble de son territoire;

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

R-21.1 Que la Ville impose des péages en modulant les tarifs, notamment selon le nombre de passager à bord du véhicule;

R-21.2 Que les revenus du péage soient investis dans le développement du transport en commun;

R-21.3 Que Montréal poursuive ses efforts avec les autres grandes villes canadiennes pour que le gouvernement fédéral mette en œuvre une politique nationale des transports urbains.