



**MÉMOIRE PRÉPARÉ CONJOINTEMENT PAR LA VILLE DE MONTRÉAL
ET LA SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL**

**Présenté dans le cadre de la consultation pour l'élaboration
de la Politique de mobilité durable du Québec**

Le 16 août 2017

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	5
 MONTRÉAL, VILLE INCONTOURNABLE POUR LA MOBILITÉ DURABLE DU QUÉBEC	6
THÈME 1 :	
RÉDUCTION DE LA CONSOMMATION DE PÉTROLE ET DES ÉMISSIONS DE GES	7
THÈME 2 :	
DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET PERFORMANCE DU SYSTÈME DE TRANSPORT	12
THÈME 3 :	
SÉCURITÉ ET SANTÉ PUBLIQUE	13
THÈME 4 :	
AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE VIE ET MOBILITÉ AU SERVICE DES CITOYENS	15
THÈME 5 :	
TRANSPORT DES PERSONNES (COLLECTIF, ACTIF ET ROUTIER)	16
THÈME 6 :	
TRANSPORT DES MARCHANDISES	22
THÈME 7 :	
AMÉNAGEMENT INTÉGRÉ ET DÉVELOPPEMENT DURABLE DES TERRITOIRES	24
THÈME 8 :	
INNOVATION : TRANSPORT INTELLIGENT, VÉHICULES AUTONOMES, AUTOPARTAGE	25
THÈME 9 :	
FINANCEMENT ET ÉCOFISCALITÉ	27
 CONCLUSION	28
 LISTE DES RECOMMANDATIONS	29

INTRODUCTION

Le 28 mars 2017, lors du dévoilement du budget 2017-2018, le Gouvernement du Québec a annoncé des investissements majeurs en transport collectif et a précisé que le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET) allait être doté d'une politique de mobilité durable en avril 2018. Le gouvernement a annoncé du même coup qu'il visait une augmentation de 5 % de l'achalandage et de 10 % du service de transport collectif pour 2021.

La Ville de Montréal et la Société de transport de Montréal (STM) étaient présentes lors de la rencontre de démarrage des travaux qui a été organisée par le Ministère le 9 juin 2017 à Québec. Au moyen du présent mémoire, nous souhaitons partager des informations avec le Ministère afin qu'il tienne compte des spécificités de Montréal et de la STM lors de la rédaction de sa politique. Nous nous attendons à être consultés plus particulièrement lorsqu'un projet de politique sera prêt à l'automne.

Cette politique visera à appliquer les composantes de développement durable au transport, à les planifier autrement et à s'assurer que les interventions en matière de mobilité durable tiennent compte d'une vision multimodale des transports ainsi que des besoins des partenaires et du milieu municipal. Cette politique influencera le Plan québécois des infrastructures, les divers plans d'action modaux et sectoriels, sans oublier les programmes et mesures qui en découlent.

Comme il est prévu, la Ville de Montréal et la STM souhaitent que la Politique soit cohérente avec les plans et politiques du gouvernement déjà en place, notamment avec le Plan d'action de développement durable 2020 du MTMDET; le Plan de lutte contre les changements climatiques (-20 % de GES en 2020, -37,5 % en 2030); la Politique énergétique 2030 (-40 % de pétrole consommé en 2030, dont évidemment une part proviendra du secteur des transports); le Plan d'action en électrification des transports, etc.

La Ville de Montréal et la STM souhaitent donc que la Politique de mobilité durable prenne en compte les préoccupations et les besoins des citoyens en ce qui a trait à la mobilité durable visant l'inclusion sociale et la réduction des inégalités sociales. La Politique devra intégrer les principes de développement durable et s'arrimer aux orientations, actions et mesures prévues à la Stratégie gouvernementale de développement durable 2015-2020 de même qu'au plan Montréal durable 2016-2020¹ et au Plan de développement durable de la STM². Cet arrimage permettra de mieux tenir compte des enjeux sociaux, économiques et environnementaux montréalais.

1. Voir le Plan Montréal durable 2016-2020 joint

2. Voir le Plan de développement durable de la STM joint

MONTREAL, VILLE INCONTOURNABLE POUR LA MOBILITÉ DURABLE DU QUÉBEC

En matière de mobilité, les choix gouvernementaux affectent Montréal directement et fortement, qu'il s'agisse de réaliser ou de financer des projets de transport, de gérer la congestion, d'effectuer la planification urbaine, de composer avec les impacts des changements climatiques ou de veiller à la qualité de l'air.

Montréal s'est donné comme objectif de construire une métropole du 21^e siècle, pour les gens, avec des modes de transport sûrs, durables, accessibles et équitables qui soutiennent une économie forte et une qualité de vie dynamique.

Pour relever ces différents défis, la Ville de Montréal et la STM mettent actuellement en œuvre plusieurs plans d'action cohérents avec la vision d'une politique de mobilité durable. Elles accueillent donc avec enthousiasme la volonté du gouvernement de se doter d'une vision intégrée de la mobilité durable qui poursuive des objectifs ambitieux et mesurables. Avec cette politique, le gouvernement devrait appuyer l'expertise montréalaise et permettre à la Ville et à la STM de déterminer les actions à privilégier sur son territoire. La Politique devra prévoir un réflexe Montréal à plusieurs égards, puisque Montréal a l'autonomie et l'expertise nécessaires pour assurer le succès de nombreuses actions.

Recommandation 1

La Ville de Montréal et la STM recommandent que la Politique de mobilité durable :

- Prévoie un Réflexe Montréal dans l'ensemble de sa rédaction à plusieurs égards, puisque Montréal a l'autonomie et l'expertise nécessaires pour assurer le succès de nombreuses actions;
- Inclue un chapitre Montréal qui devra avoir suffisamment de flexibilité pour rester cohérent avec les orientations et projets de la Ville même lorsque celle-ci fera la mise à jour de ses propres planifications, et ce, tout au long de la période couverte par la Politique du gouvernement. Ce chapitre devra également prévoir le soutien de projets spécifiques à la métropole, dont ceux répondant aux enjeux actuels de l'Est de Montréal et du Centre-Ville³.
- Soit cohérente avec les objectifs de réduction de GES visés par la Ville et avec les politiques et plans de la Ville et de la STM suivants, tout en soutenant leur mise en œuvre :
 - o le Plan Montréal durable 2016-2020,
 - o le Plan de développement durable de la STM,
 - o le Plan de réduction des émissions de GES de la collectivité montréalaise 2013-2020⁴,
 - o la Politique de stationnement de la Ville de Montréal⁵,
 - o la Stratégie d'électrification des transports 2016-2020 de Montréal⁶,
 - o la Politique sur l'industrie du taxi de Montréal⁷,
 - o le Plan stratégique à l'égard des systèmes de transport intelligent (STI)⁸,
 - o le Plan stratégique de Montréal Ville intelligente et numérique⁹.

3. Voir le Plan d'action de la Stratégie Centre-Ville joint

4. Voir le Plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre de la collectivité montréalaise 2013-2020 joint

5. Voir la Politique de stationnement jointe

6. Voir la Stratégie d'électrification des transports 2016-2020 jointe

7. Voir la Politique sur l'industrie du taxi joint

8. Voir le Plan stratégique à l'égard des systèmes de transport intelligent (STI) joint

9. Voir le Plan stratégique de Montréal Ville Intelligente et numérique joint

THÈME 1

RÉDUCTION DE LA CONSOMMATION DE PÉTROLE ET DES ÉMISSIONS DE GES

Selon les données les plus récentes disponibles, en 2013, les transports constituaient le secteur qui contribue le plus aux émissions de GES de la collectivité montréalaise et comptaient pour 42 % des émissions, en hausse de 14 % par rapport à l'année 1990¹⁰. À l'échelle québécoise, les transports étaient responsables de 42 % des émissions totales en 2014, en hausse de 20 % par rapport à 1990. Le transport routier qui, à lui seul, est responsable de 34 % des émissions totales québécoises, a vu ses GES augmenter de 27 % depuis 1990. Cette hausse s'explique, d'une part, par l'explosion du nombre de camions légers et autres VUS (hausse de 202 % depuis 1990 / hausse de 120 % d'émissions) et, d'autre part, par les émissions des camions lourds, qui ont augmenté de 90 % depuis 1990¹¹.

