

LE PRÉSENT DOCUMENT A ÉTÉ PRÉPARÉ PAR:

- Service des infrastructures, transport et environnement
- Direction des transports

EN COLLABORATION AVEC:

- Société de transport de Montréal
- Stationnement de Montréal

Table des matières

MOT DU MAIRE DE MONTRÉAL	6
MOT DE MONSIEUR ANDRÉ LAVALLÉE	7
MOT DE MONSIEUR MICHEL LABRECQUE	8
INTRODUCTION	9
TRANSPORT COLLECTIF	11
Contexte	11
Réalisations 2008-2009	12
Interventions en cours en 2009	19
Synthèse des interventions	19
TRANSPORT ACTIF	23
Contexte	23
Réalisations 2008-2009	24
Interventions en cours en 2009	25
Synthèse des interventions	29
SÉCURITÉ ET QUALITÉ DE VIE	31
Contexte	31
Réalisations 2008-2009	32
Interventions en cours en 2009	35
Synthèse des interventions	37
RÉSEAU ROUTIER ET TRANSPORT À VOCATION ÉCONOMIQUE	38
Contexte	38
Réalisations 2008-2009	40
Interventions en cours en 2009	42
Synthèse des interventions	44
FINANCEMENT, GOUVERNANCE ET PLANIFICATION LOCALE	47
Contexte	47
Réalisations 2008-2009	48
Interventions en cours en 2009	50
SYNTHÈSE DES DÉPENSES	52
Immobilisations	53
Coûts d'exploitation du transport collectif	55
Comparaison des investissements consentis avec les objectifs du <i>Plan de transport</i>	57

CONCLUSION	58
Transport collectif	58
Transport actif	58
Sécurité et qualité de vie	58
Réseau routier et déplacements à vocation économique	60
Planification locale, financement et gouvernance	61
Synthèse des dépenses	61
ANNEXES	62
Annexe A – Initiatives marquantes des arrondissements et des villes liées	62
Annexe B – Synthèse des améliorations apportées aux circuits d'autobus de la STM entre janvier 2008 et mars 2009	64

Liste des figures

FIGURE 1	14
Interventions en transport collectif réalisées en 2008-2009	
FIGURE 2	17
Évolution de l'offre annuelle de service de la STM, 1990-2009	
FIGURE 3	18
Évolution de l'achalandage annuel de la STM, 1990-2009	
FIGURE 4	26
Évolution 2004-2009 du nombre de kilomètres de voies cyclables Agglomération de Montréal	
FIGURE 5	28
Interventions en transport actif réalisées en 2008-2009 et en cours en 2009	
FIGURE 6	33
Carrefours sécurisés et sites du projet pilote de radars photo et de surveillance aux feux rouges	
FIGURE 7	40
Interventions sur le réseau routier artériel, 2008-2009	

Liste des tableaux

TABLEAU I	
Sommaire des interventions de transport collectif réalisées en 2008-2009	13
TABLEAU II	
Évolution de l'achalandage de la STM, 2007-2008	18
TABLEAU III	
Synthèse des chantiers de transport collectif du <i>Plan de transport</i> (chantiers 1 à 5)	20
TABLEAU III	
Synthèse des chantiers de transport collectif du <i>Plan de transport</i> (chantiers 6 à 12)	21
TABLEAU IV	
Réseau cyclable réalisé, mis en chantier et mis aux normes en 2008 (en kilomètres)	24
TABLEAU V	
Kilomètres de voies cyclables proposés en 2009	25
TABLEAU VI	
Synthèse des interventions en matière de transport actif	29
TABLEAU VII	
Évolution du nombre d'accidents, de mortalités et de blessés, 2006-2008	34
TABLEAU VIII	
Sommaire des interventions en cours en 2009	36
TABLEAU IX	
Synthèse des interventions en matière de sécurité des déplacements et d'amélioration de la qualité de vie	37
TABLEAU X	
Synthèse des interventions sur le réseau routier et en faveur du transport à vocation économique	44-45

TABLEAU XI	
Immobilisations selon les quatre grands volets du <i>Plan de transport</i> , 2008 et 2009	53
TABLEAU XII	
Répartition estimée des immobilisations en transport, 2008	54
TABLEAU XIII	
Contribution des gouvernements supérieurs aux immobilisations selon les quatre grands volets du <i>Plan de transport</i> , 2008 et 2009	55
TABLEAU XIV	
Contribution de Montréal aux coûts d'exploitation du transport collectif, 2008 et 2009	56
TABLEAU XV	
Comparaison des montants dépensés par Montréal avec les besoins du <i>Plan de transport</i> , 2008	57

Mot du maire de Montréal



Le *Plan de transport de Montréal* est une des pièces maîtresses de la transformation et du développement de Montréal. En effet, dès lors qu'il s'agit de moderniser les installations existantes ou de mettre en œuvre de nouveaux moyens de transport et surtout de changer les comportements, il est indispensable d'effectuer une planification rigoureuse de nos choix et de nos projets. Nous avons construit et mené à bien cette planification qui servira l'avenir de notre métropole et de ses transports pour la décennie à venir.

Un an après l'adoption du Plan, ce premier Bilan 2008-2009 décrit nos réalisations et l'état d'avancement des 21 chantiers prioritaires que nous avons choisis.

D'ores et déjà, les nombreuses améliorations de service apportées à notre système de transport en commun — métro et bus — nous ont permis d'atteindre un niveau d'achalandage inégalé depuis 1949. Au cours de la seule année 2008 et grâce à un investissement de 324 M\$, les services ont connu une augmentation générale de la fréquentation de 4,1 %, avec plus de bus et de voitures de métro, plus fréquemment, pour de meilleurs déplacements urbains qui profitent à tous.

En tête des modes de déplacement alternatifs, le vélo est une composante à part entière du système de transport. Nos voies et pistes cyclables ont dépassé les 500 km et nous doublerons leur étendue en sept ans. En outre, l'arrivée en mai 2009 du service de vélos en libre-service BIXI, dont la notoriété est rapidement devenue internationale, restera dans les annales de notre ville.

Nombre de chantiers d'intérêt stratégique tels que la navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport, la voie réservée sur Pie-IX, le Train de l'Est, l'extension des lignes du métro ou le tramway, sont à l'étape des études en vue de leur réalisation. Leur impact sur toute l'agglomération et, au-delà, leur intérêt régional, ne font aucun doute.

La relation de confiance que nous avons construite avec les gouvernements est essentielle pour nous aider à réaliser le Plan, en particulier à trouver une structure de financement qui nous apporte les moyens financiers nécessaires à la réalisation complète du Plan dans les prochaines années.

J'espère que vous aurez plaisir à consulter ce rapport. Il détaille nos actions avec transparence et rend compte de la passion que nous avons pour Montréal et l'avenir de ses transports.

Le maire de Montréal,

Gérald Tremblay

Mot de monsieur André Lavallée



Depuis l'adoption du *Plan de transport de Montréal* le 19 juin 2008, Montréal s'est mobilisée comme jamais dans le domaine des transports collectifs et actifs. Nos priorités d'action ont été la diminution des déplacements en auto solo, l'augmentation de l'offre en transport collectif et actif, l'amélioration de la qualité de la vie et de la sécurité dans nos quartiers. Je suis très fier de vous présenter ce premier bilan des efforts réalisés pour mettre en œuvre le *Plan de transport*.

Ainsi les services de transport en commun offerts par la Société de transport de Montréal ont été sensiblement améliorés depuis janvier 2008, avec une augmentation de 17 % de service dans le métro et de 3,9 % dans les bus. Ces nouveaux services ont eu comme effet une hausse de 4,1 % de la fréquentation du réseau. Si l'on tient compte des hausses qui ont eu lieu en 2007, c'est environ les deux tiers de l'objectif de 8 % d'achalandage visé pour 2011 qui est déjà atteint.

Montréal a fait un effort particulier pour développer le réseau cyclable. À la fin de 2009, le réseau montréalais comptera quelques 560 km. C'est près de 160 km de nouvelles voies, correspondant à une augmentation de 45 % des objectifs fixés dans le *Plan de transport*. Le printemps 2009 marquera l'histoire de Montréal par la mise en place de son système de vélos en libre-service BIXI. Plusieurs centaines d'utilisateurs des vélos sillonnent déjà les rues des quartiers centraux avec un immense plaisir.

La sécurité des déplacements a également fait l'objet de travaux importants avec la sécurisation d'une cinquantaine de carrefours en 2008, la poursuite de la modernisation des feux de circulation, dont l'installation de feux à décompte numérique pour piétons, et l'amorce de la mise en place de la réduction de la vitesse de 50 à 40 km/h dans les rues locales. Toutes ces mesures sont accompagnées d'une campagne de sécurité routière urbaine à grand déploiement.

Plusieurs autres chantiers sont à l'étape des études en vue de leur réalisation. Mentionnons à cet égard la navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport, la voie réservée sur Pie-IX, le Train de l'Est et le tramway.

Beaucoup reste cependant à faire pour réaliser tous les projets du Plan. Montréal a consenti des efforts financiers importants pour réaliser des projets en 2008-2009. Mais la question du financement, capitale pour la mise en œuvre de nombreux projets, reste entière, et Montréal devra disposer nécessairement de nouvelles sources de revenus pour atteindre ses objectifs et répondre aux attentes des citoyens et citoyennes.

Le vice-président du comité exécutif de Montréal

Le responsable du *Plan de transport*, de l'aménagement urbain, du patrimoine et du design

André Lavallée

Mot de monsieur Michel Labrecque



Dès le début, la STM s'est associée avec fierté à cette grande démarche du *Plan de transport* par laquelle la Ville de Montréal fera du transport collectif l'un des moyens privilégiés pour réduire les gaz à effet de serre et permettra ainsi d'améliorer la qualité de vie de ses citoyens.

En mettant en œuvre son *Programme d'amélioration de service* (PASTEC), la STM s'est engagée dès 2007 à atteindre l'objectif principal fixé par le *Plan de transport de Montréal* et la *Politique québécoise de transport collectif*, soit une augmentation de l'achalandage de 8 % grâce à une hausse de service de 16 % d'ici la fin de 2011. Appuyé financièrement à parts égales par la Ville de Montréal et le ministère des Transports du Québec, le PASTEC a permis d'augmenter l'offre de service du métro de 17 % en 2008, et d'ajouter plus de 100 000 heures de service au réseau des bus. Ces mesures ont permis d'augmenter l'achalandage de 4,1 % en 2008, ce qui représente un record inégalé depuis 1949! Et en additionnant les résultats de 2007, nous obtenons une croissance d'achalandage de 5,3 %.

Mais notre défi de soutenir cette croissance et d'améliorer la livraison du service ne s'arrête pas là. Pour y parvenir, la Société doit poursuivre la réalisation de nombreux projets d'envergure qui lui permettront de se doter d'équipements de qualité. Ainsi elle a fait passer le nombre de bus de 1 590 à 1 680 et fera l'acquisition de quelque 1 000 bus dont 202 articulés au cours des années 2009, 2010 et 2011. La STM est confiante de pouvoir compter sur de nouvelles voitures de métro à compter de 2012, le processus de négociation étant en cours.

En vue d'améliorer l'offre de mobilité urbaine, la Société a établi plusieurs partenariats qui lui permettent d'offrir des modes de transport alternatifs à l'auto solo. Ainsi les programmes *DUO auto+bus* avec Communauto et *Bixi-bus* avec la Société de vélo en libre-service permettent aux clients de la STM d'avoir des tarifs réduits pour ces deux services qui favorisent le recours aux modes actifs ou complémentaires regroupés sous le vocable « cocktail transport ». Par ailleurs, un forfait *Tandem VÉLO – STM* permettra aux membres de Vélo-Québec Association d'obtenir gratuitement une lisière de six titres individuels à l'achat de cinq titres mensuels.

En participant activement à une douzaine de chantiers de transport collectif du *Plan de transport*, la STM s'est résolument engagée dans l'amélioration de service du transport collectif ainsi que dans la diversification de l'offre de mobilité urbaine, de manière à proposer des services répondant aux besoins de ses différentes clientèles. Les résultats obtenus depuis 2007 sont des plus prometteurs. Grâce aux appuis et efforts collectifs, nous serons en mesure de réaliser notre engagement de faire de Montréal la première ville de transport collectif et actif en Amérique du Nord. Le mouvement est en marche. Joignez-vous à nous!

Le président de la Société de transport de Montréal,

Michel Labrecque

Introduction

Le présent document constitue le bilan de l'an 1 du *Plan de transport* de l'agglomération de Montréal. Le *Plan de transport* a reçu l'adhésion de la communauté montréalaise dans le cadre de consultations publiques en 2007, avant d'être adopté à l'unanimité par le conseil d'agglomération en juin 2008.

Le Plan se veut le reflet de ce que les Montréalais souhaitent pour eux et pour leurs enfants, soit une agglomération prospère qui se réinvente en misant sur le développement durable, le transport actif, un réseau de transport collectif confortable et performant, des aménagements urbains de grande qualité et des quartiers où les familles peuvent vivre et se déplacer dans un environnement agréable et sécuritaire.

