
Conférence régionale des élus de Montréal

**Mémoire déposé dans le cadre des consultations
sur le Plan de transport de la Ville de Montréal**

Août 2005

TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES	I
INTRODUCTION.....	1
LA CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS DE MONTRÉAL	2
COMMENTAIRES GÉNÉRAUX	3
SUR LA VISION.....	4
FACTEURS D'INFLUENCE	6
MOBILITÉ DES PERSONNES ET DES BIENS	7
DÉPLACEMENTS DES PERSONNES.....	7
DÉPLACEMENTS DES BIENS	7
CONDITIONS DE DÉPLACEMENT	9
RÉSEAUX DE TRANSPORT EN COMMUN.....	9
STATIONNEMENT.....	9
MODES ACTIFS.....	10
INTERMODALITÉ	11
INNOVATIONS TECHNOLOGIQUES EN TRANSPORT	11
SOUTIEN À L'ÉCONOMIE MONTRÉALAISE	12
LE TRANSPORT DES MARCHANDISES	12
DESSERTE DES PÔLES ÉCONOMIQUES	13
TRANSPORT AÉRIEN DES PASSAGERS	14
INTÉGRATION ET STRUCTURATION DE L'ESPACE URBAIN	15
QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT.....	16
IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX DU TRANSPORT	16

QUALITÉ DE VIE, SANTÉ ET SÉCURITÉ.....	17
GESTION DU TRANSPORT	18
BESOINS D'INVESTISSEMENTS IMPORTANTS EN MATIÈRE D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	18
CONCLUSION	19
ANNEXE 1	20
LISTE DES MEMBRES DU COMITÉ EXÉCUTIF DE LA CRÉ DE MONTRÉAL	20
ANNEXE 2	21
LISTE DES MEMBRES DU COMITÉ TRANSPORTS DE LA CRÉ DE MONTRÉAL	21

INTRODUCTION

Lors de la réunion du comité exécutif de la Conférence régionale des élus (CRÉ de Montréal) du 23 juin dernier, les membres ont demandé au comité Transports de préparer un mémoire à être déposé dans le cadre des consultations sur le prochain Plan de transport de la Ville de Montréal.

Cette intervention s'inscrit dans les discussions plus larges que les membres ont entamées récemment sur les grands défis de développement de Montréal et plus particulièrement sur les enjeux de concertation de la Métropole.

À l'instar du Plan quinquennal de développement que la CRÉ s'apprête à finaliser, plusieurs intervenants majeurs, dont notamment la Ville de Montréal, sont à adopter des plans stratégiques ou des orientations structurantes qui auront des incidences majeures sur la destinée de la métropole.

Il apparaissait important que les différents leaders socio-économiques et les élus de notre région discutent au sein de l'organisation de concertation régionale qu'est la CRÉ, des défis des prochaines années en transport et fassent connaître les consensus qui ont émergé.

Dès le début de son histoire, la région de Montréal s'est imposée comme un passage obligé du transport. **Le transport a été à la base même de la création de Montréal. Il particularise son quotidien et oriente son avenir.** Puisque la CRÉ de Montréal et auparavant le défunt Conseil régional de développement de l'île de Montréal (CRDÎM) ont toujours positionné le transport dans leurs axes d'interventions, il était tout à fait naturel que les membres désirent intervenir dans la consultation reliée au premier Plan de transport de la Ville.

Le présent mémoire se veut un reflet des principaux consensus établis entre les élus et les représentants socio-économiques de Montréal.

LA CONFÉRENCE RÉGIONALE DES ÉLUS DE MONTRÉAL

La Conférence régionale des élus de Montréal a pour mandat de favoriser le développement de l'île de Montréal par le biais de la concertation. Elle est l'interlocuteur privilégié du gouvernement en matière de développement de son territoire. Elle se compose des élus et de représentants socio-économiques de l'île de Montréal.

La CRÉ de Montréal est :

- Un partenaire d'influence où les élus et les leaders socio-économiques de la région se mobilisent et agissent solidairement pour développer l'île de Montréal;
- Un carrefour qui met en réseau les leaders montréalais dans le but de faire valoir les intérêts et spécificités de la région de Montréal;
- Un acteur visionnaire, vigilant et proactif qui suscite des réflexions et des actions concrètes en réponse aux défis régionaux, aux besoins et aux attentes des citoyennes et citoyens.