Une étude récente réalisée pour le compte de la STM en collaboration avec le MTMDET, le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques (MDDELCC) et plusieurs partenaires métropolitains a permis d'évaluer qu'à l'échelle métropolitaine le transport collectif permet d'éviter l'émission de 3,9 MT de CO₂, soit l'équivalent de près de 5 % de l'ensemble des émissions de GES du Québec (ou 14 % des émissions du transport routier)¹². Ces GES évités sont le résultat de la réduction de la circulation automobile (735 KT), de l'atténuation des effets de la congestion routière (836 KT) et de la densification du territoire (2343 KT) que permet le transport collectif dans la grande région métropolitaine. À elle seule, la STM contribue à éviter le rejet de 2,3 MT de CO₂. Pour chaque tonne émise, la STM soustrait 20 tonnes de GES. De plus, elle déploie constamment des efforts afin de réduire son empreinte de carbone : intégration des principes du développement durable dans tous les aspects de ses activités, acquisition de véhicules hybrides, électrification de ses flottes, etc.

La Ville de Montréal s'est engagée à réduire de 30 % les GES de la collectivité d'ici 2020. En matière de transport, le Plan de réduction des émissions de GES de la collectivité montréalaise 2013-2020 préconise notamment le développement du transport en commun et des transports actifs, l'optimisation du stationnement, la gestion de la demande et, enfin, le soutien aux autres moyens de transport alternatifs à l'auto solo. Il y a consensus dans la communauté montréalaise sur l'importance de s'attaquer à ce chantier en priorité.

En 2015, la Ville s'est engagée à réduire les GES de la collectivité de 80 % d'ici 2050 par rapport à 1990 en souscrivant à la déclaration du Sommet des élus locaux pour le climat à Paris.

Il est évident que, en raison de sa condition de pôle économique régional, Montréal se retrouve au cœur des déplacements quotidiens de centaines de milliers de personnes provenant de son territoire et des territoires limitrophes. L'importance que revêt la Politique de mobilité durable du gouvernement pour Montréal est

10. Source : Ville de Montréal, Inventaire des émissions de gaz à effet de serre 2013, Collectivité montréalaise, http://ville.montreal.qc.ca/pls/portal/docs/PAGE/ENVIRO_FR/MEDIA/DOCUMENTS/invent_ges_collectivite_2013_fr.PDF

11. Source : Ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, 2016, Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2014 et leur évolution depuis 1990, <http://www.mddelcc.gouv.qc.ca/changements/ges/2014/Inventaire1990-2014.pdf>

12. Source : Société de transport de Montréal et al. 2016, Rapport de quantification des émissions de gaz à effet de serre évitées par le transport en collectif dans la région métropolitaine de Montréal, http://www.stm.info/sites/default/files/pdf/fr/rapport_quantification_ges_evites.pdf

primordiale, compte tenu non seulement des objectifs de réduction des émissions de GES qu'elle s'est fixés, mais aussi des objectifs de réduction du Québec.

De plus, il est fort important que les gouvernements s'entendent sur un protocole de quantification des GES qui soit applicable à l'ensemble des projets d'infrastructure de transport et qui ainsi permette d'éviter les doublages entre les gouvernements et les municipalités.

Réduction des trajets parcourus en véhicules motorisés

Les actions les plus efficaces pour réduire les GES du secteur des transports sont évidemment celles qui favorisent les déplacements des citoyens en transports non motorisés.

Aménagement urbain durable

Il est donc impératif que, de concert avec les gouvernements, les municipalités pensent mieux leur aménagement de manière à freiner l'étalement urbain, à soutenir la mixité des usages et à planifier des quartiers complets, denses et conviviaux. Certaines mesures interpellent aussi les compétences provinciales en la matière, comme le soutien accru à une offre variée de services et aux commerces de proximité grâce à des outils fiscaux ou réglementaires ainsi que la priorisation d'une croissance immobilière en insertion urbaine, dans les aires TOD (*Transit Oriented Development*) et, entre autres, dans les secteurs à transformer au sein du territoire urbanisé, pour favoriser les déplacements actifs. La Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) représente un joueur clé dans ce domaine, avec son Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD).

Infrastructures favorisant le transport actif et sécuritaire

En plus des mesures d'aménagement, une accélération du développement du réseau cyclable sécuritaire et efficace s'avère impérative. Il en va de même pour les autres infrastructures favorisant le transport actif, comme l'installation de stationnements sécurisés pour les vélos aux abords des stations de transport collectif et autres infrastructures favorisant la marche et la sécurité des piétons.

Réduction des trajets parcourus en auto solo

Les actions qui favorisent la diminution des déplacements en auto solo sont considérées comme les plus efficaces, après les mesures qui permettent d'éviter les déplacements motorisés. Ces actions impliquent un aménagement du territoire qui soit conséquent avec l'usage des modes de transport durables et une diminution de la place de l'automobile à l'égard de son utilisation et de l'espace qu'elle occupe dans le domaine public.

Offre de transport collectif et multimodal

À l'échelle métropolitaine, le transport collectif permet d'éviter l'émission de 3,9 MT de GES, ou l'équivalent de 5 % des émissions totales du Québec. Il faut bâtir sur cet acquis pour multiplier encore davantage les alternatives à l'auto solo. Lors de certaines consultations, les Montréalais ont dit qu'ils accordaient une grande importance à l'augmentation significative de l'offre et de la qualité des services de transport collectif, bus et métro, sur tout le territoire et dans les zones industrielles de l'agglomération. Il en va de même pour l'accélération du développement des voies réservées aux autobus et des systèmes rapides par bus (SRB) ainsi que des

technologies innovantes qui facilitent l'expérience des usagers, sans oublier le développement de la mobilité intégrée, qui assure une meilleure continuité entre les réseaux.

Réduction de l'attrait de l'auto solo

L'auto solo doit perdre de son attrait. La Politique de stationnement de la Ville de Montréal adoptée en juin 2016 propose six stratégies afin que le stationnement serve à réduire la dépendance à l'auto solo. L'une de ces stratégies consiste à créer un environnement plus propice au déploiement d'une mobilité durable en repensant notamment le partage actuel de la chaussée. Une autre stratégie vise à arrimer la gestion du stationnement avec les objectifs de mise en valeur du territoire.

Lors de la consultation montréalaise sur la réduction de la dépendance aux énergies fossiles, plusieurs mesures visant à diminuer l'attrait de l'auto solo ont été proposées par les citoyens, notamment la réduction de l'offre de stationnement pour l'auto individuelle, l'augmentation de l'offre d'autopartage et l'adoption, par les employeurs, d'un plan de gestion des déplacements.

Réduction des émissions moyennes par véhicule

En complément, tout en facilitant et en développant des offres alternatives de transport attrayantes, des mesures doivent être mises de l'avant afin de diminuer les émissions moyennes par véhicule.

Électrification des transports

L'électricité produite et distribuée au Québec étant habituellement considérée comme une énergie renouvelable, l'électrification des modes de transport constitue un aspect important des mesures de réduction des émissions de GES. Visant à réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 30 %, comparativement au niveau de 1990, et à devenir le leader nord-américain dans le domaine de l'électrification des transports et de la mobilité durable d'ici 2020, la Ville de Montréal a élaboré sa stratégie d'électrification des transports 2016-2020. Dans le cadre de cette stratégie, Montréal compte notamment installer 1 000 bornes de recharge pour véhicules électriques; remplacer graduellement plus de 200 véhicules de son parc par des véhicules électriques; et appuyer la STM pour l'électrification de son parc d'autobus. En avril 2017, la Ville a aussi créé un institut de l'électrification des transports intelligents.