MÉCANISMES DE SUIVI DU PLAN DE TRANSPORT

Le *Plan de transport* prévoit la publication d'un bilan annuel qui fait le suivi des moyens déployés et des investissements consentis par Montréal et ses partenaires au cours de la dernière année. Le présent document expose les moyens déployés en 2008 et au cours de la première moitié de 2009.

En plus de ce suivi annuel des moyens déployés, l'analyse des résultats atteints par le Plan est prévue tous les cinq ans. Alimenté par les enquêtes origine-destination régionales réalisées tous les cinq ans, le suivi quinquennal du *Plan de transport* mesurera ses impacts sur les habitudes de déplacement des Montréalais, sur l'accessibilité, la sécurité, la santé, l'environnement et l'économie. Ce suivi quinquennal, prévu pour 2013, permettra de mesurer les indicateurs relatifs aux grands objectifs visés par le Plan, particulièrement en ce qui a trait à la réduction de la dépendance à l'automobile. Le suivi quinquennal alimentera les mises à jour du *Plan de transport*, également prévues tous les cinq ans.

PRÉSENTATION DU DOCUMENT

Le présent bilan traitera par grands chapitres du transport collectif, du transport actif, de la sécurité et de la qualité de vie, du transport routier et des déplacements à vocation économique, du financement, de la gouvernance et de la planification locale des déplacements et, enfin, des dépenses 2008-2009 associées au *Plan de transport*. À la fin des chapitres, un tableau synthèse résume l'état d'avancement des chantiers concernés. Ce bilan présente surtout les réalisations de Montréal. Cependant, les initiatives métropolitaines des partenaires de Montréal sont présentées, tout comme les initiatives locales les plus intéressantes des arrondissements et des villes liées sont aussi présentées à l'annexe A.

Conformément aux engagements du Plan, le document présente de façon exhaustive les moyens déployés. Dans certains cas, lorsque les données sont disponibles, les résultats préliminaires du *Plan de transport* sont également présentés, notamment quant à l'achalandage du transport collectif et à la réduction du nombre d'accidents.

AUGMENTER L'ACHALANDAGE
DU TRANSPORT COLLECTIF DE 8 %
D'ICI 2012 ET DE 26 % D'ICI 2021

Transport collectif

CONTEXTE

L'amélioration et le développement des services de transport collectif constituent la pièce maîtresse du *Plan de transport* et une condition essentielle au développement harmonieux du territoire. D'ici 2012, le *Plan de transport* vise à augmenter l'achalandage du transport collectif de 8 %, un objectif cohérent avec celui de la *Politique québécoise du transport collectif*. À plus long terme, le *Plan de transport* vise une augmentation de 26 % de l'achalandage d'ici 2021, un effort ambitieux similaire à celui des plans de transport de Paris et de Londres.

Pour atteindre ces cibles d'achalandage, Montréal appuie, depuis 2007, le déploiement du *Programme d'amélioration de service 2007-2011* de la STM. Ce programme, qui constitue le **chantier 5** du *Plan de transport*, est financé à parts égales par l'agglomération de Montréal et le gouvernement du Québec, dans le cadre de la *Politique québécoise du transport collectif*. Le programme, en train d'être mis en place par la STM, a déjà permis d'augmenter de 17 % l'offre de service du métro et permettra, d'ici 2011, une augmentation de 16 % de l'offre de service d'autobus. Les lignes d'autobus circulant dans les axes les plus achalandés bénéficieront également de gains de temps de parcours et de régularité, grâce à la mise en place actuelle de mesures prioritaires, comprenant des voies réservées et des feux pour autobus. Ces mesures font l'objet du **chantier 9** du *Plan de transport*.

Le *Plan de transport* prévoit également des investissements importants pour doter Montréal d'un réseau de tramways moderne au centre de l'agglomération (**chantier 1**), implanter une navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Montréal-Trudeau (**chantier 2**), moderniser le métro (**chantier 3**), prolonger la ligne bleue du métro dans l'est (**chantier 4**), puis la ligne orange ouest, favoriser le covoiturage, l'autopartage et le taxi (**chantier 6**), installer une plus grande capacité en transport en commun dans le corridor pont Champlain/Bonaventure (**chantier 7**), implanter un réseau de transport rapide par autobus en site propre (**chantier 8**) et, finalement, réaliser le Train de l'Est (**chantier 12**).



RÉALISATIONS 2008-2009

Le déploiement par la STM du *Programme d'amélioration de service 2007-2011* a permis des améliorations substantielles au réseau de transport collectif montréalais en 2008 et 2009, tant en ce qui concerne le métro que les autobus. Cette section présente les interventions déployées durant toute l'année 2008 et durant les six premiers mois de 2009 (janvier à juin), telles que résumées au tableau I et illustrées à la figure 1.

MÉTRO

Rappelons d'abord qu'en 2007, l'offre de service du métro a été augmentée sur la ligne bleue, alors que la ligne orange a été prolongée à Laval, avec l'ajout de trois nouvelles stations.

En janvier 2008, l'offre de service du métro a connu une augmentation substantielle de 17 % sur les trois principales lignes du réseau, soit les lignes verte, orange et bleue.

Le service a été augmenté durant toute la journée, avec 70 départs additionnels chaque jour de semaine, 37 départs de plus le samedi et 38 départs de plus le dimanche. Ces augmentations ont permis de réduire les intervalles de 2,0 ou 2,5 min selon les périodes, ce qui représente une réduction du temps d'attente pouvant atteindre 25 %.

Par ailleurs, les voitures de métro MR-73 ont été réaménagées pour moderniser leur aménagement intérieur, augmenter de 10 % leur capacité et les rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite. De plus, l'installation d'ascenseurs a débuté dans cinq stations de la ligne orange, soit Lionel-Groulx, Bonaventure, Berri-UQAM, Henri-Bourassa et Côte-Vertu. Entre l'automne 2009 et l'hiver 2011, ces cinq stations s'ajouteront graduellement aux trois stations lavalloises déjà accessibles aux personnes à mobilité réduite. Finalement, l'installation de caméras dans les stations de métro a débuté en 2008, dans le cadre d'un programme visant à augmenter le niveau de sécurité dans le métro.

TABLEAU I | Sommaire des interventions de transport collectif réalisées en 2008-2009

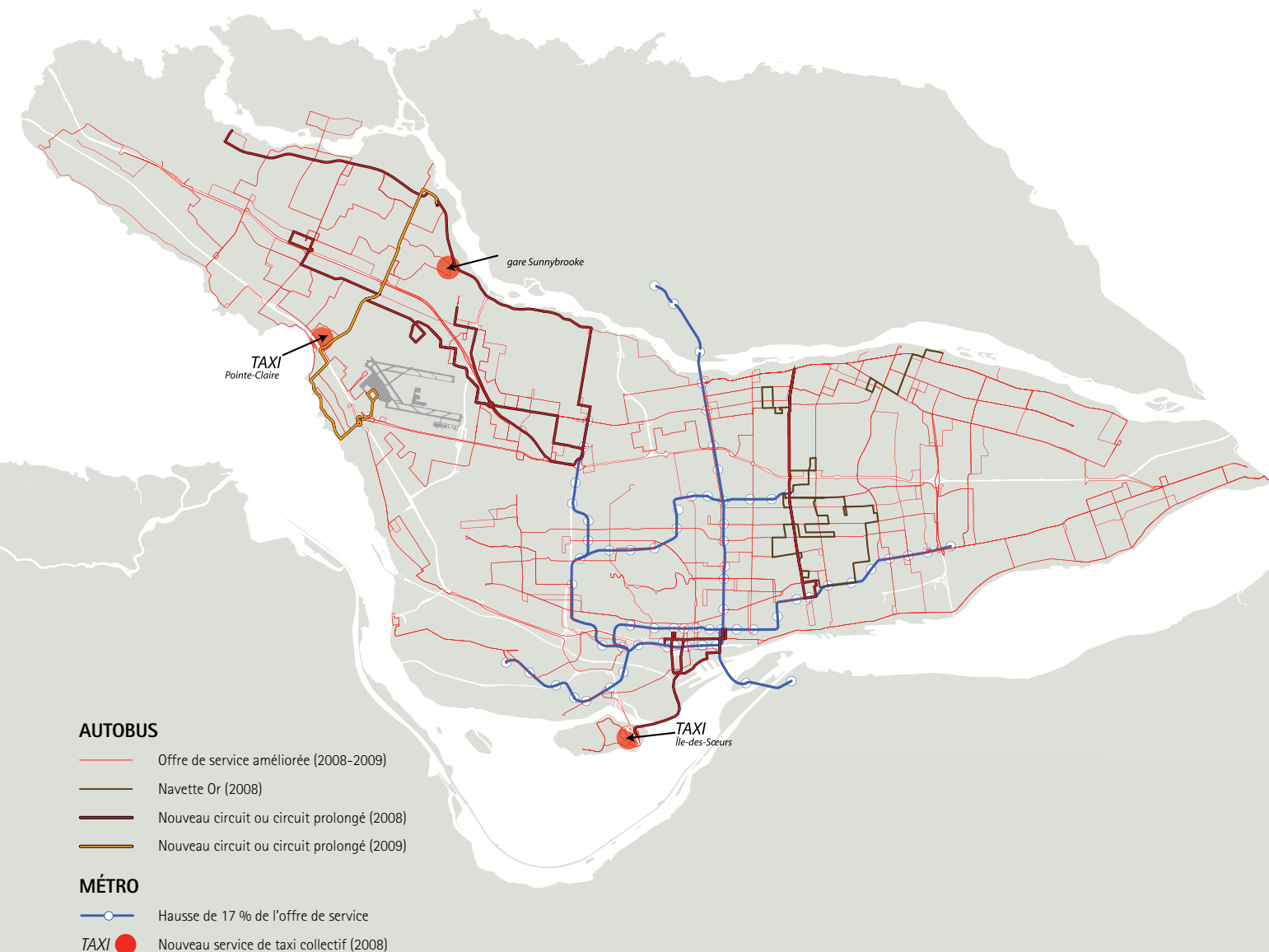
CHANTIER	INTERVENTIONS	MOYENS DÉPLOYÉS
INTERVENTIONS RÉALISÉES EN 2008		
CHANTIER 3	MODERNISATION MÉTRO	
	Matériel roulant	Aménagement intérieur des MR-73 terminé / Appel d'offres remplacement MR-63
CHANTIER 5	AMÉLIORATIONS SERVICES MÉTRO	
	Capacité	+ 10,9 millions km annuels: +16,7 %
	Accessibilité	Installation d'ascenseurs débutée dans cinq stations
	Qualité du service	Installation de caméras débutée dans les stations
	AMÉLIORATIONS SERVICES AUTOBUS	HEURES ANNUELLES MILLIONS DE KM ANNUELS
	1. Desserte centre-ville	+ 50 700 + 1,2 % + 1,23 + 1,7 %
	2. Axes à fort achalandage	+ 9 800 + 0,2 % + 0,12 + 0,2 %
	3. Secteurs en développement	+ 65 600 + 1,5 % + 1,10 + 1,5 %
	4. Clientèles spécifiques	+ 17 700 + 0,4 % + 0,33 + 0,5 %
		+ 143 800 + 3,4 % + 2,78 + 3,9 %
	Capacité	Ajout de 90 autobus et commande de véhicules articulés en cours
	Exploitation	Ajout de 93 abribus
	Diminution des impacts sur l'environnement	Utilisation de biodiésel pour toute la flotte Mise en service de huit autobus à propulsion hybride
	AMÉLIORATIONS TRANSPORT ADAPTÉ	
		Analyse « temps à bord actuel » et établissement des normes cibles et taux applicables / Analyse de coûts réalisée sur le nombre de places utilisées en taxi et minibus (entassement)
CHANTIER 9	MESURES PRIORITAIRES AUTOBUS	
		Voie réservée sur rue de la Commune Saint-Michel: tests sur deux feux prioritaires
INTERVENTIONS RÉALISÉES DE JANVIER À JUIN 2009		
CHANTIER 5	AMÉLIORATIONS SERVICES AUTOBUS	HEURES ANNUELLES MILLIONS DE KM ANNUELS
	1. Desserte centre-ville	+ 40 800 + 0,9 % + 0,63 + 0,9 %
	2. Axes à fort achalandage	+ 39 200 + 0,9 % + 0,62 + 0,8 %
	3. Secteurs en développement	+ 23 500 + 0,5 % + 0,62 + 0,8 %
	4. Clientèles spécifiques	+ 4 100 + 0,1 % + 0,06 + 0,1 %
		+ 107 600 + 2,4 % + 1,93 + 2,6 %
	Exploitation	Abribus: concours de design
	Diminution des impacts sur l'environnement	Suivi de la performance des autobus hybrides
	AMÉLIORATIONS TRANSPORT ADAPTÉ	
		Détermination des normes et taux applicables (entassement, ponctualité, courtoisie, temps à bord) / Projet-pilote en cours sur l'ajout d'un siège avant en minibus et <i>benchmarking</i> auprès des constructeurs et transporteurs minibus
CHANTIER 9	MESURES PRIORITAIRES AUTOBUS	
		Saint-Michel: test sur dix feux prioritaires en mars Beaubien: 21 feux prioritaires fonctionnels Rosemont: 11 feux prioritaires fonctionnels

AUTOBUS ET TAXI COLLECTIF

En 2008, la STM a acquis 90 nouveaux autobus, augmentant ainsi sa flotte à 1 680 autobus. Cette acquisition a permis en 2008-2009 d'améliorer les services sur 74 circuits, de créer quatre nouveaux circuits d'autobus et trois nouveaux circuits de taxi collectif, pour porter le nombre total de circuits de la STM à 197 (voir synthèse à l'annexe B).