Le comité Transports de la CRÉ de Montréal a, à son crédit, la mise sur pied du Comité interrégional pour le transport des marchandises (CITM). Rappelons que le CITM réunit tous les acteurs socio-économiques du Grand Montréal oeuvrant dans le domaine du transport ainsi que les représentants de l'industrie du transport des marchandises. En novembre 2000, ce comité a produit le premier Plan d'action stratégique pour le transport des marchandises 2001-2006¹.

¹ CITM, *Plan d'action stratégique pour le transport des marchandises 2001-2006*, 20 novembre 2000, 43 pages, www.citm-transport.org

COMMENTAIRES GÉNÉRAUX

Les commentaires et opinions de ce mémoire se réfèrent tous au document de consultation « Portrait et Diagnostic »²

Il est important de souligner d'entrée de jeu que la CRÉ de Montréal, par son comité Transports, participe depuis le début à la démarche relative à la confection de ce Plan de transport. Ainsi, le responsable du transport à la Ville de Montréal, M. Claude Dauphin, est venu présenter les grandes orientations du Plan le 20 décembre dernier.

De plus, le directeur Transports de la CRÉ est membre du Comité des partenaires du Plan et travaille en étroite collaboration avec la Direction transport de la Ville.

Certains commentaires déjà émis lors des consultations précédentes pourront être repris ici en étant bonifiés toutefois d'éléments d'actualité.

² Ville de Montréal, *Portrait et diagnostic, Plan de transport de Montréal, choisir de nouvelles voies*, juin 2005, 91 pages.

SUR LA VISION

La Vision du Plan de Transport est *d'assurer les besoins de mobilité de tous les Montréalais, en faisant de leur ville un endroit agréable à vivre ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de l'environnement. Pour ce faire, Montréal veut réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et des transports actifs.*

La CRÉ de Montréal est en total accord avec cet énoncé de vision qui allie, d'une part, la qualité de vie des Montréalais à un environnement sain et d'autre part, à un pôle économique prospère.

À cet effet, les membres croient fermement que le développement économique n'est pas incompatible avec le respect de l'environnement si les choix stratégiques en ce sens sont faits. Les liens avec la nouvelle stratégie de développement économique de la Ville ³ et le Plan de développement économique de la Communauté métropolitaine de Montréal ⁴ deviennent ainsi indispensables.

Les choix stratégiques peuvent inclure par exemple une meilleure planification urbaine, des corridors de transport à privilégier, des technologies pour réduire le bruit ou encore l'utilisation de nouvelles sources d'énergie.

La réduction de la dépendance à l'automobile est également un objectif certes ambitieux, mais que la métropole doit faire si elle veut se développer harmonieusement. L'introduction du concept de transports actifs (vélo, marche, patins à roues alignées) est ici un élément judicieux.

Cet énoncé progressiste qui fait appel aux principes de développement durable ne doit pas toutefois être vu par quiconque comme un appel à une bataille rangée contre les automobilistes. L'automobile restera pour plusieurs le seul moyen de déplacement accessible. Ainsi, nous ne pouvons que supporter la notion d'utilisation plus judicieuse de l'automobile, notamment le covoiturage, et de complémentarité des modes.

La CRÉ de Montréal, qui soutient depuis maintenant près de 7 ans les travaux du Comité interrégional pour le transport des marchandises (CITM), considère également que le système de transport soutient l'économie montréalaise. Les membres du CITM ont toujours souligné que le transport des marchandises est le sang de l'économie.

Le transport est également générateur de qualité de vie et de richesse collective étant donné le grand nombre d'emplois reliés à cette industrie à Montréal. L'efficacité du transport protège la compétitivité des commerces, usines et centres de distribution et des emplois qui en dépendent.

³ Ville de Montréal, *Réussir@Montréal*, stratégie de développement économique 2005-2010 de la Ville de Montréal, juin 2005, 106 pages

⁴ Communauté métropolitaine de Montréal, *Cap sur le monde : Pour une région métropolitaine de Montréal compétitive*, mai 2005, 138 pages.

L'énoncé de vision de la Ville rejoint, de plus, l'approche systémique avancée par les membres de la CRÉ. Tous soulignent l'importance de sortir de l'effet silo du transport en **adoptant une vision plus large touchant la mobilité**. Des liens avec la santé, l'environnement et la planification urbaine doivent impérativement être tissés.

Enfin, le réseau de transport, dont notamment le transport en commun, doit être aménagé de façon à permettre aux différentes clientèles d'y accéder.

FACTEURS D'INFLUENCE

La CRÉ de Montréal souscrit au choix d'étendre à l'ensemble de la région métropolitaine le territoire à étudier.

En effet, une proportion importante de personnes et de biens entrent et sortent quotidiennement de l'Île.