Pleinement engagée dans l'électrification des transports collectifs, la STM entend acquérir uniquement des bus 100 % électriques au plus tard en 2025, avec les meilleures technologies disponibles. D'ici là, elle n'acquiert plus désormais que des véhicules hybrides qui permettent une économie de carburant appréciable (jusqu'à 30 %). Elle teste également différentes technologies d'électrification, tant pour ses véhicules de service que pour ses autobus.

Depuis le printemps 2017, le projet Cité-Mobilité a d'ailleurs permis la mise en service régulier de trois véhicules 100 % électriques à recharge rapide. La ligne Monk, sur laquelle ces véhicules sont déployés, est desservie par huit véhicules et pourrait donc accueillir jusqu'à cinq véhicules 100 % électriques supplémentaires. Les défis liés à l'électrification restent cependant nombreux : véhicules plus coûteux, adaptation des infrastructures, factures d'électricité et coûts d'exploitation plus élevés, intégration des infrastructures de recharge en milieu urbain, etc.

Il est donc important de poursuivre l'électrification des transports collectifs, de mettre en place des conditions qui favorisent l'électrification et de pouvoir compter sur la contribution financière du gouvernement en ce qui a trait aux coûts additionnels qu'engendre l'électrification. Sur ce chapitre, le retrait du tarif L à la STM en 2014 a envoyé un signal qui contredit les objectifs gouvernementaux d'électrification. Il faudrait plutôt mettre en place une tarification de l'électricité qui encourage l'électrification des transports collectifs. Le premier pas dans cette direction devrait être le rétablissement de l'accès au tarif L pour les exploitants de transport collectif.

Pour encourager la réduction des GES et la dépendance aux hydrocarbures du transport collectif, le gouvernement pourrait aussi financer le déploiement de nouveaux bus et véhicules de service 100 % électriques, comme dans le cadre du projet Cité-Mobilité.

Système de *bonus-malus*

La Ville et la STM appuient le principe de l'instauration d'un système de *bonus-malus* qui pénalise les acheteurs de véhicules consommant plus de carburant et récompense les acheteurs de véhicules à zéro émission ou consommant moins de carburant. De plus, dans sa politique de stationnement, la Ville vise l'implantation d'un système de *bonus-malus* pour la tarification des vignettes de stationnement dans les rues résidentielles.

Transport des marchandises et réduction des GES

La Ville privilégie l'accroissement de l'usage des moyens de transport générant moins d'émissions de GES par quantité de marchandises transportées, comme le train ou le bateau, et encourage l'électrification des flottes de camions de transport routier ainsi que l'usage du gaz naturel liquéfié. La circulation des poids lourds en milieu urbain est aussi une préoccupation des citoyens. Il serait important que Montréal puisse mettre en œuvre avec le gouvernement plusieurs mesures visant à limiter le nombre de trajets effectués par des véhicules lourds en milieu urbain et à réduire les émissions de GES. À cet effet, une des mesures prévues à la Politique de stationnement consiste à évaluer la faisabilité d'un centre de distribution urbain (CDU), soit une plateforme mutualisée et des véhicules électriques assurant la livraison dans le « dernier kilomètre ». De plus le développement de la zone logistique de Montréal à proximité des installations portuaires pourrait permettre de raccourcir les trajets de camionnage. Ces mesures auraient des avantages économiques et sociaux, dont la réduction de la congestion, l'amélioration de la qualité de l'air, la diminution des dépenses en transport des ménages, la diminution des coûts liés au système de santé, sans oublier les impacts positifs sur la vitalité des quartiers et la création d'emplois.

Adaptation aux changements climatiques

Le domaine du transport est une source importante d'émission de GES et une cause directe et importante des changements climatiques. Les prévisions climatiques démontrent que ces changements seront accompagnés par un accroissement de l'intensité ou de la gravité de certains phénomènes météorologiques extrêmes. Il s'agit là d'enjeux de sécurité civile pouvant avoir des impacts socio-économiques importants pour les collectivités. Les choix de société ciblant la réduction des émissions de GES et l'adaptation aux risques climatiques auront un impact sur la résilience des communautés et des grandes villes. Il est donc important que la Politique de mobilité durable s'arrime avec les stratégies du gouvernement en

matière d'adaptation aux changements climatiques afin de favoriser le développement de la société et des communautés résilientes en appuyant les municipalités pour qu'elles consolident leurs actions, notamment en ce qui concerne les mesures d'adaptation aux changements climatiques.

Recommandation 2

La Ville de Montréal et la STM recommandent que :

- La Politique de mobilité durable identifie un objectif spécifique de réduction de GES pour le secteur du transport relativement aux objectifs du Plan de lutte contre les changements climatiques;
- Le gouvernement mette en place une tarification de l'électricité qui encourage l'électrification des transports collectifs, notamment en rétablissant l'accès au tarif L, et qu'il soutienne le déploiement de bus électriques additionnels (Cité-Mobilité);
- La Politique de mobilité durable prévoit des mesures cohérentes avec les outils d'aménagement pour favoriser un aménagement urbain durable, freiner l'étalement urbain et réduire l'attrait de l'auto solo;
- Le gouvernement assure l'intégration du transport actif et de la mobilité durable dans tout projet d'infrastructure de transport.

THÈME 2

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET PERFORMANCE DU SYSTÈME DE TRANSPORT

Il est évident que les enjeux de congestion routière nuisent à la performance économique de la grande région de Montréal. En 2008, par exemple, la congestion routière a entraîné des pertes de 1,85 G\$¹³. L'utilisation d'autres modes de transport que l'auto solo comme le transport collectif et actif permet d'atténuer la congestion et ses conséquences, aide à la circulation des marchandises, soutient une plus grande productivité dans la métropole et améliore le fonctionnement du marché du travail.

Secteurs d'emplois et pôles économiques

De plus, l'une des orientations phares du Schéma d'aménagement et de développement de Montréal consiste à soutenir la vitalité et la complémentarité des secteurs d'emploi et des grands pôles économiques montréalais en améliorant notamment la desserte en transport (routier, collectif et actif) et à réaliser des aménagements de qualité, bien intégrés au territoire. Montréal insiste particulièrement sur l'optimisation à des fins économiques des zones d'emploi existantes qui sont sous-utilisées plutôt que sur l'expansion du territoire urbanisé. Ainsi, le développement des systèmes de transport ne doit pas servir à étendre inconsidérément le périmètre d'urbanisation, qui lui-même alimente la demande en transport.

13. Source : Ministère des Transports du Québec, 2014, Évaluation des coûts de la congestion routière dans la région de Montréal pour les conditions de référence de 2008, <http://www.bv.transports.gouv.qc.ca/mono/1165444.pdf>

THÈME 3

SÉCURITÉ ET SANTÉ PUBLIQUE

Sécurité routière et santé publique

Le 27 février 2017, dans le cadre de la consultation de la SAAQ¹⁴, la Ville de Montréal a publié un mémoire sur la sécurité routière suggérant au gouvernement près de 60 pistes d'action qui devraient être prises en compte dans la Politique de mobilité durable. À titre d'exemple, il serait crucial que la vision zéro soit adoptée par le gouvernement et les différents acteurs du transport; que le principe de prudence soit intégré au code de sécurité routière et aux politiques du gouvernement; que l'éducation et la sensibilisation du public soient améliorées; et que le code de sécurité routière soit revu à court terme en intégrant plusieurs modifications demandées par la Ville de Montréal. La Ville travaille actuellement sur son Plan d'action Vision zéro. Les gouvernements auraient donc intérêt à assurer la cohérence des divers plans et politiques en matière de sécurité et de santé publique.

Transport de matières dangereuses

La gestion du transport de marchandises dangereuses est une compétence partagée. Des infrastructures telles que les oléoducs et les gazoducs font partie intégrante du réseau de transport de marchandises dangereuses. Par conséquent, ils doivent être considérés dans la Politique au même titre que les autres modes de transport.