En fait, les nombreuses améliorations apportées au service d'autobus et de taxi collectif s'articulent autour de quatre grandes stratégies gagnantes:

FIGURE 1 | Interventions en transport collectif réalisées en 2008-2009



STRATÉGIE 1: AMÉLIORER LA DESSERTE DU CENTRE-VILLE ET DE SA PÉRIPHÉRIE

Les interventions suivantes ont été mises de l'avant pour améliorer la desserte en direction du centre-ville:

- En mars 2008, ajout de service en soirée pour le circuit express **470** Pierrefonds;
- En juin 2008, prolongement du circuit express **268** Trainbus Pierrefonds jusqu'à la station de métro Côte-Vertu et prolongement de la plage horaire entre les heures de pointe. Prolongement de la plage horaire pour les quatre services **métrobus** suivants: **159** Henri-Bourassa, **173** Victoria, **190** Lachine et **199** Lacordaire, ainsi que pour les deux services express suivants: **420** Notre-Dame-de-Grâce, et **430** Pointe-aux-Trembles;
- En septembre 2008, prolongement de la plage horaire pour les neuf services **métrobus** suivants : **143** Charleroi, **148** Maurice-Duplessis, **159** Henri-Bourassa, **173** Victoria, **182** Sherbrooke, **184** Boût-de-l'Île, **190** Lachine, **194** Rivière-des-Prairies et **199** Lacordaire; pour les trois services **express** suivants: **410** Notre-Dame, **420** Notre-Dame-de-Grâce et **460** Métropolitain; et pour le service trainbus **268** Pierrefonds. De plus, le service a été offert aussi la fin de semaine pour le service express **470** Pierrefonds;
- En mars 2009, création d'un nouveau circuit express **467** dans le boulevard Saint-Michel, entre le boulevard Henri-Bourassa et la station de métro Joliette, et ajout de service sur la ligne **470** Express Pierrefonds.

STRATÉGIE 2: AMÉLIORER LA RAPIDITÉ ET L'EFFICACITÉ DU TRANSPORT EN COMMUN SUR LES AXES À FORT ACHALANDAGE

Pour les axes à fort achalandage, les interventions suivantes ont été réalisées sur les circuits de la STM:

- En janvier 2008, une première augmentation de l'offre de service en période de pointe sur les trois circuits suivants: **18** Beaubien, **24** Sherbrooke et **121** Sauvé/Côte-Vertu;
- En septembre 2008, ajout de service hors des périodes de pointe sur les artères commerciales pour augmenter le confort des passagers avec des emplettes sur les cinq circuits suivants: **47** Masson, **95** Bélanger, **97** Mont-Royal, **103** Monkland et **140** Fleury;
- En janvier 2009, augmentation de l'offre de service en période de pointe sur les 26 lignes les plus achalandées du réseau, soit **18** Beaubien, **24** Sherbrooke, **32** Lacordaire, **33** Langelier, **44** Armand-Bombardier, **45** Papineau, **48** Perras, **49** Léger, **51** Édouard-Montpetit, **64** Grenet, **67** Saint-Michel, **69** Gouin, **89** Perras, **97** Mont-Royal, **103** Monkland, **105** Sherbrooke, **106** Newman, **121** Sauvé/Côte-Vertu, **129** Côte-Sainte-Catherine, **139** Pie-IX, **141** Jean-Talon Est, **161** Van Horne, **171** Henri-Bourassa, **197** Rosemont, **506** Newman et **535** Du Parc/Côte-des-Neiges.

STRATÉGIE 3: ADAPTER LE RÉSEAU ET LE SERVICE AUX BESOINS DES SECTEURS EN DÉVELOPPEMENT

Pour adapter le réseau et le service aux besoins des secteurs en développement, les interventions suivantes ont été mises de l'avant:

- En janvier 2008, prolongement durant la journée de la plage horaire du circuit **54** Charland/Chabanel, en collaboration avec l'arrondissement de Ahuntsic-Cartierville, pour mieux desservir le secteur du Marché Central. De plus, ajout de service en début de journée la fin de semaine sur la ligne **12** L'Île-des-Sœurs et ajout de service en pointe du matin sur la ligne **168** Cité-du-Havre pour bonifier la desserte de L'Île-des-Sœurs;
- En mars 2008, prolongement durant la journée de la plage horaire du circuit **209** Des Sources circulant entre les gares Roxboro et Dorval;
- En juin 2008, mise en service du nouveau circuit **515** Vieux-Montréal/Vieux-Port et d'une voie réservée pour autobus dans la rue de la Commune; le trajet desservi par ce circuit est celui de la future ligne de tramway en boucle autour du centre-ville. De plus, le tracé de la ligne **11** Montagne a été modifié pour desservir le secteur de l'avenue Decelles et du chemin Queen-Mary après 21 h. Du service a également été ajouté en soirée jusqu'à 24 h;

- En septembre 2008, mise en service d'un nouveau circuit **480** Pointe Nord–L'Île-des-Sœurs pour desservir, en période de pointe, le nouveau Campus Bell, améliorations au circuit **12** desservant L'Île-des-Sœurs, et création d'un service de taxi collectif, en partenariat avec Bell, entre le Campus Bell et la Place du commerce L'Île-des-Sœurs. En mars 2009, nouveaux ajouts de service sur les circuits **12** et **480** (en hors pointe et en pointe respectivement);
- En septembre 2008, prolongement de la plage horaire de neuf lignes de l'ouest de l'île: **200** Sainte-Anne-de-Bellevue, **201** Saint-Charles/Saint-Jean, **202** Dawson, **203** Carson, **204** Cardinal, **206** Roger-Pilon, **207** Jacques-Bizard, **208** Brunswick et **217** Anse-à-l'Orme, pour offrir le service dès 7 h le dimanche matin. Création de deux nouveaux services de taxi collectif dont un reliant Pointe-Claire et le centre Stewart Hall et l'autre reliant la gare Sunnybrooke et le Technoparc Saint-Laurent.

Pour la desserte des secteurs industriels, les modifications suivantes ont été apportées:

- Dans l'est de l'île, augmentation du service sur la ligne **86** Pointe-aux-Trembles en mars 2008 et ajout de service hors pointe sur la ligne **40** Henri-Bourassa-Est en septembre 2008;
- En novembre 2008, prolongement durant la journée de la plage horaire des lignes **175** Griffith/Saint-François dans l'arrondissement de Saint-Laurent et **196** Parc-Industriel-Lachine;
- Trois améliorations graduelles au circuit **72** Alfred-Nobel reliant le campus Saint-Laurent du Technoparc à la station de métro Du Collège, avec ajout de service en pointe en novembre 2008, prolongement durant la journée de la plage horaire en janvier 2009 et, finalement, prolongement du trajet entre les terminus Fairview et Côte-Vertu en mars 2009;
- En juin 2008, création du circuit **220** Kieran, en partenariat, pour relier la station Du Collège et le complexe industriel dans la rue Kieran dans l'arrondissement de Saint-Laurent;
- En janvier 2009, pour améliorer la desserte de l'ouest de l'île, ajout de service en pointe pour les métrobus **173** Victoria et **190** Lachine et pour les circuits **213** Parc-Industriel-Saint-Laurent, **214** Des Sources et **225** Hymus.

STRATÉGIE 4: ADAPTER L'OFFRE AUX BESOINS DES CLIENTÈLES SPÉCIFIQUES, COMME LES ÉTUDIANTS OU LES PERSONNES ÂGÉES

Pour adapter l'offre aux besoins des clientèles spécifiques, comme les étudiants ou les personnes âgées, les interventions suivantes ont été mises de l'avant:

- En mars 2008, prolongement durant la journée de la plage horaire du circuit **77** Cégep Marie-Victorin pour mieux desservir les étudiants du nord-est de l'île;
- En août et septembre 2008, mise en place des navettes Or dans Montréal-Nord (**252**), Saint-Michel (**253**) et Rosemont (**254**) pour relier directement les résidences de personnes âgées et les points de destinations utilisés par cette clientèle. Ajout de service pour ces deux derniers circuits en janvier 2009;
- En septembre 2008, prolongement de la plage horaire du soir jusqu'aux heures de fermeture du métro pour les cinq circuits suivants: **29** Rachel, **31** Saint-Denis, **61** Wellington, **78** Laurendeau et **138** Notre-Dame-de-Grâce;
- En juin 2008, améliorations aux circuits **210** John-Abbott et **219** Chemin Sainte-Marie pour mieux desservir les étudiants de l'ouest de l'île;
- En janvier 2009, ajout de départs toute la journée sur le circuit **94** D'Iberville afin de faciliter l'accès au CLSC de Rosemont.

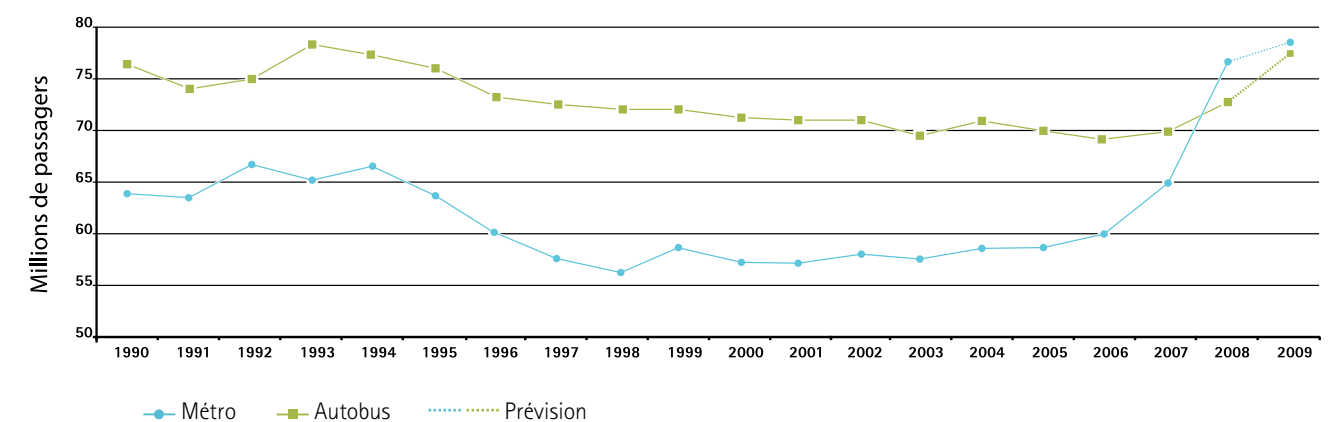
En plus des ajouts de service selon les quatre grandes stratégies présentées ci-dessus, les interventions suivantes ont été mises de l'avant pour le réseau d'autobus:

- Mise en service d'une voie réservée dans la rue de la Commune en 2008;
- En 2009, implantation de mesures préférentielles aux feux de circulation sur 21 carrefours de la rue Beaubien et 11 carrefours du boulevard Rosemont, en plus des tests en cours sur dix carrefours du boulevard Saint-Michel;
- Ajout de 93 aubus en 2008 et lancement d'un concours de design d'aubus en 2009;
- Utilisation de biodiesel pour l'ensemble de la flotte d'autobus en 2008 pour réduire les impacts environnementaux de la STM;
- D'avril 2008 à mars 2009, mise en service de huit autobus à propulsion hybride, ce qui a permis de comparer, dans un contexte montréalais, leur performance économique et environnementale avec six autobus diesel conventionnels. Ce projet pilote offre le potentiel d'optimiser la performance de la flotte d'autobus de la STM, tant pour les véhicules hybrides que diesel;
- Enfin, les programmes *DUO auto+bus* avec Communauto depuis janvier 2008 et *Bixi-bus* avec la Société de vélo en libre-service depuis mai 2009 permettent aux clients de la STM de bénéficier de tarifs réduits pour ces deux services qui complètent l'offre du transport en commun, regroupés sous le vocable de « cocktail transport ».

RÉSULTATS GLOBAUX

La figure 2 illustre l'évolution de l'offre de service kilométrique de la STM de 1990 à aujourd'hui. Avec une augmentation considérable de 17 % en 2008, l'offre de service du métro a atteint un sommet inégalé depuis la mise en service du métro en 1966. Par ailleurs, avec une hausse de l'offre de service kilométrique des autobus de 3,9 % en 2008 et de 2,6 % au début de 2009, l'offre de service des autobus a rattrapé les niveaux du début des années 1990.