À cet égard, il est important de voir Montréal en osmose avec les régions limitrophes de Laval, Lanaudière, Laurentides et la Montérégie et de privilégier la fluidité des échanges avec l'ensemble des régions administratives composant le Grand Montréal.

Comme il était écrit dans le rapport sur la révision du cadre financier du transport en commun au Québec, « **Il n'y a pas de mur de Chine autour de la CMM et il ne doit pas y en avoir.** »⁵

Pour ce qui est du transport des marchandises, il est vrai que nous avons peu de données sur le volume de marchandises expédiées ou livrées. À cet effet, le CITM a mis en place un observatoire du transport des marchandises du Grand Montréal qui vise, entre autres, à favoriser le développement des connaissances dans le domaine. Ceci permettra d'effectuer un portrait plus complet de la situation dans le Grand Montréal. Lors du Sommet de Montréal 2002, la Ville a reconnu les travaux du CITM et s'est engagée à supporter techniquement et financièrement les travaux de l'Observatoire.

La CRÉ de Montréal demande à la Ville de poursuivre sa participation technique et financière aux travaux de l'Observatoire du transport des marchandises du Grand Montréal.

⁵ Gouvernement du Québec, *Révision du cadre financier du transport en commun au Québec Montréal*, 20 décembre 2002, 133 pages

MOBILITÉ DES PERSONNES ET DES BIENS

Déplacements des personnes

Après une décroissance de plus de 20 ans, il est encourageant d'assister à une stabilisation à 22% des déplacements assurés par le transport en commun.

Bien que les résidants de l'Île aient généré 58% des nouveaux déplacements en transport en commun en région, **nous croyons que trop de Montréalais habitant des secteurs bien pourvus en service de transport en commun utilisent encore leur automobile pour de courts trajets.**

Il est surprenant et décevant de constater que malgré un excellent service de transport en commun à destination du centre-ville, une grande part des montréalais utilisent leur automobile pour y accéder.

L'automobile est malheureusement plus qu'un moyen de transport. Il fait appel également à un style de vie.

Dans ce cas, la Ville et ses partenaires devront redoubler d'efforts afin d'augmenter l'utilisation du transport en commun et ainsi décourager le navettage en automobile solo à destination du centre-ville.

Des efforts doivent aussi être faits afin d'améliorer le confort, la fiabilité et la propreté dans le transport en commun.

La CRÉ de Montréal souligne également l'importance de la mise en œuvre du Réseau prioritaire montréalais (RPM), qui permet à la clientèle des axes à fort achalandage de bénéficier de gains de temps et de donner une priorité au transport en commun aux intersections munies de mécanismes permettant une priorité aux autobus.

Déplacements des biens

L'analyse qui réfère au camionnage comme mode privilégié des biens en milieu urbain est excellente. Effectivement, le camion offre toute la flexibilité pour une desserte efficace et à moindre coût des divers points d'origine et de destination.

Ce phénomène entraînera une augmentation du camionnage sur nos routes dans les prochaines années. **Selon Transport Canada, la part modale du camionnage passera de 27,6% en 1998 à 30,5% en 2015.⁶**

À titre d'exemple, de 1990 à 2002, le tonnage véhiculé par les transporteurs pour compte d'autrui a crû de 158% avec une augmentation des tonnes-kilomètres du même ordre.⁷

⁶ Direction de l'analyse économique de Transports Canada, *Taf Consultants, Freight Transport trends & Forecasts to 2015*, Ottawa, mars 2000

⁷ Statistique Canada, *Le camionnage au Canada*, 2002, n 53-222-XIB au catalogue

Dans les éléments qui concourent à l'augmentation du camionnage, outre les éléments énumérés dans le document (mode de production en « flux tendus », augmentation des échanges à la suite de la libéralisation des marchés et déréglementation du transport, dispersion graduelle des commerces, des bureaux, des services et des entreprises génératrices de déplacement), il est important de mentionner les changements dans les habitudes des consommateurs ainsi que la croissance générale de la production.

CONDITIONS DE DÉPLACEMENT

L'augmentation du temps de déplacement de plus de 20% entre 1998 et 2001 renvoie directement à la notion de congestion. À Montréal, cette dernière coûte près de 800 millions par année et affecte directement la compétitivité de notre économie.⁸

Outre les nombreux retards, la congestion nuit également à la conciliation famille-travail. Les femmes sont celles qui effectuent le plus d'arrêts pour des obligations familiales pendant les périodes de congestion.

La CRÉ de Montréal croit que la lutte à la congestion routière est un élément majeur de la problématique actuelle en transport et qu'elle doit passer par la mise en place d'un groupe de travail dédié et regroupant tous les partenaires du transport à l'échelle du Grand Montréal.