Transport de marchandises dangereuses et risques associés

La qualité et la fiabilité des informations disponibles sur le transport de marchandises dangereuses au Québec et sur le territoire montréalais varient en fonction du mode de transport et de la compétence. En ce qui a trait au transport de matières dangereuses par train, les compagnies ferroviaires doivent, depuis 2013, transmettre des données concernant la nature et le volume des marchandises dangereuses qui sont transportées sur le territoire d'une municipalité. Ces informations permettent de dresser un portrait général sur le transport de marchandises dangereuses par voie ferroviaire et aident à la préparation des interventions en cas d'urgence. En revanche, les informations disponibles sur les itinéraires, la quantité et la nature des produits ainsi que les horaires de transport de marchandises dangereuses sur le réseau routier sont rares, tandis que les informations qui sont disponibles n'ont pas été actualisées depuis la dernière enquête sur le transport datant de 1993. La Ville de Montréal croit que le gouvernement devrait inclure dans ses priorités l'établissement d'un portrait du transport de marchandises dangereuses au Québec, notamment sur le territoire de l'agglomération de Montréal en raison de son rôle stratégique et central en matière de transport. L'appréciation des risques liés à ce portrait, notamment par la mise au point d'une méthodologie commune, devrait être une priorité afin que les municipalités puissent intégrer cet enjeu dans le développement de leur territoire.

14. Voir le mémoire joint de la Ville de Montréal présenté dans le cadre de la consultation publique sur la sécurité routière

Réduction des risques liés au transport de marchandises dangereuses

Depuis la mise en place des systèmes ferroviaires et routiers tels qu'on les connaît, la société et le transport de marchandises ont évolué. D'un côté, les villes se sont densifiées autour des infrastructures ferroviaires et routières et, d'un autre côté, les caractéristiques, les volumes et le type de marchandises dangereuses nécessaires au développement économique et industriel ont changé. Dans le cas des convois ferroviaires, par exemple, il y a eu au cours de dernières années une forte augmentation des convois pétroliers, dont plusieurs sont destinés à l'exportation et ne font que transiter à travers des milieux urbains denses, comme c'est le cas sur le territoire de l'agglomération de Montréal. Considérant ce contexte, il nous semble opportun que la Politique accorde la priorité à l'évaluation des mesures de prévention les plus susceptibles de réduire les risques comme, par exemple, la construction de voies de contournement dans les grands centres urbains et de chemins clés.

Partage des informations entre les différents gouvernements

Considérant que la gestion du transport de marchandises dangereuses est partagée entre les différents ordres de gouvernement, la Ville de Montréal est d'avis que la Politique devrait favoriser l'établissement de mécanismes assurant un partage dynamique des informations et harmoniser les réglementations ainsi que les pratiques liées au transport de marchandises dangereuses.

Recommandation 3

La Ville de Montréal et la STM recommandent que la Politique de mobilité durable :

- Inclue les pistes d'action proposées dans le mémoire de la Ville de Montréal en matière de sécurité routière;
- Prévoie l'établissement d'un portrait du transport de marchandises dangereuses pour l'ensemble des modes utilisés, l'évaluation de mesures de prévention menant à une réduction des risques, l'établissement de mécanismes assurant un partage dynamique des informations et l'harmonisation des réglementations et des pratiques en la matière entre les gouvernements et les municipalités.

THÈME 4

AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE VIE ET MOBILITÉ AU SERVICE DES CITOYENS

Qualité de vie

En raison des orientations d'aménagement qui visent une amélioration de la qualité des milieux de vie, Montréal porte une attention particulière à la mobilité à l'échelle locale. Ces orientations se retrouvent dans le Schéma d'aménagement et de développement :

- o Renforcer l'accessibilité des pôles d'activité, notamment en privilégiant l'utilisation des transports collectif et actif tout en diminuant le nombre de déplacements en automobile;
- o Aménager le domaine public en vue de réduire l'impact de l'automobile dans les quartiers et d'offrir un milieu sain pour les déplacements actifs des citoyens, en poursuivant les efforts comme la mise en œuvre de mesures d'apaisement de la circulation et l'implantation d'infrastructures pour les cyclistes, les piétons et les personnes à mobilité réduite.

Mobilité dans les quartiers, dont les transports actifs

Le Plan de transport a jeté les bases pour adapter l'aménagement des rues afin d'améliorer la sécurité des déplacements, dont la sécurisation des intersections et l'abaissement de limites de vitesse. De plus, le Plan inclut une charte du piéton qui enchâsse les principes d'aménagement et d'opération favorables à la marche, de manière à établir la primauté du piéton dans le système de transport.

Montréal et les arrondissements, par leurs plans locaux de déplacement, s'efforcent de consolider le caractère piétonnier des milieux de vie en intégrant les besoins des piétons aux travaux d'aménagement. Cette mesure entend repenser le domaine public non seulement sur le plan de la mobilité et de la sécurité, mais aussi sur le plan de l'expérience. La consolidation du caractère piétonnier rejoint aussi le concept de « marchabilité » des quartiers, qui allie le caractère fonctionnel des infrastructures aux attraits accessibles par la marche (écoles, commerces, équipements collectifs, institutions).

Compte tenu de l'importance de communiquer une vision audacieuse pour la mobilité urbaine et de renforcer le leadership des responsables des transports urbains, tant à l'échelle locale que nationale, il serait intéressant de mettre en place des outils numériques qui illustreraient les meilleures pratiques en matière de conception d'une rue qui donne la priorité aux adeptes de la marche, du vélo et de l'autopartage.

La Ville s'est engagée dans plusieurs projets visant à redonner leur caractère piétonnier aux quartiers notamment :

- o Le Programme d'implantation des rues piétonnes et partagées qui a été créé afin de soutenir les arrondissements dans la mise en œuvre de projets de piétonnisation adaptés au caractère singulier de chacun des quartiers montréalais;
- o Les Promenades urbaines, un vaste réseau piétonnier destiné à assurer la continuité des déplacements et à rendre accessibles des points d'intérêt;
- o L'aménagement des passages piétonniers / cyclables sur les chemins de fer qui cloisonnent les quartiers.

THÈME 5

TRANSPORT DES PERSONNES (COLLECTIF, ACTIF ET ROUTIER)

Transport collectif

Dans tous les documents de planification qu'elle a produits (Plan d'urbanisme, Schéma d'aménagement, Plan de transport, Plan de développement durable, etc.), la Ville de Montréal a clairement favorisé le développement du transport actif et du transport collectif. En matière d'urbanisme, Montréal préconise un aménagement du territoire conséquent avec l'usage des modes de transport durables. Cela implique une diminution de la place de l'automobile d'abord en ce qui a trait à son utilisation pour les déplacements quotidiens, mais aussi en ce qui concerne l'espace mobilisé dans le domaine public.

La nécessité de poursuivre le développement du transport collectif ne fait pas de doute. Le développement de l'offre de service soutenu par la Politique de transport collectif a permis une amélioration de 30 % de l'offre de service et de 14 % de l'achalandage entre 2006 et 2012. La demande pour le transport collectif ne faiblit pas, au point où certains des principaux axes connaissent des situations occasionnelles de quasi-saturation en périodes de pointe. Pour faire face à cette demande, la STM prévoit augmenter son offre de service de 20 % d'ici 2025, ce qui devrait permettre une croissance d'au moins 6,4 % de l'achalandage. La mise en fonction de toutes les nouvelles voitures de métro AZUR d'ici 2019 permettra d'augmenter considérablement l'offre et la qualité du service, particulièrement en période de pointe. Les projets majeurs qui sont prévus dans la région métropolitaine (REM, ligne bleue) et le déploiement de la mobilité intégrée devraient permettre de faire croître encore plus l'achalandage au cours des années à venir.

Il ne fait aucun doute que pour atteindre les objectifs de réduction des GES et de mobilité des personnes, pour réduire la congestion routière et pour soutenir la croissance économique et démographique de la métropole, il faudra poursuivre encore davantage l'expansion du transport collectif. La capacité des infrastructures et des équipements ne doit pas devenir un frein aux ambitions de Montréal, notamment lorsqu'il s'agit d'accroître l'utilisation du transport collectif. Plusieurs expériences récentes ont démontré qu'il est possible de réduire significativement la circulation automobile en milieu urbain tout en soutenant la croissance économique grâce à la mise en place d'une offre de transport actif et collectif bonifiée qui est en symbiose avec des mesures de gestion de la demande.