FIGURE 2 | Évolution de l'offre annuelle de service de la STM, 1990-2009



Cette hausse importante de l'offre de service a donné d'excellents résultats et a permis à l'achalandage annuel de la STM d'atteindre 382,5 millions de déplacements en 2008, soit près de 15 millions de déplacements de plus (+4,1 %) qu'en 2007. En tenant compte des hausses d'achalandage de 2007, on obtient une croissance de 5,3 % depuis 2006, ce qui permet déjà d'atteindre les deux tiers de l'objectif de 8 % visé pour 2011. En plus de la hausse de service, l'achalandage a bénéficié en 2008 d'un contexte économique favorable et des prix de l'essence élevés, qui se sont traduits par un niveau d'achalandage inégalé depuis 1949 (figure 3).

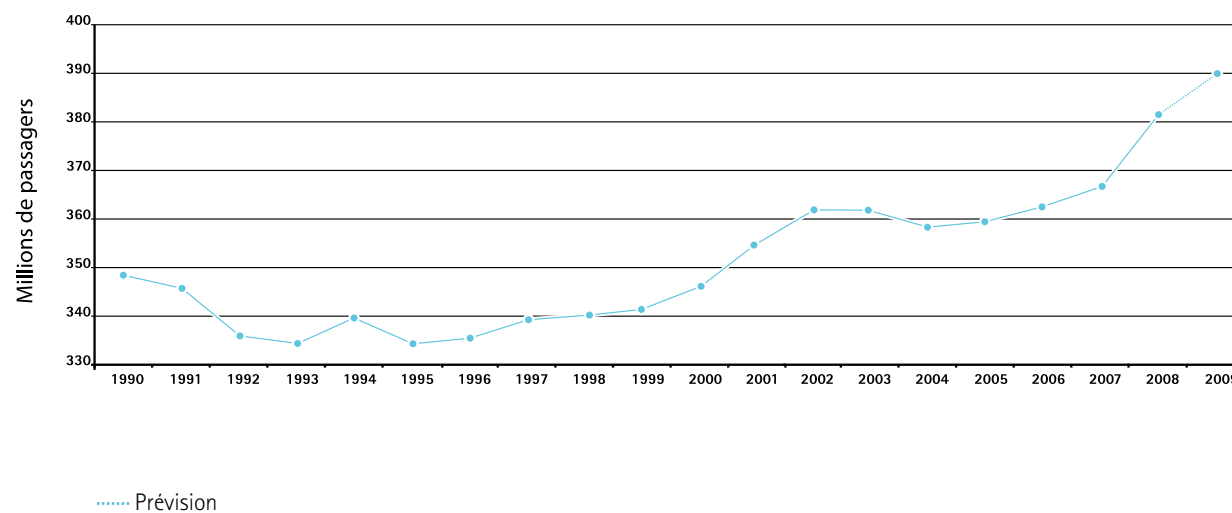
L'augmentation de 17 % de service en janvier 2008 sur les lignes verte, orange et bleue du métro a largement contribué à l'augmentation de 4,1 % de l'achalandage en 2008. Par ailleurs, l'ajout de service sur 50 lignes d'autobus en 2008, ainsi que la création de six circuits, à un coût relativement faible de 10,7 M\$, s'est traduit par 4,72 millions de déplacements annuels additionnels, soit une augmentation moyenne de l'achalandage de 12,5 % sur les lignes améliorées (tableau II).

En plus de ces résultats d'achalandage, les améliorations de service ont permis de se rapprocher de l'atteinte de plusieurs objectifs du *Plan de transport*, dont l'amélioration des conditions de déplacements, avec une réduction des temps d'attente et une augmentation du confort pour de nombreux usagers. Ces améliorations se sont notamment traduites par une augmentation de 3 % du taux de satisfaction de la clientèle de la STM depuis 2007.

TABLEAU II | Évolution de l'achalandage de la STM, 2007-2008 (en millions de déplacements)

	2007	2008	VARIATION	
ACHALANDAGE ANNUEL TOTAL	367,5	382,5	+ 15,0	+ 4,1 %
ACHALANDAGE DES CIRCUITS D'AUTOBUS AMÉLIORÉS				
1. Desserte centre-ville			+ 2,76	+ 36,3 %
2. Axes à fort achalandage			+ 0,17	+ 1,0 %
3. Secteurs en développement			+ 1,16	+ 14,8 %
4. Clientèles spécifiques			+ 0,63	+ 23,6 %
			+ 4,72	+ 12,5 %

FIGURE 3 | Évolution de l'achalandage annuel de la STM, 1990-2009



INTERVENTIONS EN COURS EN 2009

En plus des nombreuses interventions réalisées en 2008 et au début de 2009, plusieurs interventions seront réalisées d'ici décembre 2009:

CHANTIER 5 • SERVICES DE LA STM AMÉLIORÉS

- Mise en service de 214 autobus neufs en 2009, dont les 58 premiers autobus articulés pour les circuits à fort achalandage et 70 modèles 2009 en remplacement de la première génération d'autobus à plancher bas (APS-1). Ces acquisitions visent essentiellement à moderniser la flotte de la STM, qui se maintiendra à 1 680 autobus jusqu'à la construction d'un nouveau garage en 2012;
- Diverses améliorations au service d'autobus avec le prolongement du circuit **209** Des Sources jusqu'à l'aéroport Montréal-Trudeau en 2009, l'introduction du service le dimanche pour le circuit **119** Rockland, et les améliorations aux circuits **70** Bois-Franc et **174** Côte-Vertu-Ouest dans l'arrondissement de Saint-Laurent;
- Projet-pilote avec les 18 000 étudiants de l'Université de Montréal qui obtiendront chacun des titres de la STM payés à même une cotisation obligatoire à leur association étudiante pour les sessions automne 2009 et printemps 2010; ce projet innovateur permettra à la fois une augmentation des revenus de la STM et des économies pour les étudiants de l'université qui utilisent déjà le transport collectif;
- En juin 2009, nouvelle mesure pour aider les clients voyageant avec une poussette à bord des autobus;
- Dévoilement des résultats du concours de design d'abribus.

CHANTIER 9 • MESURES PRIORITAIRES AUTOBUS

- Mise en service de la voie réservée dans le boulevard Saint-Michel en juillet 2009 et implantation de mesures préférentielles aux feux de circulation à 40 carrefours de cet axe en janvier 2010;
- Ajout de deux tronçons de voie réservée dans la rue Beaubien et d'un tronçon dans le boulevard Rosemont, en plus des feux prioritaires pour autobus déjà en service aux carrefours de ces deux axes fort achalandés.

CHANTIER 13 • RÉSEAU CYCLABLE

- Projet pilote de supports à vélos sur les autobus sur deux circuits du sud-ouest.

SYNTHÈSE DES INTERVENTIONS

Avec l'objectif d'augmenter l'achalandage du transport collectif de 26 % d'ici 2021, Montréal a commencé la réalisation des grands chantiers de transport collectif du *Plan de transport*, avec:

- Le dépôt de la phase 1 des études de tramway permettant de définir un réseau initial comprenant trois lignes au centre de l'agglomération (**chantier 1**);
- La poursuite des études pour la navette ferroviaire vers l'aéroport Montréal-Trudeau (**chantier 2**);
- Un appel d'offres pour l'acquisition de nouvelles voitures de métro (MR-08) par la STM qui a mené à des négociations actuellement en cours avec Bombardier-Alstom (**chantier 3**);
- La définition d'un corridor exclusif pour autobus dans l'axe Dalhousie, dans le cadre du projet Bonaventure (**chantier 7**);
- La conception des sept futures gares montréalaises du Train de l'Est et l'acquisition du matériel roulant par l'AMT (**chantier 12**).

Le tableau III résume l'état d'avancement des dix chantiers de transport collectif du *Plan de transport* en présentant les interventions réalisées (R), en cours de réalisation (C) ou en cours de planification (P).

TABLEAU III | Synthèse des chantiers de transport collectif du Plan de transport (chantiers 1 à 5)

CHANTIER	INTERVENTIONS	ÉTAT D'AVANCEMENT EN 2009	PROCHAINES ÉTAPES	
1	IMPLANTER UN RÉSEAU DE TRAMWAYS AU CENTRE DE L'AGGLOMÉRATION	R Mise en service en 2008 du circuit d'autobus 515 de la STM sur le futur tracé du tramway au centre-ville		
		P Finalisation de l'étude du réseau initial et début de l'étude de faisabilité de la première ligne	Étude de faisabilité à terminer d'ici l'été 2010	
2	RÉALISER LA NAVETTE FERROVIAIRE ENTRE LE CENTRE-VILLE ET L'AÉROPORT INTERNATIONAL MONTRÉAL-TRUDEAU	P Dépôt de l'étude de pré-faisabilité comprenant la sélection du tracé préférable et l'analyse des scénarios alternatifs (automne 2009)	Études d'impact environnemental et optimisation du projet (2010)	
		C Implantation d'un plan d'action pour autobus à court terme		
3	MODERNISER LE RÉSEAU DE MÉTRO DE MONTRÉAL	P Acquisition des MR-08 pour remplacer les MR-63	Appel d'offres STM, soumission commune déposée par Bombardier et Alstom en novembre 2008, analyse de la proposition et négociation en cours pour réduire les coûts	
		Programme Réno-Systèmes	C Travaux en cours des phases 1 et 2 en 2009	Livraison des voitures souhaitée pour 2012
		Réaménagement des voitures MR-73	R Travaux de réaménagement de 473 voitures terminés	Phases 1 et 2 terminées en 2011, phase 3 prévue pour 2010-2015
4	PROLONGER LE MÉTRO VERS L'EST	P Prolongements des ligne bleue vers Pie-IX et orange vers Bois-Franc	Décision gouvernementale souhaitée en 2009	
5	AMÉLIORER LES SERVICES DE LA STM POUR ACCROÎTRE L'ACHALANDAGE DE 8 % EN CINQ ANS	R Services de métro améliorés	Augmentation de l'offre de service de 17 % en 2008	
		C	Accessibilité au métro: début des travaux d'installation d'ascenseurs dans cinq stations	Huit stations accessibles en 2010, une station additionnelle par année ensuite
		C	Installation de caméras de surveillance dans les stations de métro	
		R Services d'autobus améliorés	Desserte du centre-ville: plage horaire bonifiée sur 15 lignes rapides (express, métrobus, trainbus) en 2008 et mise en service Express 467 Saint-Michel en 2009	
		R	Axes à fort achalandage: en 2008, ajout de service en pointe sur trois lignes régulières et service hors pointe plus fréquent dans cinq artères commerciales; en 2009, ajout de services sur 26 lignes en janvier 2009	
		R	Secteurs en développement: ajout de services dans huit secteurs (23 lignes touchées) en 2008 et dans trois secteurs (neuf lignes touchées) en 2009	
R	Clientèles spécifiques: prolongation de plages horaires de service arrimée avec la fermeture du métro, navettes Or pour personnes âgées, services améliorés pour les institutions post-secondaires en 2008 et service bonifié sur les navettes Or en 2009			
Augmentation du parc d'autobus	R	Ajout de 90 autobus en 2008, portant la flotte à 1 680 autobus		
	C	Réception de 214 autobus neufs en 2009, dont 58 autobus articulés et 70 modèles 2009 pour moderniser la flotte	144 autres autobus articulés prévus pour 2010-2011	
Exploitation	R	Ajout de 93 aribus	Concours de design	
Diminution des impacts sur l'environnement	R	Introduction de l'utilisation du carburant biodiesel sur l'ensemble de la flotte et projet pilote d'autobus hybrides		
	R	Premier Plan de développement durable de la STM		

TABLEAU III | Synthèse des chantiers de transport collectif du Plan de transport (chantiers 6 à 12)