La CRÉ de Montréal offre ainsi son aide à la Ville. Puisque la problématique se vit à l'échelle métropolitaine, il est recommandé de travailler en collaboration avec le CITM.

Réseaux de transport en commun

Il est intéressant de constater une augmentation de l'achalandage du réseau de transport en commun métropolitain de plus de 10% entre 1996 et 2002.

La CRÉ de Montréal est également soucieuse de la disponibilité des services de transport en commun pour les personnes à mobilité réduite et les jeunes familles. Il existe de plus en plus d'autobus et de voitures de taxi adaptés en ce sens mais l'offre est nettement insuffisante, surtout si l'on considère le phénomène du vieillissement de la population. Un effort spécial devra être fait en partenariat avec le ministère des Transports du Québec afin de rendre accessible le réseau du métro à ce type de clientèle, tout en considérant que cela requiert des besoins financiers importants.

Stationnement

La CRÉ de Montréal est tout à fait d'accord avec l'énoncé qui souligne que le stationnement a une influence déterminante sur le choix modal des usagers.

Dans son mémoire sur le financement du transport en commun déposé au ministre des Transports du Québec,⁹ la CRÉ de Montréal soulignait l'importance de prélever une taxe sur le stationnement résidentiel hors rue.

⁸ Gouvernement du Québec, *Évaluation de la congestion routière dans la région de Montréal*, 2004, 123 pages

⁹ CRÉ de Montréal, *Mémoire sur le financement du transport en commun pour Montréal*, mars 2005, 24 pages

Cette proposition rejoint la recommandation 35 du Plan d'action stratégique du CITM qui veut entre autres influencer la base tarifaire des parcs de stationnement privés (taxes, permis) afin de décourager l'utilisation du véhicule particulier par les navetteurs.

Les membres soulignent avec force l'importance que cette nouvelle source de revenus revienne au transport en commun et non au fonds général des municipalités. Cette mesure doit donc être socialement acceptable et dédiée au transport en commun.

Les membres soulèvent encore une fois le fait que l'utilisation de l'automobile est parfois le seul moyen de se déplacer pour certaines personnes et que l'absence de transport en commun à certains endroits ne justifierait pas cette taxe. Celle-ci devrait ainsi s'appliquer sur les stationnements de longue durée afin d'éviter de pénaliser les déplacements commerciaux.

La réglementation actuellement en vigueur, notamment dans les quartiers centraux, oblige les propriétaires de véhicules à déplacer leurs voitures pour des fins d'entretien des rues et des artères. Nous sommes d'accord pour souligner que cet état de fait incite les citoyens à prendre leur véhicule afin d'éviter de chercher une autre place de stationnement en bordure de rue.

La CRÉ incite la Ville de Montréal à peaufiner la réglementation sur le stationnement actuellement en vigueur afin d'éviter l'incitation à l'usage de l'automobile, notamment par une nouvelle politique de stationnement.

Les stationnements incitatifs sont effectivement un atout pour le système de transport de Montréal qu'il faudra déployer. Quant au stationnement pour vélo, leur nombre est en effet insuffisant.

Modes actifs

La CRÉ de Montréal encourage la Ville dans son intention de favoriser le transport actif. Puisque la distance moyenne des déplacements sur le territoire est de seulement 8,8 kilomètres, ce type de transport peut jouer un rôle déterminant.

La reconnaissance du vélo et de la marche comme moyens de transport essentiels dans la planification des déplacements urbains de demain est un excellent élément. À Montréal, il est d'une évidence même que ces derniers gagnent en popularité et se démocratisent.

Pour la CRÉ de Montréal, l'ajout de 50 kilomètres de piste cyclable et d'un minimum de 1 000 supports d'ici la fin de 2006 constitue une base acceptable, mais qui se doit d'être développée.

Intermodalité

Ici on ne peut que souligner, encore une fois, l'importance de la mise en place des stationnements incitatifs. Le succès de cette opération montre bien l'engouement des automobilistes pour le transfert vers un autre mode lorsque l'offre permet une économie de temps et d'argent.

L'appui au développement des trains de banlieue de Mascouche et de Repentigny fait partie de l'approche élargie de la CRÉ de Montréal soulignée au début du mémoire. Tout en étant résolument tourné vers le développement de l'île de Montréal, la CRÉ favorise le développement de tout mode facilitant les liens entre le centre et la périphérie.