Il est dans l'intérêt de Montréal et de toute l'agglomération de mettre en œuvre rapidement les projets du Réseau électrique métropolitain (REM) et du prolongement de la ligne bleue du métro, entre autres, par l'adoption du projet de loi 137 et l'approbation du dossier d'opportunité de la ligne bleue par le conseil des ministres. D'autre part, le gouvernement doit donner une perspective à long terme à l'augmentation de service, avec des objectifs et des ressources adaptés à l'ampleur des défis. Les améliorations en matière d'offre de transport en commun doivent également relever les défis que pose la complexification des comportements de mobilité, notamment les déplacements atypiques et la desserte des secteurs d'emplois excentriques, et tabler sur la mise en œuvre de la mobilité intégrée. Sur ce plan, le gouvernement doit mettre en place toutes les conditions de succès afin d'amener les différents acteurs publics et privés de la mobilité durable à instaurer une offre de mobilité intégrée.

Enfin, le Gouvernement du Québec a posé un geste important et structurant, en 2016, en réformant la gouvernance du transport collectif dans la région de Montréal. La mise en place de l'Autorité régionale de transport métropolitain et d'une grille tarifaire unique; le nouveau rôle confié à la CMM; et la réalisation d'ententes qui vont favoriser la performance ainsi que la qualité du service constituent autant d'éléments qui auront des effets bénéfiques durables, et ce, autant pour les clients que pour la région métropolitaine et le Québec dans son ensemble. Le gouvernement devra être au rendez-vous pour veiller au succès de la nouvelle gouvernance. Sur ce chapitre, les mesures qui étaient annoncées au budget 2017-2018 pour assurer des assises financières solides à l'ARTM étaient d'excellentes nouvelles. Le gouvernement devrait ancrer dans la Politique de mobilité durable l'objectif de plafonner à 30 % la contribution au transport en commun des municipalités de la région métropolitaine.

Immobilisation et maintien d'actifs

Les principales infrastructures de transport collectif de la région métropolitaine font face à un déficit d'investissement important. À la STM seulement, ce déficit s'élevait à 3,8 G\$ en 2016, essentiellement en raison du métro. L'entretien adéquat des infrastructures est essentiel à la performance et à la fiabilité des services. La croissance des investissements nécessaires pour réduire ce déficit exercera une pression importante sur les coûts du transport collectif, qui sont à la charge des municipalités et des clients. Une politique de mobilité durable doit offrir à la région métropolitaine les ressources nécessaires pour s'attaquer à ce défi et s'assurer que nos systèmes de transport reposent sur des fondations solides et durables. De plus, il existe actuellement trois programmes d'aide aux immobilisations présentant chacun un taux de financement différent (85 % ou 90 %), voire plusieurs taux de financement différents selon le type d'actifs financés (50 %, 60 %, 75 %, 100 %) dans un même programme. Le MTMDET doit donc harmoniser ses programmes et bonifier le soutien au maintien d'actifs pour les autobus et le métro avec un taux de financement uniforme de 90 %. Considérant leur apport à l'efficacité des services de surface, le financement des mesures préférentielles pour bus à 100 % doit devenir permanent.

La complexité des programmes de financement du MTMDET et la lourdeur des processus d'approbation des projets ralentissent également les travaux de maintien d'actifs. Il faut profiter de l'opportunité que représente une nouvelle politique pour revoir et simplifier les programmes de financement afin d'accélérer la réalisation des projets. Pour ce faire, il faut arrimer les calendriers d'approbation des crédits avec les programmes d'immobilisations des sociétés de transport, permettre une plus grande flexibilité à la gestion des dépenses d'investissement en octroyant du financement par enveloppe (modèle SOFIL) et simplifier les programmes de subventions.

Amélioration de service

Le Gouvernement du Québec a annoncé dans son budget 2017 la mise en place de nouveaux objectifs d'augmentation de 10 % de l'offre de service et de 5 % de l'achalandage de 2017 à 2021, annonçant du même souffle l'augmentation de 308 M\$ du financement pour l'amélioration de service. La Ville et la STM accueillent très favorablement ces nouveaux objectifs et l'engagement à bonifier le financement. La Politique de mobilité durable devra aller plus loin : le gouvernement doit accompagner les exploitants de transport collectif dans la croissance de l'offre en établissant des cibles d'augmentation de services et d'achalandage à atteindre en

2030 et en octroyant le financement approprié pour y parvenir. De plus, le nouveau programme d'amélioration de service devra favoriser la performance et, à ce titre, formuler des cibles d'augmentation de service en place-kilomètres, plutôt que seulement en kilomètres. Enfin, les coûts admissibles au Programme d'aide au développement du transport collectif (PADTC) devraient être indexés pour rétablir le taux de financement à 50 %.

Le manque de fiabilité des bus offerts par les fournisseurs à la STM nuit à la capacité de l'organisation de livrer le service promis au client et pourrait limiter l'amélioration de service. La politique d'achat d'autobus du Gouvernement du Québec ne favorise pas un environnement concurrentiel qui pourrait faire diminuer les coûts et augmenter la fiabilité des véhicules.

Transport adapté et accessibilité universelle

La STM et la Ville de Montréal sont résolument engagées en faveur de l'accessibilité universelle. Le Plan de développement en accessibilité universelle 2016-2020 de la STM prévoit neuf chantiers importants pour poursuivre le déploiement de l'accessibilité universelle. Le Programme Accessibilité de la STM devrait d'ailleurs permettre de rendre universellement accessibles 14 nouvelles stations, portant ainsi le total de stations accessibles à 31 en 2022 et à 41 en 2025. Dans le cadre de la Politique de mobilité durable, le Gouvernement du Québec doit s'engager à long terme à favoriser l'accessibilité universelle et à appuyer les initiatives des sociétés de transport en la matière, comme le Programme Accessibilité du métro.

En matière de transport adapté, plusieurs gestes seront nécessaires pour assurer un financement qui suit l'évolution des besoins. Rappelons qu'en 2016, plus de 30 000 personnes ayant des limitations fonctionnelles qui les empêchent d'utiliser le réseau régulier ont utilisé le service de transport adapté (TA) de la STM. Ces clients ont effectué 3,8 M de déplacements, soit une hausse de 5 % par rapport à 2015. Malgré la croissance importante des déplacements, le Programme de subventions au transport adapté (PSTA) du Gouvernement du Québec a été plafonné de 2012 à 2017. La STM a dû absorber seule, avec la Ville, le financement de la croissance importante des déplacements. La bonification du financement du PSTA annoncée au budget 2017 est une bonne nouvelle, mais il faut dorénavant déplaçonner son budget pour qu'il accompagne la croissance des déplacements.

Pour optimiser l'utilisation des véhicules, le gouvernement devrait évaluer le décloisonnement des territoires de dessertes de taxi. Les véhicules pourraient alors accepter des clients également au retour de déplacements effectués hors de leur territoire et ainsi optimiser la prestation des services de transport adapté. Enfin, le gouvernement devrait soutenir des initiatives pour favoriser l'utilisation des réseaux réguliers universellement accessibles par les clientèles à mobilité réduite.

Recommandation 4

La Ville de Montréal et la STM recommandent que le gouvernement :

- Assure la réalisation rapide des projets du REM et du prolongement de la ligne bleue;
- Bonifie à 90 % le financement du maintien d'actifs en transport collectif;
- Simplifie les programmes de financement et octroie du financement par enveloppe (modèle SOFIL) pour faciliter la réalisation de projets;

Recommandation 4 (suite)

- Établisse des cibles d'augmentation de service et de l'achalandage du transport collectif pour 2030, et qu'il octroie les ressources appropriées;
- Ancre dans la Politique l'objectif de plafonner à 30 % la contribution des municipalités au TC dans la région métropolitaine;
- Déplafonne le financement du transport adapté et soutienne les interventions pour améliorer l'accessibilité universelle.