CHANTIER	INTERVENTIONS	ÉTAT D'AVANCEMENT EN 2009	PROCHAINES ÉTAPES		
6	FAVORISER LE COVOITURAGE, L'AUTOPARTAGE ET LE TAXI	P Voies réservées pour le covoiturage sur le réseau supérieur	Analyse d'une voie réservée sur l'A-20 dans le cadre du projet du complexe Turcot		
		P Taxis verts	Définition du projet et discussions avec l'industrie du taxi et Travailleurs autonomes du Québec		
7	INSTALLER UNE PLUS GRANDE CAPACITÉ EN TRANSPORT EN COMMUN DANS LE CORRIDOR CHAMPLAIN - BONAVENTURE	P Voies en site propre, corridor Bonaventure	Proposition de corridor métropolitain Dalhousie complétée en 2008; Mise en service d'ici 2012 inscription du projet au PTI 2009-2011 de l'AMT		
		R Capacité d'accueil du terminus centre-ville (TCV)	Nouveaux quais sur rue (août 2008)		
8	IMPLANTER UN NOUVEAU RÉSEAU DE TRANSPORT RAPIDE PAR AUTOBUS EN SITE PROPRE (SRB)	P	Projet de nouveau terminus complémentaire du TCV en phase d'étude préliminaire par l'AMT	Échéance 2011	
		P	Implantation d'une ligne SRB sur le boulevard Pie-IX	Finalisation du concept et partage des responsabilités	Mise en service visée en 2011
9	IMPLANTER DES MESURES PRIORITAIRES POUR AUTOBUS SUR 240 KM D'ARTÈRES	P	Réaménagement de l'intersection Pie-IX et Henri-Bourassa	Début des études d'avant-projet en 2009	
		R	Voie réservée rue de la Commune	Voie réservée saisonnière mise en service à l'été 2008	
10	RÉALISER LE TRAIN DE L'EST	C	Voie réservée boul Saint-Michel	Installation de l'équipement MP sur les feux et séance d'information aux citoyens	Voie réservée à l'été 2009, MP sur les feux en janvier 2010
		C	Mesures prioritaires	Mesures prioritaires aux feux déployées sur les axes Rosemont et Beaubien (phase 1)	Ajout de tronçons de voie réservée en 2009
		P	Études en cours pour les axes Saint-Jean, Pierrefonds, Plateau Mont-Royal, Sauvé et Sherbrooke Ouest	Mise en service visée en 2010	
11	AMÉLIORER LE SERVICE D'ÉVALUATION DES PROJETS	P	Études à débiter en 2009 pour les axes Sherbrooke Est, Côte-de-Liesse, Jean-Talon Est et Viau	Mise en service visée en 2011	
		C	Aménagement des gares à Montréal	Concepts d'aménagement des sept nouvelles gares complétés; séances d'information pour citoyens en cours (mai-juin 2009)	
12	AMÉLIORER LE SERVICE D'ÉVALUATION DES PROJETS	C	Tronçon Rive-Nord	Audiences du BAPE en décembre 2008 et rapport du BAPE au printemps 2009	Approbation ministérielle
		C	Matériel roulant	Commande par l'AMT de 160 voitures à deux étages, dont une partie pour le Train de l'Est (2008)	Livraison en 2010
13	AMÉLIORER LE SERVICE D'ÉVALUATION DES PROJETS	C	Commande par l'AMT de 20 locomotives bimodes diesel-électriques dont certaines pour le Train de l'Est (2008)	Livraison en 2012 (Train de l'Est sera mis en service avec des locomotives louées)	

Légende: P En cours de planification C En cours de réalisation R Réalisé

MONTRÉAL RECONNAÎT LES
TRANSPORTS ACTIFS COMME UNE
COMPOSANTE ESSENTIELLE DU
SYSTÈME DE TRANSPORT ACTUEL



Transport actif

CONTEXTE

Le taux de motorisation plus faible des ménages montréalais (le tiers ne possède pas de véhicule particulier) fait du transport en commun, mais aussi de la marche et du cyclisme, des options appropriées pour les déplacements quotidiens. En particulier, la pratique des transports actifs est particulièrement bien adaptée à la réalité montréalaise, dont le bâti dense et la mixité fonctionnelle des quartiers centraux permettent des déplacements sur de courtes distances.

Avec le *Plan de transport*, Montréal reconnaît les transports actifs, essentiellement la marche et le vélo, comme une composante essentielle du système de transport actuel. Trois chantiers du Plan définissent les interventions aptes à favoriser davantage les déplacements actifs. Le **chantier 13** vise non seulement à développer le réseau cyclable, mais aussi à rendre plus accessible la pratique du vélo à Montréal. Le **chantier 14** consiste en la mise en œuvre de la *Charte du piéton*, qui enchâsse les principes qui établissent la primauté du piéton et les principes d'accessibilité universelle dans le système de transport. Enfin, au sein du **chantier 15**, on retrouve les mesures concrètes qui accentuent le caractère piétonnier des quartiers montréalais.

Dans le domaine du vélo, le *Plan de transport* mise sur le déploiement du réseau cyclable à Montréal et l'implantation de diverses mesures telles l'ajout de stationnements pour vélos, la mise aux normes du réseau cyclable actuel et l'implantation d'un système de vélos en libre-service.

Puisque la plupart des interventions relatives à la marche ont porté sur la sécurité, le bilan de réalisation 2008 pour les aménagements piétonniers se retrouvera également dans le chapitre sur la sécurité et la qualité de vie. Soulignons aussi que les expériences de piétonnisation de rue présentement en cours dans certains arrondissements mèneront à des analyses en vue de réalisations permanentes.

RÉALISATIONS 2008-2009

AMÉNAGEMENTS PIÉTONNIERS

Les zones piétonnes existantes de Montréal, notamment la rue Prince-Arthur, la place Jacques-Cartier et la rue de La Gauchetière, connaissent un franc succès. La rue Sainte-Catherine, entre les rues Berri et Papineau, sur une distance d'environ un kilomètre, a été complètement fermée à la circulation automobile et réservée à la circulation piétonnière durant la période estivale 2008. L'initiative a été complétée par une participation des commerçants riverains et par de l'animation extérieure. L'expérience est poursuivie en 2009, à la suite de son grand succès.

Plusieurs projets d'amélioration de l'éclairage à l'intention des piétons ont été réalisés en 2008 afin d'offrir des conditions plus sécuritaires de pratique de la marche.

RÉSEAU CYCLABLE

Au moment de l'adoption du *Plan de transport* en juin 2008, on recensait environ 400 km de voies cyclables à Montréal. L'objectif du Plan est de doubler ce nombre dans un horizon de cinq à sept ans. C'est d'ailleurs l'intervention principale du **13^e chantier** du Plan.

En 2008, une somme de 9,1 M\$¹ était prévue pour la réalisation du programme 2008, qui comportait 80 km de nouvelles voies cyclables (tableau IV). Parmi les réalisations cyclables les plus marquantes de l'année 2008, mentionnons la phase I de la piste du chemin de la Côte-Sainte-Catherine et de l'avenue Fielding, le tour de L'Île-Bizard avec près de 18 km de chaussée désignée, une piste dans le boulevard et sur le pont Jacques-Bizard, le raccordement de la bande cyclable Saint-Urbain avec la piste De Maisonneuve, une bande cyclable dans les rues Adam et Lafontaine dans l'est, ainsi que la phase I de la piste du chemin Sainte-Marie à Sainte-Anne-de-Bellevue.

TABLEAU IV | Réseau cyclable réalisé, mis en chantier et mis aux normes en 2008 (en kilomètres)

INTERVENTIONS 2008	RÉALISÉ	EN CHANTIER	MIS AUX NORMES
Arrondissements	47	25	5
Villes liées	2	6	0
TOTAL	49	31	5

MISE AUX NORMES DU RÉSEAU CYCLABLE ACTUEL

À chaque année, un programme d'interventions corrige plusieurs lacunes et anomalies qui restaurent certaines parties du réseau cyclable de manière à accroître la sécurité et le confort des utilisateurs. En 2008, des correctifs ont été apportés sur cinq kilomètres de voies cyclables. Les interventions ont touché des tronçons parmi les plus fréquentés, notamment des sections de la piste Christophe-Colomb et de la bande cyclable Saint-Zotique.

RÉSEAU BLANC DE MONTRÉAL

À terme, le réseau blanc de Montréal s'étendra sur 63 km de voies cyclables. Avec l'ajout de nouveaux tronçons en 2008, le réseau blanc est maintenant accessible à l'année sur une distance de 27 km de voies cyclables, ce qui correspond à 43 % de l'objectif.

VÉLOS EN LIBRE-SERVICE – BIXI

Le 12 mai 2009 a été inauguré à Montréal le premier système de vélos en libre-service à grande échelle en Amérique du Nord. La mise en service de BIXI concrétise l'un des projets les plus innovateurs du *Plan de transport*, dont le but est non seulement d'accroître les déplacements à vélo, mais aussi de faciliter les déplacements de courte distance en complément du transport en commun. Société en commandite Stationnement de Montréal, à qui a été confié le mandat de piloter ce projet, procède à l'installation d'un parc de 3 000 vélos répartis dans 300 stations stratégiquement localisées au centre de l'agglomération. Dans le territoire de la phase I, les stations sont proches les unes des autres d'environ 300 mètres en moyenne.

Le concept de BIXI est innovant à plusieurs égards. À la fine pointe de la technologie, son originalité tient à la fois au design du vélo et des stations, mais aussi à sa formule d'utilisation. L'abonnement se décline en versions annuelle, mensuelle et quotidienne. Avec une gratuité d'utilisation pour les 30 premières minutes et un coût modique pour chaque demi-heure supplémentaire, il est possible d'emprunter un vélo pour se déplacer d'un point à un autre et de le rapporter à l'une ou l'autre des stations. Enfin, pour connaître la disponibilité en temps réel des vélos et des points d'ancrage aux stations, il suffit de consulter le site Internet de BIXI.

Déjà, les distinctions internationales s'accumulent. Classé parmi les meilleures inventions de 2008 par *Time Magazine*, BIXI a remporté consécutivement le prix *Éco Design FERDIE* et le prix OR du meilleur produit 2009 dans la catégorie *Énergie et développement durable* dans le cadre des prestigieux *Edison Best New Products Awards*.

STATIONNEMENTS POUR VÉLO

L'accès à des stationnements pour vélos sécuritaires est un incitatif à une utilisation accrue du vélo comme mode de déplacement. Que ce soit à une station de métro, à une gare de train, au travail ou encore devant l'école, les stationnements pour vélos sont essentiels et doivent être disposés en nombre suffisant partout où les cyclistes sont appelés à se déplacer.

En 2008, environ 8 000 places de stationnement pour vélo étaient disponibles sur le domaine public. L'objectif consiste à quintupler ce nombre. Depuis 2007, Société en commandite Stationnement de Montréal a procédé à l'installation de plus de 4 500 nouveaux supports pour vélos² sur les tiges de panneau du système de paiement du stationnement *Payez-Partez*. Au total, plus de 16 500 places de stationnement pour vélos sont disponibles à Montréal. Les grandes institutions et les entreprises sont également invitées à emboîter le pas.

INTERVENTIONS EN COURS EN 2009

MARCHE

Conformément aux orientations adoptées par le *Plan de transport intégré du Vieux-Montréal*, la rue Saint-Paul, entre la rue du Marché-Bonsecours et la rue Saint-Gabriel, sera réservée exclusivement aux piétons pendant un peu plus de deux semaines au cours de la période estivale 2009. À la suite du grand succès de l'été 2008, la période de piétonnisation de la rue Sainte-Catherine Est est prolongée en 2009.

RÉSEAU CYCLABLE

L'année 2009 devrait être marquée par la réalisation de près de 60 nouveaux kilomètres de voies cyclables à Montréal, portant à plus de 550 le nombre de kilomètres total du réseau (tableau V).

TABLEAU V | Kilomètres de voies cyclables proposés en 2009

INTERVENTIONS PROPOSÉS EN 2009	KM	%
Arrondissements	38	63 %
Villes liées	22	37 %
TOTAL	60	100 %

¹ Les dépenses comprennent des travaux de mise aux normes des voies cyclables.

² La majorité des supports permettent le stationnement de deux vélos.

Par ailleurs, des travaux d'amélioration du patrimoine cyclable existant se poursuivront en 2009, une somme de 120 000 \$ devant être consacrée à la mise aux normes de quatre kilomètres de voies cyclables. La piste de la rue Rachel ainsi que le tronçon du réseau vert situé dans l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal bénéficieront entre autres de correctifs.

Depuis 2007, une dizaine de travaux d'aménagement de voies cyclables ont permis de faire avancer de manière significative la mise en œuvre du plan d'accessibilité à vélo au centre-ville et la voie de ceinture de l'île de Montréal. Les aménagements cyclables réalisés dans les corridors stratégiques que sont le boulevard De Maisonneuve, les rues Viger/Saint-Antoine, la rue Saint-Urbain et la rue McGill permettent aux cyclistes d'accéder à la plupart des secteurs du centre des affaires de Montréal.