À cet effet, la CRÉ de Montréal se réjouit du dépôt prochain au ministre des transports du Québec, des conclusions d'une étude effectuée par l'Agence métropolitaine de transport favorisant l'implantation d'une ligne de train de banlieue entre le centre-ville de Montréal et Repentigny.

Innovations technologiques en transport

La modification des feux à contrôleurs mécaniques constitue une priorité. À cet effet, l'intégration entre le système de contrôle de la Ville et celui du MTQ doit se poursuivre.

Cette proposition rejoint notamment la recommandation 46 du Plan d'action stratégique du CITM qui propose d'améliorer l'efficacité des systèmes de gestion de la circulation par une meilleure coordination des équipements. Cette recommandation suggère d'améliorer les équipements de contrôle des feux de circulation et de coordonner ces derniers le long des principales voies urbaines.

La Ville devra faire plus avec le déploiement des Systèmes de transport intelligents (STI) notamment dans le cadre de la parution prochaine du Plan de développement stratégique des STI du gouvernement du Québec.

SOUTIEN À L'ÉCONOMIE MONTRÉLAISE

Le transport des marchandises

La reconnaissance, dans le Plan de transport, du rôle de Montréal comme plaque tournante du transport des marchandises est conséquente aux démarches faites par les divers intervenants en transport depuis les dernières années.

Ainsi, le Plan d'action stratégique pour le transport des marchandises (2001-2006) du CITM,¹⁰ le Sommet de Montréal 2002,¹¹ l'énoncé de Vision de la Communauté métropolitaine de Montréal¹² et la récente Stratégie de développement économique de la Ville¹³ ont reconnu la vocation de Montréal comme plaque tournante du transport des marchandises.

Une fois encore la congestion routière, soulignée avec raison dans le document, entache la compétitivité de Montréal.

Une enquête récente du groupe « Moving the economy » de Toronto auprès des différents « freight councils »¹⁴ à travers le monde a relevé que la congestion routière est l'une des problématiques les plus discutées par les différents intervenants en transport réunis autour de ces tables de concertation.

Pour ce qui est des plans de camionnage, la recommandation 25 du Plan d'action stratégique du CITM propose de favoriser l'adoption de plans de camionnage à l'échelle de la région.

Un colloque de l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR) a fait d'ailleurs ressortir les difficultés rencontrées par les camionneurs dans la discontinuité et l'hétérogénéité des parcours.¹⁵

La CRÉ de Montréal souligne l'importance de compléter le plus rapidement possible les plans de camionnage et ce du moins à l'échelle de l'île de Montréal.

¹⁰ CITM, *Plan d'action stratégique pour le transport des marchandises 2001-2006*, 20 novembre 2000, 43 pages, www.citm-transport.org

¹¹ Ville de Montréal, *Compte rendu du Sommet de Montréal 5 et 6 juin 2002*, juillet 2002

¹² Communauté métropolitaine de Montréal, *Cap sur le monde. Bâtir une communauté compétitive, attractive, solidaire et responsable. Document d'énoncé de Vision. Vision 2025*, 20 pages

¹³ Ville de Montréal, *Réussir@Montréal*, stratégie de développement économique 2005-2010 de la Ville de Montréal, juin 2005, 106 pages

¹⁴ Transports Canada, *Technologies d'intégration du transport durable des marchandises en milieu urbain*, préparé par Moving The Economy, 2004, 30 pages

¹⁵ Association Québécoise du Transport et des Routes, *Le mariage ville-camion....Mission possible? Colloque sur la gestion du camionnage en milieu urbain*, 16 octobre 2003, Longueuil

Le document souligne avec raison la désuétude de la rue Notre-Dame et l'importance de cet axe pour une desserte efficace du port. Récemment, la Ville de Montréal, en collaboration avec le ministère des Transports du Québec a présenté un projet audacieux de modernisation.¹⁶

La CRÉ de Montréal souligne son soulagement à voir enfin naître un projet concerté de modernisation de la rue Notre-Dame. Elle demande à la Ville de poursuivre les démarches afin de bonifier le projet des diverses suggestions émanant du milieu.

L'intégrité physique et opérationnelle, non seulement des lignes de chemins de fer desservant le port mais de tout le réseau, est une condition essentielle pour la consolidation de la vocation de plaque tournante de Montréal.

Le développement résidentiel riverain des emprises ferroviaires compromet l'efficacité opérationnelle de ces dernières en limitant les heures d'exploitation. Cette constatation a maintes fois été soulignée au CITM.