Autres modes de transport alternatif à l'auto solo et au transport collectif

Les nouveaux défis de la mobilité urbaine ne peuvent être relevés par le développement d'un seul mode de transport, mais en utilisant intelligemment la force de plusieurs modes de transport en présence. Sur ce chapitre, Montréal, en particulier ses quartiers centraux, profite d'une grande diversité d'options de mobilité. Outre les services conventionnels de transport en commun, ces options comptent l'autopartage, les véhicules en libre-service, le taxi, les services de covoiturage et les vélos en libre-service. Il s'agit non seulement de promouvoir la mobilité intégrée et l'intermodalité, mais aussi simplifier l'usage combiné de modes de transport de manière à s'adapter plus fidèlement aux besoins des voyageurs. Le défi de la mobilité intégrée implique donc des solutions technologiques et organisationnelles de même que des réaménagements de l'espace public.

Dans le cadre sa politique de stationnement, la Ville de Montréal prévoit le déploiement de pôles de mobilité sur l'ensemble de son territoire de façon à faciliter les pratiques multi modales des citoyens, en proposant plusieurs modes alternatifs à l'auto solo (dont les vélos, les BIXI, les véhicules et les taxis électriques, les véhicules en libre-service et en auto partage et véhicules électriques) et complémentaires à l'offre de transports collectifs.

Avec déjà plusieurs initiatives à son actif en matière de mobilité intégrée, notamment celles qui sont articulées autour de la carte OPUS (partenariats avec Communauto et Bixi), la STM entend rester à l'avant-garde avec l'adoption d'une stratégie de mobilité intégrée qui tablera sur les nouvelles technologies, la combinaison des différents modes (transports collectifs, taxi, autopartage, transport actif) et les données ouvertes pour bonifier l'expérience de mobilité.

D'ailleurs, la Ville de Montréal met en œuvre actuellement sa politique sur l'industrie du taxi qui reconnaît ce secteur comme un joueur incontournable dans l'offre de transport à Montréal. Cette politique démontre la ferme volonté de la Ville de consolider l'industrie du taxi, désormais essentielle au développement du transport collectif, en tant que joueur complémentaire. Les actions du gouvernement devraient être cohérentes avec cette politique et soutenir sa mise en œuvre.

Alors que Montréal est considérée comme une ville cyclable, le vélo doit être considéré comme une solution crédible aux problèmes de transport à l'échelle métropolitaine. Les interventions montréalaises en faveur du cyclisme font déjà leurs preuves. En fait, la part modale du vélo au sein des déplacements intramontrealais a plus que doublé entre 2003 et 2013 :

- o La Ville entend poursuivre l'expansion du réseau cyclable au rythme d'environ 50 kilomètres par année et a déjà identifié près de 600 nouveaux kilomètres de voies cyclables à réaliser pour un nouvel objectif de 1280 kilomètres;

- o Montréal a amorcé une nouvelle démarche de planification qui fera du vélo un mode de transport plus sécuritaire, pratique, efficace et plaisant en milieu urbain;
- o Le système de vélos en libre-service Bixi est reconnu comme un élément incitatif à la pratique du transport actif. Il est soutenu directement par la Ville par l'entremise d'un OBNL et s'est récemment lancé dans une nouvelle vague d'expansion après une période de consolidation;
- o La croissance importante de la pratique du vélo, qu'il soit utilitaire ou récréatif, ajoute une pression sur les stationnements pour vélos, lesquels sont jugés insuffisants dans les principales destinations.

Plus globalement, le gouvernement devrait établir un objectif de croissance de la part modale pour les transports actif et collectif. L'enquête Origine-Destination 2013 a établi que la part modale des transports collectif et actif réunis ensemble atteignait 44 % sur l'île de Montréal en pointe du matin, avec respectivement 28 % et 16 %. De son côté, l'utilisation de l'automobile sur l'île de Montréal s'établissait à 50 %¹⁵.

En résumé, la Politique de mobilité durable devra reconnaître la Ville de Montréal et la STM comme des acteurs clés de la mobilité intégrée et en soutenir l'expansion, notamment en offrant une meilleure intégration des modes de transport, de la tarification, des systèmes d'information et de l'aménagement du domaine public.

Recommandation 5

La Ville de Montréal et la STM recommandent que la Politique de mobilité durable :

- Fixe des objectifs de croissance de l'utilisation des transports actifs et un objectif de développement de l'utilisation des différents modes alternatifs à l'automobile en proportion de l'ensemble des déplacements;
- Reconnaisse la Ville de Montréal et la STM comme des acteurs clés de la mobilité intégrée et qu'elle en soutienne l'expansion;
- Prévoie des mesures pour faciliter les projets qui améliorent la qualité de vie et la mobilité dans les quartiers en favorisant les piétons et les cyclistes.

Système routier

Le système routier montréalais est également sous haute tension en raison de la congestion chronique des axes autoroutiers et des traversées fluviales. Les réseaux autoroutiers et artériels accueillent une circulation qui dépasse leur capacité durant les périodes de pointe, entre autres par une utilisation élevée de l'auto solo.

Un tel encombrement nuit à l'accessibilité des pôles d'activités économiques, notamment à l'égard du transport des marchandises, tout en étant préjudiciable à l'exploitation du réseau de surface de transport collectif.

Par ailleurs, une augmentation de la capacité routière n'est certainement pas la solution, car elle susciterait une augmentation de l'utilisation. L'optimisation du réseau routier paraît une avenue plus appropriée pour la Ville, qui a d'ailleurs mis en œuvre diverses mesures susceptibles d'améliorer la gestion de la circulation, notamment à l'aide des systèmes de transport intelligent (STI).

15. Enquête Origine-Destination 2013. Les « autres modes motorisés » (taxi, autobus scolaires, autobus interurbains, transport adapté) et « plus d'un mode » complètent l'équation avec respectivement 3 % et 2 % de part modale.

Une meilleure gestion des entraves est susceptible d'alléger la congestion en permettant de mieux utiliser la capacité disponible. La Ville de Montréal s'est engagée à une gestion plus active des entraves routières avec la mise en œuvre d'une politique de mobilité opérationnelle qui comportera un éventail de mesures visant à assurer la mobilité des personnes et des biens sur le réseau routier artériel.

Les projets routiers majeurs comme l'optimisation de l'autoroute Métropolitaine et la modernisation de la rue Notre-Dame restent pertinents, non pas pour en augmenter la capacité, mais surtout pour en améliorer la sécurité et l'intégration au milieu urbain.

Recommandation 6

La Ville de Montréal et la STM recommandent que la Politique de mobilité durable :

- Encourage et soutienne l'optimisation du réseau routier avec des mesures susceptibles d'améliorer la gestion de la circulation, notamment à l'aide des STI;
- Prévoit une collaboration accrue avec Montréal pour la mise en œuvre de sa future politique de mobilité opérationnelle.

THÈME 6

TRANSPORT DES MARCHANDISES

Plateformes intermodales et zones industrielles

Avec ses plateformes intermodales et sa base manufacturière, Montréal constitue un véritable nœud de transport des marchandises dont les principaux générateurs méritent une meilleure accessibilité routière. De fait, Montréal vise à soutenir le dynamisme de ses grandes zones industrielles et logistiques.

L'île de Montréal accueille une grande variété d'activités industrielles, dans la plupart des cas à proximité des axes majeurs de transport. À l'instar du Schéma qui vise à renforcer le tissu industriel montréalais pour favoriser son développement et réduire les problèmes de cohabitation avec les autres activités urbaines, l'amélioration de l'accessibilité terrestre vise les mêmes objectifs. Il s'agit en effet de faciliter aux véhicules lourds l'accès au réseau supérieur en réduisant l'utilisation du réseau local municipal.

La Ville est impliquée dans l'amélioration des accès routiers aux installations portuaires, notamment avec le prolongement du boulevard de l'Assomption, et elle collabore avec le MTMDet pour les améliorations de l'A-25 et le raccordement de Souigny. Ces projets amélioreront l'efficacité des chaînes d'approvisionnement tout en préservant la qualité des milieux de vie.