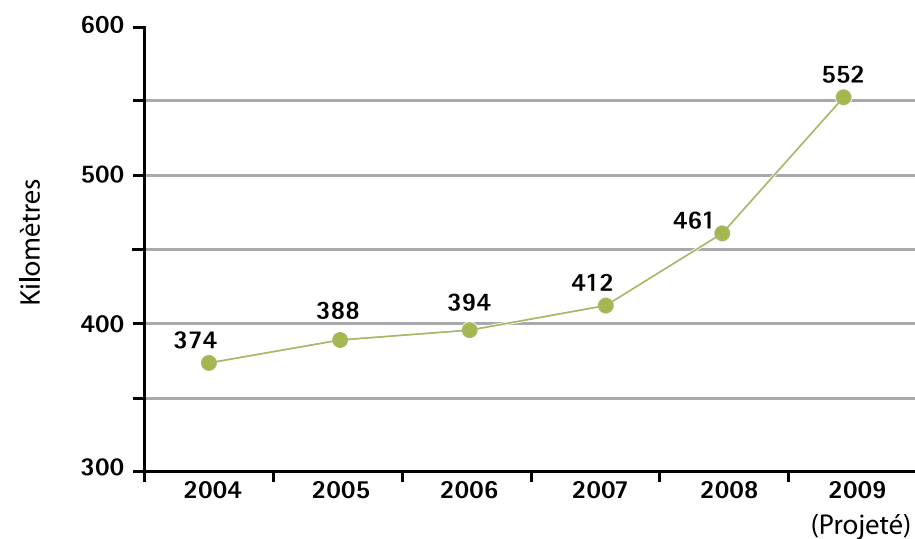
En 2009, la réalisation prévue de projets d'envergure, tels le prolongement de la bande cyclable dans la rue Saint-Urbain jusqu'à la rue Saint-Antoine et l'aménagement d'un nouveau lien cyclable dans la rue University, entre le boulevard De Maisonneuve et la rue Milton, assureront aux cyclistes une meilleure accessibilité au centre-ville.

Pour sa part, la voie de ceinture de l'île de Montréal devrait être presque complétée en 2009 avec la réalisation de trois nouveaux projets. L'un est prévu dans le parc Edgewater à Pointe-Claire. Un autre consiste à aménager un lien cyclable sur le chemin Senneville, entre Sainte-Anne-de-Bellevue et Pierrefonds-Roxboro. Enfin, le troisième est prévu à proximité de la gare Pierrefonds-Roxboro.

Partout ailleurs sur l'île de Montréal, des liens stratégiques seront réalisés au cours de 2009, notamment:

- Dans l'est, avec près de quatre kilomètres dans l'axe de la rue Pierre-Bernard;
- Dans le centre, avec le corridor Masson/Molson, le prolongement de la rue Saint-Zotique vers Anjou et l'accès au pont Jacques-Cartier.
- Dans le nord, avec l'avenue de Lille;
- Dans le sud-ouest, avec le corridor Senkus/Cordner/Laplante;
- Dans l'ouest, avec la rue Morgan et le chemin de l'Anse-à-l'Orme.

FIGURE 4 | Évolution 2004-2009 du nombre de kilomètres de voies cyclables
Agglomération de Montréal

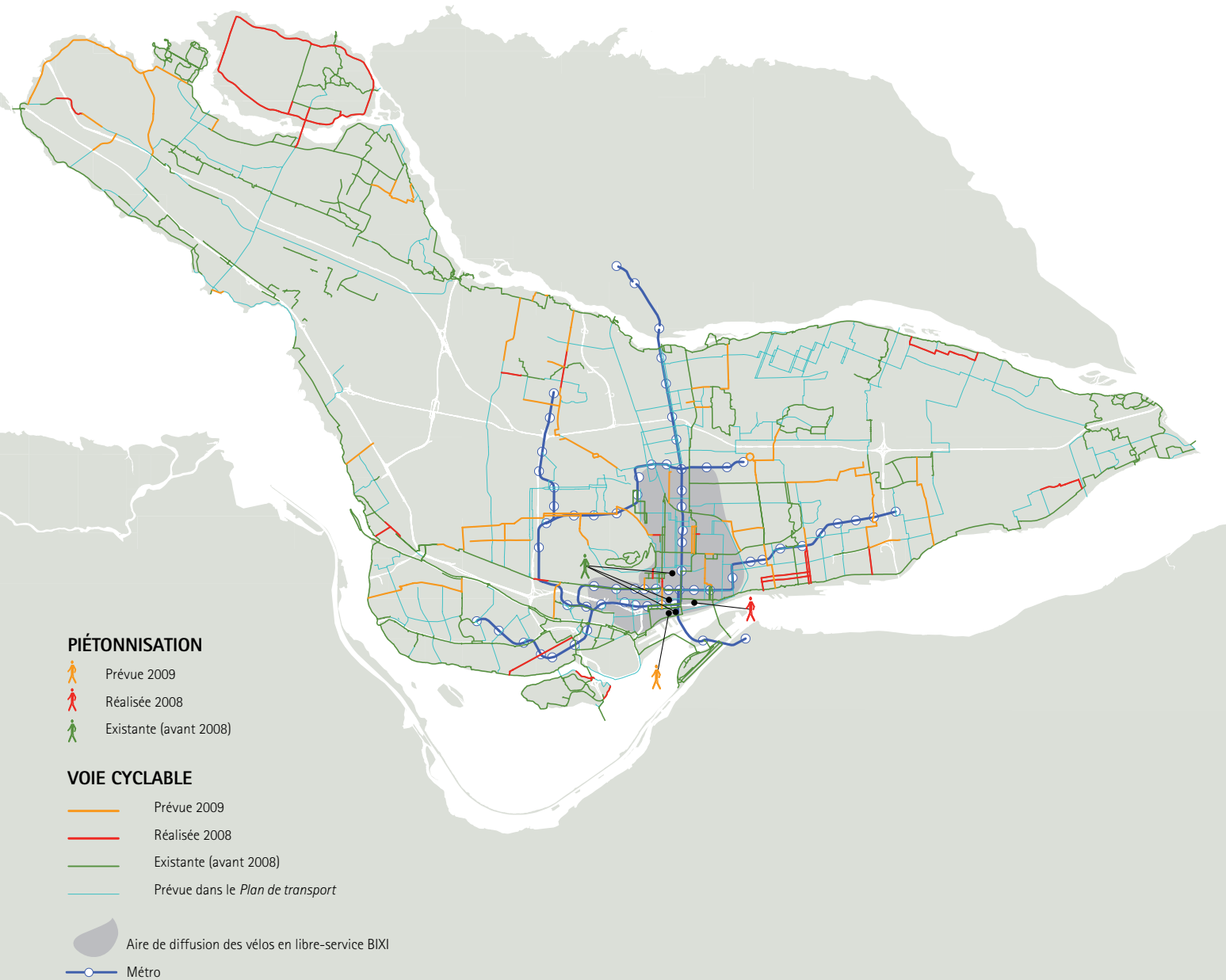


DEPUIS 2007, UNE DIZAINE DE TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT DE VOIES CYCLABLES ONT PERMIS DE FAIRE AVANCER DE MANIÈRE SIGNIFICATIVE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN D'ACCESSIBILITÉ À VÉLO AU CENTRE-VILLE ET LA VOIE DE CEINTURE DE L'ÎLE DE MONTRÉAL.

DES EFFORTS À LA HAUSSE

Entre 2007 et 2009, le développement du réseau cyclable aura connu une forte croissance. Alors que les travaux d'aménagement touchaient 23 km en 2007, ils se déploieront sur plus de 91 km en 2009, soit 60 km de nouvelles voies prévues en 2009 et 31 km mis en chantier en 2008 qui seront complétés en 2009. Par ailleurs, la deuxième phase d'expansion de BIXI est présentement à l'étude pour desservir un plus grand territoire.

FIGURE 5 | Interventions en transport actif réalisées en 2008-2009 et en cours en 2009



SYNTHÈSE DES INTERVENTIONS

L'adoption du *Plan de transport* a considérablement accéléré les interventions dans le domaine des transports actifs. Les années 2008 et 2009 ont été particulièrement fertiles pour le développement du réseau cyclable qui, au terme de ces deux années, aura été prolongé d'environ 140 km. Plusieurs tronçons stratégiques ont été de surcroît mis en service. L'implantation de BIXI, le système de vélos en libre-service de Montréal, constitue également un fait marquant et son succès populaire laisse entrevoir des changements permanents dans les habitudes de déplacement des citoyens.

La période aura aussi été marquée par une relance de la piétonnisation de rue avec deux initiatives saisonnières touchant des tronçons très achalandés, soit les rues Sainte-Catherine Est et Saint-Paul au cœur du Vieux-Montréal.

Le tableau ci-dessous donne un bref aperçu des interventions réalisées (R), en cours (C) et planifiées (P) en matière de transport actif.

TABLEAU VI | Synthèse des interventions en matière de transport actif

CHANTIER	INTERVENTIONS	ÉTAT D'AVANCEMENT EN 2009	PROCHAINE ÉTAPE	
13	DOUBLER LE RÉSEAU CYCLABLE EN SEPT ANS			
	Développement du réseau cyclable	C	Dévoilement (avril) de la programmation 2009 : 60 km supplémentaires	
		R	Piste Côte-Sainte-Catherine/du Parc – aménagement de la phase I	Phase II en 2010
		C	Piste Rachel (secteur Papineau) – réalisation de la mise à niveau en 2009	
		C	Piste University – début des travaux en juin et mise en service en août	
		C	Boucle de l'Ouest – réalisation de trois nouvelles pistes	
	C	Véloroute (emprise CP) - conception, plans et devis Début des travaux du tronçon du Plateau-Mont-Royal à l'automne 2009		
	Développement du réseau blanc	R	Mise en service à l'hiver 2007-08 de la phase I du réseau blanc	
	Vélos en libre-service - BIXI	R	Lancement de la phase I de BIXI (300 stations, 3 000 vélos) – mai 2009	Phase II
14	METTRE EN ŒUVRE LA CHARTE DU PIÉTON			
	Guide d'aménagement des rues de Montréal	P	Chapitre 1 (géométrie) – élaboration, consultation et rédaction finale Chapitre 2 (aménagement piétonniers et accessibilité universelle) - analyse	
		R	Amélioration de l'éclairage pour certains aménagements piétonniers	
	Amélioration des conditions de pratique de la marche	R		
15	CONSOLIDER LE CARACTÈRE PIÉTONNIER DU CENTRE-VILLE ET DES QUARTIERS CENTRAUX			
	Piétonnisation de certaines rues	R	Piétonnisation de la rue Sainte-Catherine Est	
C		Implantation de la piétonnisation saisonnière de la rue Saint-Paul		

Légende: P En cours de planification C En cours de réalisation R Réalisé

EN PLUS D'AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS, DES *QUARTIERS VERTS* SERONT OFFERTS AUX MONTRÉALAIS

Sécurité et qualité de vie

CONTEXTE

L'agglomération de Montréal s'est engagée à accroître la sécurité des déplacements de l'ensemble des usagers, et plus particulièrement des piétons et des cyclistes. Les interventions proposées dans le **chantier 17** du *Plan de transport*, « Accroître la sécurité des déplacements », s'inscrivent dans une vision « zéro accident » afin qu'à long terme, il n'y ait plus de victime sur le réseau routier montréalais. La première cible est de réduire de 40 % les accidents en dix ans. Cette cible n'est atteignable que si l'on agit sur plusieurs fronts en même temps.

En plus de sécuriser les déplacements, Montréal offrira des *quartiers verts*, des milieux de vie qui seront définis par les arrondissements et les villes en collaboration avec les acteurs locaux (**chantier 16**), « Redonner aux résidents des quartiers montréalais la qualité de vie qui leur revient ». Les *quartiers verts* favoriseront la marche et le vélo comme modes conviviaux de déplacement de proximité et l'accès au transport collectif. Ils limiteront le volume de circulation aux déplacements locaux et à faible vitesse, réduisant ainsi la circulation de transit.

Pour réaliser ces deux chantiers, le Plan propose trois ensembles de mesures : adapter l'aménagement des rues, changer le comportement des usagers et mettre en place un *Bureau de la sécurité des déplacements*.

RÉALISATIONS 2008-2009

À la lumière des travaux de préparation du Plan amorcés depuis 2004, plusieurs actions sur la sécurité ont été réalisées avant l'adoption du Plan en juin 2008 et d'autres, depuis son adoption. Un grand nombre de mesures, qui ne sont pas décrites ici, ont été implantées localement par les arrondissements et les villes liées (annexe A). Ces mesures ont aussi contribué à améliorer le bilan de sécurité des déplacements sur le territoire de l'agglomération. Ce chapitre ne fait que la recension des projets de niveau agglomération. Pour les prochains bilans, le *Bureau de la sécurité des déplacements* qui sera mis en place permettra de faire le suivi des interventions des arrondissements et des villes liées puisqu'il sera un nœud d'échange d'information et d'expertise entre les différentes interventions en sécurité routière à Montréal.

ADAPTER L'AMÉNAGEMENT DES RUES

Comme les piétons comptent pour plus de 50 % des victimes des accidents mortels à Montréal, les intersections sécurisées dans le cadre du programme de sécurisation de 500 intersections en dix ans placent toujours les besoins des piétons en priorité, suivis de ceux des cyclistes et ensuite de ceux des automobilistes.

Le programme de sécurisation des intersections a permis de sécuriser 67 carrefours au terme de 2008. Parmi ces carrefours, 28 sont situés sur deux artères importantes : Notre-Dame Est entre Rougemont et Curatteau et Côte-des-Neiges entre Mackenzie et Saint-Kevin. Comme il est montré à la figure 6, la plupart des intersections sécurisées sont situées dans le centre de Montréal. Puisque le programme vise les intersections avec le plus grand nombre d'accidents avec piétons, cyclistes et occupants de véhicules, il n'est pas surprenant de remarquer que les intersections du programme sont situées au centre, là où les débits de circulation sont les plus élevés et où on trouve la plus grande concentration de piétons et de cyclistes.