La CRÉ de Montréal supporte la recommandation 22 du CITM qui a pour objectif de faire inclure dans les offres de vente ou de location de toute unité de logement située à moins de 300 mètres de l'emprise ferroviaire, une disposition avertissant obligatoirement les futurs occupants de l'existence de cette emprise. Ceci permettrait une meilleure cohabitation entre les deux fonctions.

Desserte des pôles économiques

La CRÉ de Montréal fait sienne les constats de l'étude sur l'impact économique du transport en commun.¹⁷ Puisque le transport urbain joue un rôle fondamental dans le soutien de l'activité économique, elle demande à la Ville de faire l'impossible, en collaboration avec sa Société de transport, afin de mieux desservir les extrémités de l'Île, tel qu'identifié lors du Sommet de Montréal, ainsi que les zones industrielles de Dorval, Lachine, Saint-Laurent et Anjou et d'y assurer une sécurité adéquate.

À ce titre, la STM a mis en place depuis ce temps des services de transport collectif aux extrémités de l'île de Montréal, soit par l'implantation de nouvelles lignes d'autobus ou encore par l'instauration de services de taxis collectifs. Une éventuelle extension du Réseau prioritaire montréalais (RPM) dans ces secteurs constituerait également un atout.

¹⁶ Ville de Montréal et Transports Québec, *Projet de modernisation de la rue Notre-Dame, concept conjoint*, juin 2005, 21 pages

¹⁷ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, *Transport en commun : un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal*, réalisé par Secor, décembre 2004

Transport aérien des passagers

Le projet de réaménagement de l'échangeur Dorval et du rond-point adjacent, ainsi que l'étude d'une navette ferroviaire reliant l'aérogare à la gare Centrale, cheminent bien à l'heure actuelle.

La CRÉ de Montréal estime que le développement de l'aéroport Montréal-Trudeau est stratégique pour la région et le Québec en entier. À cet effet, la CRÉ de Montréal étudiera au cours des prochains mois un projet de mise en place d'une table de concertation permanente ayant comme objectif le soutien au système aéroportuaire de Montréal.

INTÉGRATION ET STRUCTURATION DE L'ESPACE URBAIN

Les approches Smart Growth et Transit Oriented Development sont de plus en plus utilisées dans l'aménagement du territoire. Effectivement, l'intégration de la forme urbaine aux différentes dimensions du transport dans un exercice simultané et harmonieux permet d'offrir une meilleure qualité de vie.

La Ville de Montréal souligne avec justesse, dans son document, son souhait de soutenir une urbanisation favorisant l'utilisation du transport collectif et de lier stratégiquement les secteurs de la ville en parachevant le réseau routier.

Pour ce qui est de la conversion de certaines aires de stationnement en lieux publics, les membres de la CRÉ de Montréal sont tout à fait favorables à réduire au minimum les stationnements de surface qui déprécient l'environnement et demandent à la Ville d'en faire l'une de ses priorités.

QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT

La Ville, qui exploite un parc important de véhicules, cherche à réduire leurs impacts sur la qualité de l'air en choisissant d'acquérir des véhicules de moins grosse cylindrée et moins énergivores.

La CRÉ de Montréal demande à la Ville de voir dès maintenant à l'étude de l'implantation de véhicules hybrides et électriques pour son parc de véhicules.

La collaboration avec le Centre d'expérimentation des véhicules électriques du Québec (CEVEQ) situé à Saint-Jérôme est, dans ce cas, valorisée.

Impacts environnementaux du transport

Le document souligne que selon le Diagnostic environnemental de l'île de Montréal, l'utilisation de l'automobile et le développement du réseau routier dans la région de Montréal sont à l'origine de l'étalement urbain.

Les membres inscrivent une certaine réserve sur cet énoncé.

D'une part, certains chercheurs universitaires imputent également au développement du transport collectif la problématique de l'étalement urbain¹⁸. D'autre part, en terme de développement résidentiel, cette logique demanderait possiblement de densifier Laval et Longueuil avant de penser au développement des extrémités est et ouest de Montréal!

¹⁸ Chapleau Robert, Morency Catherine, *Différents articles Groupe Madituc*, École polytechnique de Montréal

QUALITÉ DE VIE, SANTÉ ET SÉCURITÉ

Afin de réduire la pollution de l'air, de diminuer le bruit et de redonner la quiétude aux rues résidentielles, le document propose essentiellement de passer par une réduction de la dépendance à l'automobile.

Bien qu'excellent, cet objectif ne peut être atteint qu'à long terme. Concernant la pollution de l'air, la CRÉ de Montréal propose ici une action qui à court terme donnerait des résultats intéressants.