D'autres secteurs économiques de l'île génèrent des volumes importants de déplacement de marchandises. Dans le centre-ouest de l'île, l'aéroport Montréal-Trudeau et les zones périphériques constituent aussi des maillons intermodaux des chaînes d'approvisionnement montréalaises. Le réaménagement complet de l'échangeur Dorval, qui est en cours et auquel participe la Ville de Montréal, permettra d'assurer la continuité des liens autoroutiers et leur intégration au réseau local.

Approvisionnement et livraison en milieu urbain

La Ville s'intéresse également à la problématique de l'approvisionnement et de la livraison en milieu urbain. La vitalité des quartiers est tributaire de leur activité commerciale, mais l'approvisionnement des commerces occasionne toutefois des situations conflictuelles avec les autres activités urbaines.

Pour réguler la circulation des camions, les villes et les arrondissements de l'île de Montréal ont adopté leur propre réseau de camionnage afin d'assurer une circulation efficace et de préserver la quiétude des quartiers résidentiels. Toutefois, cet outil réglementaire se révèle plus approprié pour contrôler les déplacements que pour les activités de livraison. À l'heure actuelle, aucune réglementation ne limite la taille des véhicules de livraison et il existe une grande tolérance à l'égard des entraves routières qu'ils provoquent.

Parmi les mesures prioritaires de la Politique de stationnement figure la détermination de zones de collecte et de livraison dans les endroits appropriés. À plus long terme, l'implantation de centres de distribution urbains (CDU) peut faciliter la consolidation des marchandises avant la livraison sur le territoire de la région métropolitaine, et ce, afin de recourir davantage à des camions plus petits pour desservir les zones sensibles comme les secteurs historiques ou densément peuplés. Un projet pilote est envisagé à cet égard.

Quoi qu'il en soit, les grands enjeux de la livraison urbaine restent méconnus. Des études devraient être entreprises afin d'élaborer et de mettre en œuvre une politique en matière de logistique urbaine cohérente avec les autres politiques urbaines et la réalisation de projets.

Recommandation 7

La Ville de Montréal et la STM recommandent que la Politique de mobilité durable :

- Prévoie des mesures assurant la collaboration avec Montréal pour faciliter aux véhicules lourds l'accès au réseau supérieur en réduisant l'utilisation du réseau local municipal;
- Réalise en priorité les projets de prolongement du boulevard de l'Assomption, les améliorations de l'A-25 et le raccordement de Souigny;
- Prévoie des mesures assurant la collaboration avec Montréal pour la mise en œuvre de mesures et de projets concernant l'approvisionnement et la livraison.

THÈME 7

AMÉNAGEMENT INTÉGRÉ ET DÉVELOPPEMENT DURABLE DES TERRITOIRES DU QUÉBEC

Respect des outils de planification des gouvernements de proximité

Le succès de la mobilité durable repose sur un aménagement du territoire conséquent. Montréal utilise déjà les outils de planification pour aménager dans la continuité des milieux favorisant les déplacements en transports collectif et actif.

Le Schéma d'aménagement et de développement adopté en début de 2015 esquisse les grands paramètres qui guideront le conseil d'agglomération de Montréal dans les décisions relatives à l'aménagement du territoire au cours des prochaines années. Le Schéma favorise entre autres des quartiers compacts et plus verts, cohérents avec des déplacements accrus en transports collectif et actif. Outre les grandes orientations en aménagement du territoire, le Schéma détermine la nature des infrastructures et des équipements de transport terrestre, tant existants que prévisibles.

Avec le développement de six secteurs de planification stratégique, Montréal a l'occasion de mettre en œuvre les principes d'aménagement favorables à la mobilité durable tout en insistant sur une densification et une mixité des activités. Ces secteurs ont en commun un fort potentiel de transformation.

Le développement des secteurs stratégiques se concilie avec la réalisation de quartiers de type TOD (Transit-Oriented Development) autour des stations du réseau de transport en commun métropolitain structurant, une initiative d'aménagement qui découle du Plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD). Le PMAD propose ainsi d'orienter au moins 40 % à 60 % des nouveaux ménages (2011-2031) dans des quartiers de type TOD, au nombre de 155 dans le territoire de la communauté, dont une centaine est située sur l'île de Montréal.

Cela dit, la Politique de mobilité durable devra donc assurer le plein respect de la compétence des gouvernements de proximité en matière d'aménagement du territoire et de leurs outils de planification en la matière.

THÈME 8

INNOVATION : TRANSPORT INTELLIGENT, VÉHICULES AUTONOMES, AUTOPARTAGE

Systèmes de transport intelligent (STI)

En 2010, la Ville de Montréal a rendu public un plan stratégique à l'égard des systèmes de transport intelligent (STI) afin de se donner les moyens de transformer son réseau de façon à ce qu'il soit plus fiable, plus sécuritaire, plus performant et qu'il réponde aux nouvelles attentes en matière de systèmes de transport.

Le Plan aborde de multiples facettes des STI, mais Montréal a depuis insisté sur les applications susceptibles d'optimiser la gestion de la circulation telle la surveillance des conditions routières via le Centre de gestion de la mobilité urbaine (CGMU), la gestion dynamique des feux, la priorité du transport en commun et des véhicules d'urgence, etc. La mobilité urbaine fait d'ailleurs partie des cinq domaines d'intervention du plan stratégique 2014-2017 de Montréal Ville intelligente et numérique.

La STM déploie actuellement de son côté le système iBUS, un système d'aide à l'exploitation et d'information aux voyageurs qui permet de localiser les bus, de diffuser l'heure réelle de passage à chaque arrêt ainsi que les perturbations de service. Un système semblable nommé EXTRA est également en cours de déploiement pour le transport adapté. Ces systèmes permettront de générer des données en temps réel, d'améliorer la gestion et répartition de la flotte d'un point de vue opérationnel, de fournir de l'information fiable à la clientèle sur les temps de passage. L'articulation d'iBUS avec les mesures préférentielles bus augmentera encore davantage la vitesse commerciale grâce à la gestion dynamique des feux. Pour profiter du plein potentiel offert par les nouvelles technologies mobiles, les données de temps réel seront éventuellement disponibles pour leur intégration avec les différents modes au sein d'une même application de mobilité intégrée en temps réel. Le développement de plateformes de mobilité intégrée permettra éventuellement de combiner les données en temps réel avec les données planifiées et la tarification, et ce, pour différents modes de transport.

Véhicules connectés et autonomes (VC / VA)

Avec le développement des véhicules connectés et autonomes (VC / VA) dans plusieurs grandes villes, il devient important d'identifier les besoins et les actions à poser par la Ville de Montréal et la STM pour favoriser son développement tout en s'assurant de satisfaire les besoins des citoyens. Déjà, la Ville travaille activement à identifier les enjeux liés à l'utilisation des véhicules autonomes en milieu urbain afin de se positionner à cet égard.

Autopartage avec stations fixes et services d'autos en libre-service (VLS)

Dans le Plan de transport 2008, seul l'autopartage avec stations fixes était abordé. On y proposait des mesures de soutien à cette nouvelle forme de mobilité, car il est démontré qu'elle contribue à réduire le taux de possession automobile. Depuis lors, Montréal bénéficie de services d'autos en libre-service (Car2Go, Auto-Mobile), spécifiquement dans les quartiers centraux. L'exploitation des VLS est intimement lié à la problématique du stationnement, car le succès des VLS repose sur la facilité de se stationner sur rue.

En 2016, la Ville a mis en place un cadre permettant le déploiement, par l'entreprise privée, d'un réseau de véhicules électriques en libre-service. En fait, ce cadre lie l'obtention de vignettes universelles de stationnement à l'électrification progressive de la flotte de VLS.

Innovation et mobilisation de la communauté des affaires

Les gouvernements supérieurs doivent mobiliser la communauté d'affaires, miser sur les synergies entre les grappes industrielles (ex. Cargo M et Écotech) et les entreprises œuvrant dans le domaine de la logistique, du transport, des technologies vertes et du génie et inciter les bailleurs de fonds à valoriser les innovations. Ils doivent aussi encourager les démarches en cours et leur donner une impulsion (souplesse dans les programmes, reconnaissance des particularités de la métropole), aider les villes à saisir les opportunités économiques et d'affaires que présentent des secteurs en émergence et élaborer des mécanismes pour faciliter le transfert technologique des établissements postsecondaires vers le secteur privé.