CHANGER LE COMPORTEMENT DES USAGERS

Rappelons que certaines interventions marquantes ont été réalisées avant l'adoption du Plan :

- En 2006, Montréal a procédé à l'embauche de 133 nouveaux policiers dédiés à la sécurité des déplacements. L'ajout de ces effectifs permet de faire du contrôle et de la prévention de façon continue, ce qui a contribué à améliorer pour une deuxième année consécutive le bilan des accidents corporels sur le territoire du SPVM;
- Une nouvelle législation a été adoptée par l'Assemblée nationale du Québec le 19 décembre 2007 pour modifier le *Code de la sécurité routière* et le *Règlement sur les points d'inaptitude*. Les règles et mesures adoptées concernent principalement l'alcool au volant, les grands excès de vitesse, les radars photographiques et la surveillance aux feux rouges, les cours de conduite, le cellulaire au volant, les pneus d'hiver et les limiteurs de vitesse pour certains véhicules lourds. Montréal a participé à l'élaboration des recommandations qui ont émané de la Table québécoise sur la sécurité routière et qui ont mené à cette nouvelle loi.

Deux nouvelles mesures ont découlé de ces changements législatifs et sont entrées en vigueur le 1^{er} avril 2008 :

- L'interdiction d'utiliser au volant un téléphone cellulaire sans dispositif mains libres;
- Des sanctions plus sévères pour les conducteurs trouvés coupables de grands excès de vitesse.

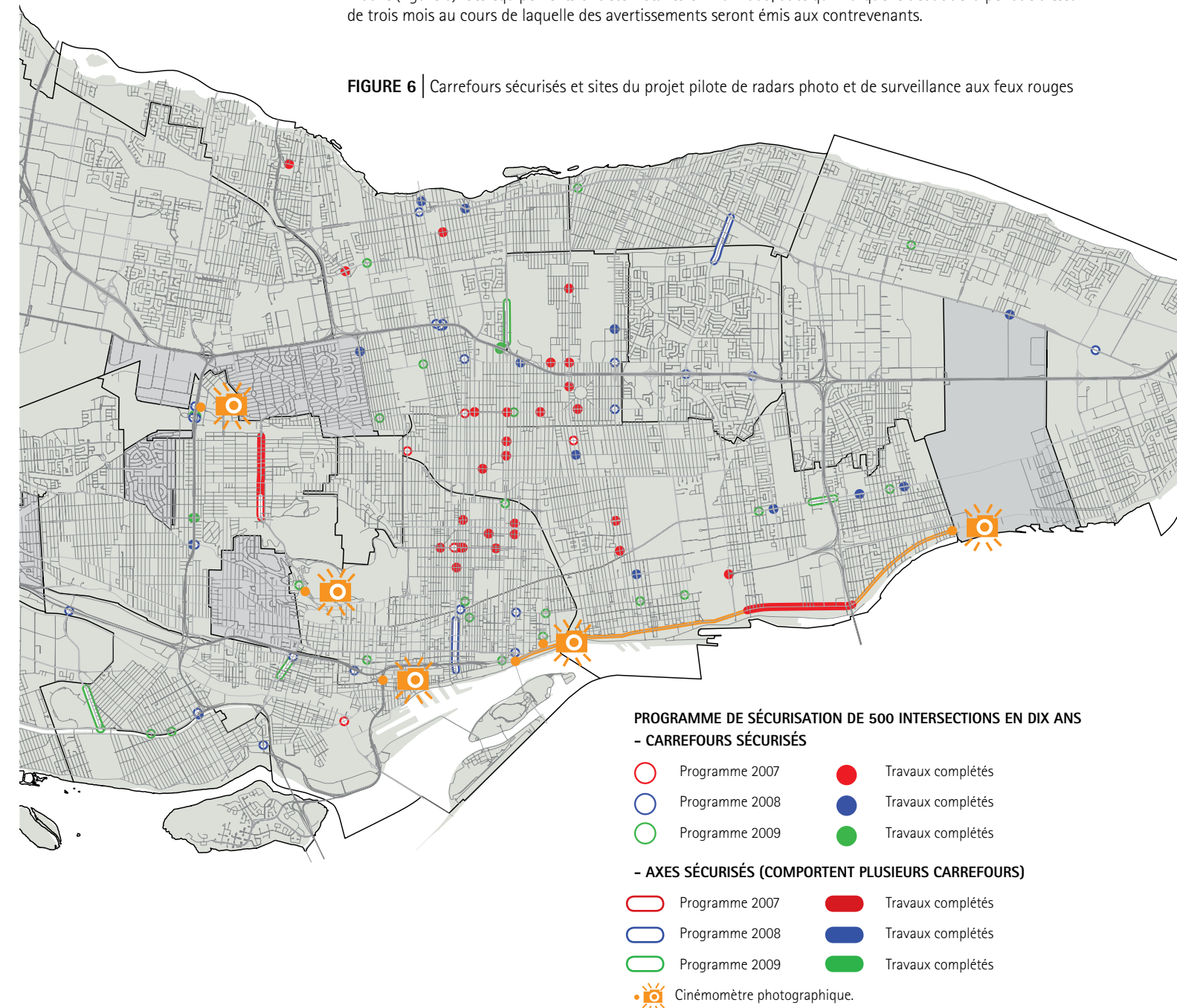
En 2008, plusieurs campagnes de sensibilisation au respect du *Code de la sécurité routière* ont appuyé les efforts de contrôle et de prévention des policiers. Le SPVM, en collaboration avec la Direction des transports de la Ville de Montréal et la SAAQ, a réalisé quatre campagnes de sécurité routière. Ces campagnes ont été axées sur la prévention, la sensibilisation et l'émission de contraventions pour inciter les usagers à adopter des comportements sécuritaires. Elles visaient à favoriser le respect du *Code de la sécurité routière* et ciblaient les thèmes suivants : le déneigement, les piétons, la sécurité à vélo et la rentrée scolaire.

En parallèle, l'arrondissement de Rosemont-La Petite-Patrie et, par la suite, l'arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce ont mené leur propre campagne pour sensibiliser les usagers à adopter un comportement plus courtois et sécuritaire afin de partager plus harmonieusement la voie publique. Ces campagnes ont ciblé plus précisément les piétons, les cyclistes, les conducteurs et les enfants. Les messages ont été transmis à l'aide de panneaux qui ont été affichés autour des parcs, sur des aribus et autour des cours d'école. Ces initiatives, qui ont porté fruit, sont d'ailleurs reprises en 2009 sur l'ensemble du territoire de Montréal.

En 2008, Montréal s'est jointe au gouvernement du Québec pour concevoir le projet pilote de cinémomètres photographiques et surveillance aux feux rouges. Ce projet vise à responsabiliser les conducteurs en augmentant la perception du risque d'être sanctionné pour le non-respect des limites de vitesse et des feux rouges.

À la suite d'une analyse rigoureuse des accidents, cinq sites sur le territoire de l'agglomération ont été retenus pour l'implantation de la solution technologique choisie. Ainsi trois sites sont visés pour la surveillance aux feux rouges, un site pour le radar photo fixe et un tronçon de la rue Notre-Dame Est pour le radar photo mobile (figure 6). Ces équipements ont été installés en mai 2009, date qui marque le début de la période d'essai de trois mois au cours de laquelle des avertissements seront émis aux contrevenants.

FIGURE 6 | Carrefours sécurisés et sites du projet pilote de radars photo et de surveillance aux feux rouges



BUREAU DE LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS

Au début de 2009, plusieurs actions ont été entreprises pour la mise en place du *Bureau de la sécurité des déplacements*. Des échanges internes entre les responsables de la sécurité routière au Service des infrastructures, transport et environnement et au Service de police de la Ville de Montréal sont en cours pour définir le mandat, l'étendue de ses responsabilités et les modalités de fonctionnement. Quatre objectifs sont poursuivis:

- Dresser le portrait global de l'insécurité dans les déplacements à Montréal pour la période 2003 à 2007;
- Proposer un ou plusieurs indicateurs pour assurer le suivi des impacts des réalisations sur le bilan des accidents;
- Déterminer les mesures et les programmes pouvant être mis en place pour assurer l'atteinte de la réduction ciblée de 40 % des accidents;
- Trouver des sources de financement pour assurer le fonctionnement du Bureau et pour financer des mesures ou programmes à mettre en œuvre.

Le Bureau permettra aussi à Montréal de renforcer sa participation à des échanges par le biais de divers forums et tribunes dans le domaine de la sécurité des déplacements, comme la Table québécoise de la sécurité routière (TQSR), l'Association des transports du Canada, l'Association québécoise du transport et des routes, l'*Institute of transportation engineering*, ainsi qu'en commissions parlementaires. Déjà les retombées de cette participation de Montréal aux divers forums ont pris la forme de nouveaux guides, de nouvelles normes et même de nouvelles dispositions législatives qui viennent tous appuyer la mise en œuvre du *Plan de transport*. Ainsi un nouveau guide pour l'aide à la détermination des limites de vitesse sur le réseau municipal et un guide d'implantation de trajets scolaires favorisant les déplacements actifs et sécuritaires vers l'école primaire, ont été produits en marge de la Table québécoise de la sécurité routière, et sont maintenant disponibles pour les arrondissements. Au niveau canadien, Montréal a, entre autres, contribué à élaborer de nouvelles normes pour la signalisation et le marquage des pistes cyclables, de nouvelles normes sur les feux piétons, ainsi qu'un guide sur les feux sonores.

En conclusion, les diverses interventions réalisées jusqu'à maintenant semblent déjà avoir contribué à réduire le nombre d'accidents corporels (tableau VII). Quoiqu'il soit difficile d'isoler l'impact d'une intervention en particulier, on peut cependant constater que la baisse importante d'accidents en 2007, qui a suivi l'embauche des 133 policiers en 2006, a certainement contribué à améliorer le bilan de sécurité.



TABLEAU VII | Évolution du nombre d'accidents, de mortalités et de blessés, 2006-2008

ACCIDENTS PAR TYPE ET PAR GRAVITÉ	2006	2007	2008	% 2008 VS 2007
Accidents mortels (décès)	54 (56)	38 (38)	33 (33)	-13,2 %
Piétons décédés	27	24	18	-25 %
Cyclistes décédés	5	4	2	-50 %
Accidents avec blessés graves	431	307	220	-28,3 %
Accidents avec blessés légers	6 415	6 021	5 217	-13,4 %
Accidents avec dommages matériels seulement	28 046	30 465	31 629	+3,8 %
TOTAL	34 946	36 831	37 099	+0,7 %

SOURCE: SPVM; SAAQ, Bilan 2008

INTERVENTIONS EN COURS EN 2009

Le tableau VIII résume les interventions en cours de réalisation en 2009. Le programme de sécurisation de carrefours se poursuit en 2009. Plus de 50 intersections seront sécurisées au cours de 2009, portant le nombre de carrefours sécurisés à près de 120 depuis l'amorce du programme au cours de 2007. La rue Berri, entre la rue du Champ-de-Mars et le boulevard De Maisonneuve, le chemin de la Côte-des-Neiges, entre le boulevard Édouard-Montpetit et la rue Queen-Mary, et la rue Papineau, entre la rue Émile-Journeault et la rue Jacques-Casault, font partie des axes qui seront sécurisés dans le cadre de ce programme, qui accorde toujours la priorité aux besoins des piétons, suivis de ceux des cyclistes et des automobilistes.

L'année 2009 sera aussi celle où la limite de vitesse dans les rues résidentielles locales sera abaissée de 50 à 40 km/h. Des discussions avec le ministère des Transports du Québec ont permis de s'entendre sur l'application d'un nouveau principe de secteur qui a été introduit dans la mise à jour des normes de signalisation en décembre 2008. Les modalités du déploiement progressif sont en cours de validation avec les arrondissements et les villes liées.

Le contrôle policier visant le respect du *Code de la sécurité routière* sera soutenu et continu en 2009. La mise à l'essai des équipements de radars photo sur deux sites et d'équipements de surveillance aux feux rouges à trois carrefours, amorcée depuis le 19 mai 2009, prévoit le début de l'émission de constats d'infraction aux contrevenants à partir de la mi-août 2009. Une équipe de six policiers du SPVM travaillera conjointement avec d'autres organisations policières à la gestion des opérations.

Par ailleurs, les travaux se poursuivent en concertation avec les partenaires externes et internes de l'agglomération afin de mettre en place officiellement le *Bureau de la sécurité des déplacements* d'ici la fin de 2009. Parmi les premiers mandats traités par le Bureau, il y a la mise en place de l'abaissement de la limite de vitesse, la création d'une base de données en sécurité des déplacements et, surtout, la mise sur pied des mécanismes de concertation et de consultation.