Ainsi, la Société de transport de Montréal (STM) a réalisé en 2002 et 2003, en collaboration avec les gouvernements du Québec et du Canada, un projet de démonstration intitulé « Biobus »¹⁹. Ce dernier, reconnu comme le plus important projet de démonstration et d'utilisation de biodiesel réalisé jusqu'à maintenant en Amérique du Nord, a connu un succès éclatant. **Le gouvernement du Québec a récemment accordé aux transporteurs en commun un remboursement sur l'achat de biodiesel permettant à ce carburant renouvelable de connaître une parité de prix avec le pétrodiesel.** L'utilisation de biodiesel (B20) par les autobus de la STM réduirait de plus de 20 000 tonnes par année le CO₂ dans l'atmosphère.

La CRÉ de Montréal demande à la Ville, par la Société de transport de Montréal, de débiter le plus rapidement possible la conversion au biodiesel de l'ensemble de ses autobus.

Sécurité

La sécurité des piétons et des cyclistes à Montréal est d'une importance indéniable et la Ville devra consentir des efforts additionnels afin de réduire le nombre de décès et de blessés sur son territoire.

Il faut également tenir compte de la sécurité dans les zones résidentielles, notamment par des aménagements qui favorisent les déplacements à pied et des politiques d'apaisement de la circulation.

La sécurité doit également être renforcée dans le réseau de transport en commun, particulièrement depuis les récents événements à travers le monde.

Suite aux derniers événements terroristes à travers le monde, la CRÉ de Montréal est soucieuse de l'élément sécurité dans le réseau de transport. Dans ce cadre, elle souligne à la Ville l'importance de mettre en place des mesures appropriées afin d'assurer la sécurité des usagers, du personnel et des installations.

¹⁹ Société de transport de Montréal, *Démonstration et évaluation du Biodiesel à la STM. Rapport final du projet*, mai 2003, 84 pages

GESTION DU TRANSPORT

Avec raison, le document souligne que la Ville ne peut établir seule une stratégie efficace car le champ de compétence des transports est aujourd'hui partagé par une multitude d'acteurs qui assurent les encadrements politiques et administratifs, offrent des services, construisent et exploitent des infrastructures.

La CRÉ de Montréal souligne à la Ville que son comité Transports regroupe tous les partenaires partageant les différents champs de compétence reliés au transport et qu'elle met à sa disposition, l'expertise de ce comité pour toute consultation future ou projets de développement nécessitant une concertation d'envergure dans les domaines reliés au transport des personnes et des marchandises.

Besoins d'investissements importants en matière d'infrastructures de transport

La Ville de Montréal estime à 7,2 milliards les investissements requis au cours des 10 prochaines années afin d'assurer le maintien et l'efficacité des infrastructures routières et de transport en commun existantes.

Cette estimation a été reprise par les principaux partenaires du domaine du transport et est tout à fait plausible.

Quant au financement, l'injection plus importante du gouvernement fédéral dans les infrastructures amènera certainement de meilleures perspectives d'avenir.

De plus, la CRÉ de Montréal a supporté la proposition de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) de demander au gouvernement du Québec une liberté fiscale plus grande afin d'établir un nouveau partage des dépenses au niveau du transport en commun ainsi que des nouvelles recettes.²⁰

La CRÉ de Montréal est d'accord avec l'analyse que toute recette supplémentaire tirée des voyageurs entraîne nécessairement une baisse sur l'achalandage. En plus que cela affecte davantage les usagers les moins fortunés pour qui une hausse de tarif a un impact direct sur leur capacité financière.

²⁰ Communauté métropolitaine de Montréal, *Faire le choix du transport collectif. Déclaration des participants au Forum métropolitain sur le financement du transport en commun*, 14 avril 2005, 4 pages.

CONCLUSION

Le transport est un élément vital relié au développement et à la qualité de vie de toute grande ville et plus spécialement d'une ville comme Montréal qui s'est bâtie sur la complémentarité de ses quatre modes.

La CRÉ de Montréal trouvait important de souligner, par ce mémoire, les grands consensus qui ont émergé des discussions entre élus et représentants socio-économiques du territoire.

Le Plan de transport de la Ville est une première et doit servir de guide essentiel pour les décideurs.

Deux grands défis se pointent à l'horizon. D'une part, le développement de la mobilité des personnes et des systèmes de transport dans le respect de la qualité de vie des citoyens et citoyennes et de l'environnement; d'autre part, le financement des infrastructures pour assurer leur maintien et leur développement.

La Ville de Montréal, en choisissant le développement du transport collectif comme cible prioritaire, devra toujours orienter ses actions dans une approche de complémentarité avec l'automobile.