Recommandation 8

La Ville de Montréal et la STM recommandent que le gouvernement :

- Collabore avec Montréal pour identifier les enjeux et les solutions concernant les véhicules connectés et autonomes et qu'il mette en place une réglementation pour se préparer à l'arrivée de ces véhicules;
- Favorise l'innovation, entre autres en mobilisant la communauté d'affaires et les bailleurs de fonds et en misant sur les synergies entre les grappes industrielles et les entreprises.

THÈME 9

FINANCEMENT ET ÉCOFISCALITÉ

En matière de financement, il serait important que le gouvernement mise sur des transferts par enveloppe (ex. : SOFIL), par objectif et par plan, et non plus par projet, afin de permettre davantage de flexibilité et d'accélérer la réalisation des projets. Cela permettrait à la Ville et à la STM d'intervenir de façon transversale (ex. : mode de transport, inclusion, aménagement, verdissement, etc.) et avec une vision à long terme. L'expertise de la Ville et de la STM est fort suffisante pour assurer la saine gestion d'une enveloppe de reddition de compte en toute transparence et avec des outils de gestion équivalents à ceux du gouvernement, auxquels s'ajoute la connaissance des projets et des besoins du territoire.

Recommandation 9

La Ville de Montréal et la STM recommandent que :

- Le gouvernement mise sur des transferts par enveloppe (ex. : SOFIL), par objectif et par plan, et non plus par projet, permettant à la Ville et à la STM d'intervenir de façon transversale flexible et avec une vision à long terme.

CONCLUSION

Le choix du gouvernement de se doter d'une politique de mobilité durable constitue un geste fort qui mettra en place une vision claire pour le Québec pour améliorer la mobilité sur l'ensemble du territoire et du coup assurer une meilleure qualité de vie aux citoyens ainsi qu'une plus grande qualité de l'environnement, tout en soutenant l'essor économique de nos communautés. Cette vision permettra de diriger l'action gouvernementale vers une mobilité adaptée aux exigences du 21^e siècle.

La Ville de Montréal et la Société de transport de Montréal sont profondément convaincues qu'elles sont des partenaires incontournables pour faire un succès d'une telle vision.

La Ville de Montréal et la STM ont déjà des outils de planification et de vision qu'elles mettent en œuvre par de nombreuses actions. Elles sont donc prêtes pour répondre aux enjeux actuels et à venir en matière de mobilité durable. Par voie de conséquence, il est important que le gouvernement appuie l'expertise montréalaise et qu'il permette à Montréal de déterminer les actions à privilégier et à prioriser sur son territoire. Il est crucial que la future Politique soit au diapason avec les plans et politiques de Montréal et qu'elle en favorise l'essor sans contraindre ses actions à venir.

LISTE DES RECOMMANDATIONS

Recommandation 1

La Ville de Montréal et la STM recommandent que la Politique de mobilité durable :

- Prévoit un Réflexe Montréal dans l'ensemble de sa rédaction à plusieurs égards, puisque Montréal a l'autonomie et l'expertise nécessaires pour assurer le succès de nombreuses actions;
- Inclut un chapitre Montréal qui devra avoir suffisamment de flexibilité pour rester cohérent avec les orientations et projets de la Ville même lorsque celle-ci fera la mise à jour de ses propres planifications, et ce, tout au long de la période couverte par la Politique du gouvernement. Ce chapitre devra également prévoir le soutien de projets spécifiques à la métropole, dont ceux répondant aux enjeux actuels de l'Est de Montréal et du Centre-Ville;
- Soit cohérente avec les objectifs de réduction de GES visés par la Ville et avec les politiques et plans de la Ville et de la STM suivants, tout en soutenant leur mise en œuvre :
 - o le Plan Montréal durable 2016-2020,
 - o le Plan de développement durable de la STM,
 - o le Plan de réduction des émissions de GES de la collectivité montréalaise 2013-2020,
 - o la Politique de stationnement de la Ville de Montréal,
 - o la Stratégie d'électrification des transports 2016-2020 de Montréal,
 - o la Politique sur l'industrie du taxi de Montréal,
 - o le Plan stratégique à l'égard des systèmes de transport intelligent (STI),
 - o le Plan stratégique de Montréal Ville intelligente et numérique.

Recommandation 2

La Ville de Montréal et la STM recommandent que :

- La Politique de mobilité durable identifie un objectif spécifique de réduction de GES pour le secteur du transport relativement aux objectifs du Plan de lutte contre les changements climatiques;
- Le gouvernement mette en place une tarification de l'électricité qui encourage l'électrification des transports collectifs, notamment en rétablissant l'accès au tarif L, et qu'il soutienne le déploiement de bus électriques additionnels (Cité-Mobilité);
- La Politique de mobilité durable prévoit des mesures cohérentes avec les outils d'aménagement pour favoriser un aménagement urbain durable, freiner l'étalement urbain et réduire l'attrait de l'auto solo;
- Le gouvernement assure l'intégration du transport actif et de la mobilité durable dans tout projet d'infrastructure de transport.

Recommandation 3

La Ville de Montréal et la STM recommandent que la Politique de mobilité durable :

- Inclue les pistes d'action proposées dans le mémoire de la Ville de Montréal en matière de sécurité routière;
- Prévoie l'établissement d'un portrait du transport de marchandises dangereuses pour l'ensemble des modes utilisés, l'évaluation de mesures de prévention menant à une réduction des risques, l'établissement de mécanismes assurant un partage dynamique des informations et l'harmonisation des réglementations et des pratiques en la matière entre les gouvernements et les municipalités.

Recommandation 4

La Ville de Montréal et la STM recommandent que le gouvernement :

- Assure la réalisation rapide des projets du REM et du prolongement de la ligne bleue;
- Bonifie à 90 % le financement du maintien d'actifs en transport collectif;
- Simplifie les programmes de financement et octroie du financement par enveloppe (modèle SOFIL) pour faciliter la réalisation de projets;
- Établisse des cibles d'augmentation de service et de l'achalandage du transport collectif pour 2030, et qu'il octroie les ressources appropriées;
- Ancre dans la Politique l'objectif de plafonner à 30 % la contribution des municipalités au TC dans la région métropolitaine;
- Déplafonne le financement du transport adapté et soutienne les interventions pour améliorer l'accessibilité universelle.

Recommandation 5

La Ville de Montréal et la STM recommandent que la Politique de mobilité durable :

- Fixe des objectifs de croissance de l'utilisation des transports actifs et un objectif de développement de l'utilisation des différents modes alternatifs à l'automobile en proportion de l'ensemble des déplacements;
- Reconnaisse la Ville de Montréal et la STM comme des acteurs clés de la mobilité intégrée et qu'elle en soutienne l'expansion;
- Prévoie des mesures pour faciliter les projets qui améliorent la qualité de vie et la mobilité dans les quartiers en favorisant les piétons et les cyclistes.

Recommandation 6

La Ville de Montréal et la STM recommandent que la Politique de mobilité durable :

- Encourage et soutienne l'optimisation du réseau routier avec des mesures susceptibles d'améliorer la gestion de la circulation, notamment à l'aide des STI;
- Prévoit une collaboration accrue avec Montréal pour la mise en œuvre de sa future politique de mobilité opérationnelle.

Recommandation 7

La Ville de Montréal et la STM recommandent que la Politique de mobilité durable :

- Prévoit des mesures assurant la collaboration avec Montréal pour faciliter aux véhicules lourds l'accès au réseau supérieur en réduisant l'utilisation du réseau local municipal;
- Réalise en priorité les projets de prolongement du boulevard de l'Assomption, les améliorations de l'A-25 et le raccordement de Souigny;
- Prévoit des mesures assurant la collaboration avec Montréal pour la mise en œuvre de mesures et de projets concernant l'approvisionnement et la livraison.