De plus, les citoyens devront être sensibilisés à la valeur des infrastructures existantes dans une approche de respect du patrimoine.

Enfin, la CRÉ de Montréal rappelle l'importance de voir le transport dans une approche systémique transcendant les limites des secteurs et les frontières des régions.

ANNEXE 1

Liste des membres du comité exécutif de la CRÉ de Montréal

Nom	Prénom	Fonction	Organisme
Bossé <i>Président</i>	Georges	Membre du comité exécutif et maire de l'arrondissement de Verdun	Ville de Montréal
Barbe <i>1^{re} Vice-présidente</i>	Manon	Mairesse de l'arrondissement de LaSalle	Ville de Montréal
Desrochers <i>2^e Vice-président</i>	Pierre	Directeur - Affaires publiques et corporatives	Compagnie Pétrolière Impériale Ltée
Worth <i>Trésorière</i>	Monique	Mairesse de l'arrondissement de Pierrefonds-Senneville	Ville de Montréal
Sandborn <i>Secrétaire</i>	Arthur	Président	Conseil central du Montréal métropolitain - CSN
Beauchamp	Line	Députée	Circonscription de Bourassa-Sauvé
Bégin	Claude	Directrice générale	Centre de recherche d'emploi de l'Est
Dauphin	Claude	Membre du comité exécutif et maire de l'arrondissement de Lachine	Ville de Montréal
Dionne-Marsolais	Rita	Députée	Circonscription de Rosemont
Hamel	Line	Conseillère de la ville	Arrondissement Sud-Ouest (Louis-Cyr)
Lamoureux	Carole	Vice-rectrice aux études	Université du Québec à Montréal - UQAM
Lapointe	Pierre	Conseiller de la ville	Arrondissement Ahuntsic - Cartierville (Ahuntsic)
Meaney	John W.	Maire de l'arrondissement de Kirkland	Ville de Montréal
Minier	Marius	Conseiller de la ville	Arrondissement RDP - PAT - Montréal-Est (Pointe-aux-Trembles)
Tomassi	Tony	Député	Circonscription de LaFontaine

ANNEXE 2

Liste des membres du comité Transports de la CRÉ de Montréal

NOM	PRÉNOM	FONCTION	ORGANISME
Barbe <i>Présidente</i>	Manon	Mairesse de l'arrondissement de LaSalle	Ville de Montréal
Boileau <i>Vice-président</i>	Daniel	Directeur - Développement cargo et logistique	Aéroports de Montréal (ADM)
Bertrand	Jean	Chef de division	Ville de Montréal - Service de l'Environnement, de la Voirie et des Réseaux
Boyer	Richard	Directeur	Bureau du taxi de Montréal
Brice	Stéphane	Conseiller en aménagement	Ville de Montréal - Division du transport
Brunelle	Luc	Conseiller	Ministère des Affaires municipales et des Régions
Byrns	James	Vice-président planification et développement	Agence métropolitaine de transport - AMT
Châteauneuf	Gaétan	Vice-président	Conseil central du Montréal métropolitain - CSN
Clément	Bernard	Conseiller en transport	Communauté métropolitaine de Montréal
Dugal	Louis-David	Agent de développement - Transports	CRÉ de Montréal
Filion	Louise	Première directrice, Affaires publiques	Canadien National
Fillion	Normand	Vice-président - Marketing et développement	Administration portuaire de Montréal
Gamache	André	Directeur général	CRÉ de Montréal
Gilbert	Henri	Directeur territorial de Montréal	Ministère des Transports
Lacoste	Dominique	Directrice générale	Association québécoise du transport et des routes - AQTR
Lessard	Sylvain	Directeur régional - Politique et Coordination	Transports Canada
Léveillé	Monique	Secrétaire générale	Association du transport urbain du Québec
Nepveu	Denyse	Directrice, Communications et affaires publiques	Chemin de fer Canadien Pacifique
Olivier	Robert	Directeur	Développement et Soutien à la livraison du service - STM
Parisien	Normand	Directeur général	Transport 2000 Québec
Pronovost	Jean-François	Directeur général	Vélo-Québec
Raynault	Guy	Directeur - Transports	CRÉ de Montréal
Roy	Claire	Directrice Affaires publiques	C.A.A.
St-Germain	Diane	Présidente du conseil d'administration	Chambre de commerce et d'industrie de l'Est de l'île de Montréal
Tremblay	Sophie	Coordonnatrice, dossiers techniques et opérationnels	Association du Camionnage du Québec
Trudeau	Alain	Conseiller en aménagement	Ville de Montréal