Quant à lui, le plan de communication de la campagne de sensibilisation 2009 compte deux volets. Le premier volet, amorcé le 30 avril 2009, est une campagne corporative qui vise à améliorer les conditions de déplacement dans nos quartiers, tant à l'égard de la sécurité que de la convivialité. Les différents usagers de la route ciblés sont les piétons, les conducteurs, les cyclistes, les enfants et les aînés. Ils sont appelés à adopter des comportements sécuritaires et à faire preuve de civisme. Des panneaux d'affichage ont été installés dans les cours d'école primaire de cinq commissions scolaires ainsi que sur des abribus dans les 19 arrondissements de Montréal.

Le deuxième volet du plan de communication comporte des campagnes de sécurité routière réalisées par le SPVM et ses postes de quartier sur l'ensemble du territoire de l'agglomération. Les thèmes en 2009 sont les mêmes qu'en 2008, soit le déneigement, les piétons, les cyclistes et la rentrée scolaire. Ces campagnes visent des actions de prévention, de sensibilisation et d'émission de contraventions.

Un projet pilote en 2007 visait à évaluer un nouveau type de peinture pour marquer les passages d'écoliers là où il y a des brigadiers scolaires. L'objectif est d'augmenter le niveau d'adhérence de la peinture par l'addition d'abrasifs afin de réduire le risque de glissade et de chutes. Les essais devront être poursuivis compte tenu du remplacement de la peinture à l'alkyde par une peinture à l'eau conformément aux nouvelles lois fédérales. Le nouveau produit sera évalué sur 20 sites en 2009.

Plusieurs autres mesures seront mises en place, entre autres par les arrondissements, les villes reconstituées et les postes de police de quartier. La mise en place du *Bureau de la sécurité des déplacements*, en 2009, permettra de définir les responsabilités et les contributions de chacun.

En ce qui concerne les *quartiers verts*, Montréal s'est engagée, dans le cadre du projet de modernisation de la rue Notre-Dame, à implanter des mesures d'apaisement de la circulation dans les quartiers limitrophes. Le but est de diminuer de façon permanente la circulation de transit et de la canaliser dans la rue Notre-Dame modernisée. Ainsi, la qualité de vie dans les quartiers résidentiels adjacents sera améliorée à la suite de la réduction de ces nuisances de la circulation.

L'élaboration du plan d'apaisement est en cours et devrait être achevée à l'automne 2009, en collaboration étroite avec les arrondissements de Ville-Marie et de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Un processus de discussion publique a été amorcé en juin 2009 pour intégrer la population locale à l'élaboration des mesures.

TABLEAU VIII | Sommaire des interventions en cours en 2009

INTERVENTIONS	MOYENS EMPLOYÉS
Programme de sécurisation des carrefours	53 carrefours visés
Projet pilote – radars photo et surveillance aux feux rouges	Essai des équipements sur cinq sites
Abaissement de la limite de vitesse de 50 à 40 km/h	L'ensemble des rues résidentielles locales de l'agglomération
Campagnes de sensibilisation	<ul style="list-style-type: none"> • Campagne unifiée durant le printemps et l'automne • Campagnes ciblées planifiées par le SPVM
Projet pilote – traverses d'écoliers	20 traverses
<i>Bureau de la sécurité des déplacements</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Document d'orientation à réaliser • Mécanismes de concertation et de consultation à élaborer


SYNTHÈSE DES INTERVENTIONS

Le tableau IX présente un bref aperçu des interventions réalisées (R), en cours (C) et planifiées (P) en matière de sécurité et de qualité de vie.

TABLEAU IX | Synthèse des interventions en matière de sécurité des déplacements et d'amélioration de la qualité de vie

CHANTIER	INTERVENTIONS	ÉTAT D'AVANCEMENT EN 2009	PROCHAINE ÉTAPE
16	REDONNER AUX RÉSIDANTS DES QUARTIERS MONTRÉALAIS LA QUALITÉ DE VIE QUI LEUR REVIENT		
	<i>Quartiers verts</i>	P <i>Quartier vert</i> Hochelaga-Maisonneuve – définition du projet et consultation publique	Définir et faire approuver les mesures en décembre 2009
	Guide d'aménagement des rues de Montréal	C Chapitre 10 (<i>quartiers verts</i>) – élaboration, consultation et rédaction finale	Automne 2009
17	ACCROÎTRE LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS		
	Sécurisation de 50 carrefours par année	R 67 carrefours sécurisés depuis le début du programme; plus de 50 autres seront sécurisés en 2009	Poursuite du programme
	Interdiction du cellulaire au volant	R Nouvelle législation adoptée par l'Assemblée nationale du Québec	Poursuite du contrôle policier
	Campagnes de sensibilisation	R Plusieurs campagnes de sensibilisation au respect du <i>Code de la sécurité routière</i> réalisées en 2008 et en 2009	Poursuite des campagnes
		C Lancement d'une campagne unifiée Ville-SPVM-SAAQ. Volet printemps en cours	Volet automne 2009
	Cinémomètres photographiques	C Mise en place du projet-pilote au mois de mai 2009	Évaluation en août 2010
	Mise aux normes des feux de circulation	R 735 feux de circulation mis aux normes	Poursuite du programme
	<i>Bureau de la sécurité des déplacements</i>	C Définition du mandat, des responsabilités et des modalités de fonctionnement	Ouverture du bureau à l'automne 2009
Réduction de la limite de vitesse à 40 km/h	C Entente sur les principes d'application en termes de normes de signalisation	Déploiement en 2009-2010	

Légende: P En cours de planification C En cours de réalisation R Réalisé



LES SOMMES INVESTIES DANS LE RÉSEAU ROUTIER SONT CONSIDÉRABLES ET CONTINUERONT À L'ÊTRE POUR OFFRIR UN RÉSEAU DE QUALITÉ POUR LES MONTRÉLAIS

Réseau routier et transport à vocation économique

CONTEXTE

Améliorer l'état du réseau routier, le compléter et le réaménager constituent un défi majeur pour l'agglomération de Montréal. Depuis 2006, les sommes investies dans le réseau routier sont considérables et continueront à l'être pour maintenir un réseau de qualité pour les Montréalais. En ce sens, le *Plan de transport* définit les interventions susceptibles de soutenir, voire de catalyser, le développement de Montréal.

La gestion du réseau routier constitue aussi un défi. Il s'agit en effet de promouvoir un partage de l'emprise routière en faveur des transports collectifs et actifs, d'harmoniser le réseau de camionnage de Montréal et, finalement, de moderniser les feux de circulation et d'implanter des systèmes de gestion dynamique de la circulation.

RÉALISATIONS 2008-2009

En 2008, les investissements dans le réseau routier s'élevaient à 172,0 M\$, dont près de 123,9 M\$ sont des montants dépensés et 48,1 M\$ sont des montants engagés pour des dépenses ultérieures. Ces montants ont été investis dans le maintien des actifs routiers, dans le parachèvement et le réaménagement du réseau et, finalement, dans la gestion efficace du réseau routier. La figure 7 montre les interventions sur le réseau artériel en 2008 et celles qui sont prévues en 2009.

MAINTIEN DES ACTIFS ET RÉFECTION ROUTIÈRE

L'objectif d'améliorer la qualité du réseau routier et de maintenir les actifs routiers des Montréalais se concrétise par des investissements soutenus dans la remise en état et dans l'entretien récurrent du réseau. Ainsi, la grande majorité des investissements consentis au réseau routier en 2008 concerne la reconstruction et la réfection des trottoirs, des chaussées et des structures.

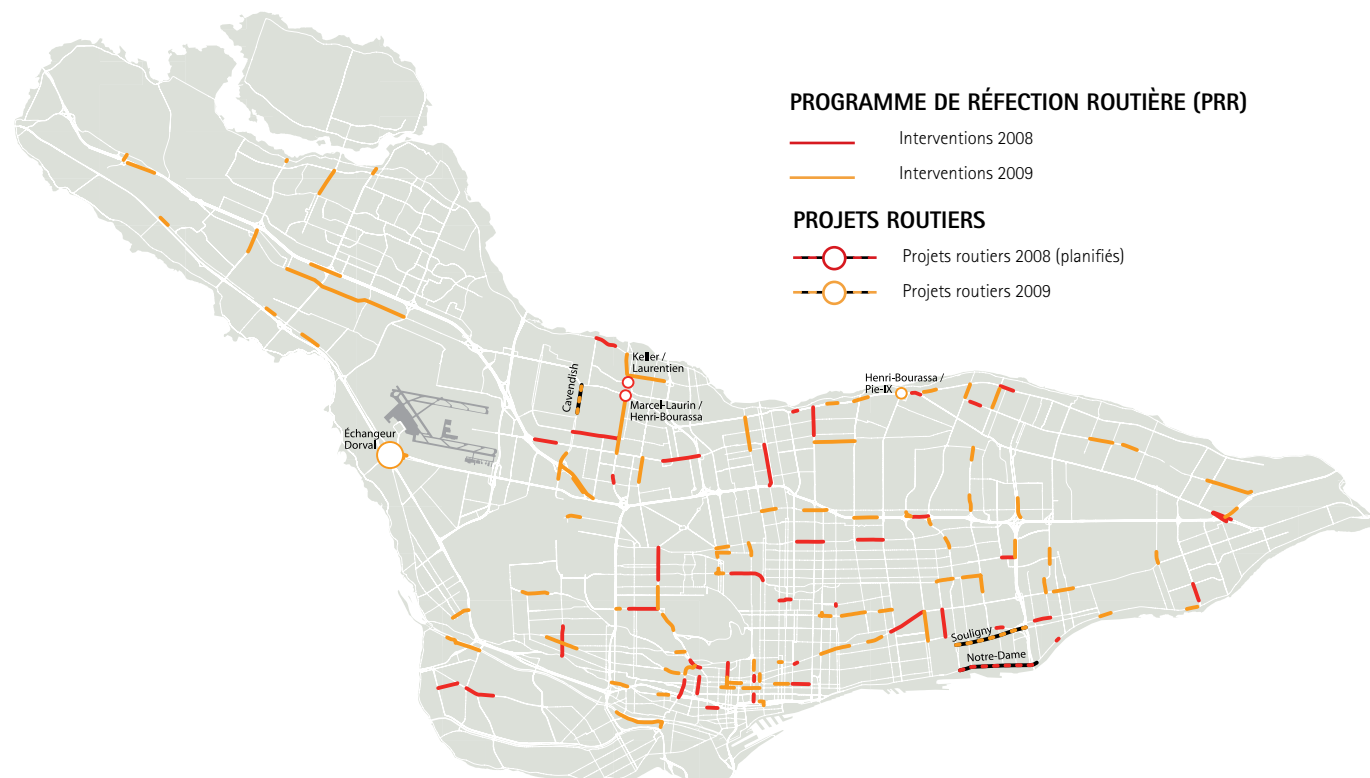
PARACHÈVEMENT ET RÉAMÉNAGEMENT DU RÉSEAU

La sécurisation de la rue Notre-Dame entre les rues Dickson et Curatteau a été complétée en 2008. Ces travaux ont permis de réaménager certaines intersections, de revoir le fonctionnement des feux de circulation, d'implanter un terre-plein central, de rehausser la qualité de la chaussée et, finalement, de permettre la reconstruction complète de la piste cyclable.

Dans le cadre du raccordement des boulevards Cavendish et Henri-Bourassa, des travaux ont eu lieu en 2008 pour apporter des modifications aux carrefours Marcel-Laurin/Henri-Bourassa et Keller/Laurentien.

Au cours de 2008, le réseau cyclable s'est enrichi de 35,4 km de bande cyclable et de chaussée désignée. Ces réalisations à même la chaussée existante constituent un bon exemple de partage de la chaussée.

FIGURE 7 | Interventions sur le réseau routier artériel, 2008-2009



Un autre exemple de partage de la chaussée s'est concrétisé par la reconstruction du boulevard Saint-Laurent entre la rue Sherbrooke et l'avenue du Mont-Royal, dont les travaux ont été complétés en 2008. Cette réalisation a constitué une opportunité d'élargir les trottoirs afin de donner une plus grande place aux piétons et de renforcer le caractère piétonnier de ce tronçon du boulevard.

En 2008, des études d'ingénierie ont été entamées pour définir le concept d'aménagement d'un futur boulevard urbain dans l'emprise de l'autoroute 440 à Pierrefonds entre le boulevard Gouin et l'autoroute 40.

En ce qui concerne le complexe Turcot, Montréal a demandé au MTQ de revoir le projet, de façon à prendre en considération les efforts de l'agglomération et du gouvernement quant au transport collectif et à réduire les nuisances – y compris la pollution de l'air – associées à la présence d'autoroutes en milieu urbain. Elle demande aussi d'améliorer l'offre de transport collectif entre l'ouest de l'île, le sud-ouest et le centre-ville, de même qu'avec la Rive-Sud, notamment par l'implantation de voies réservées sur le réseau supérieur pour les autobus, les taxis, le covoiturage et les véhicules d'urgence.

Montréal veut aussi s'assurer que les expropriations prévues de résidents montréalais soient justifiées et fassent l'objet d'un programme de relocalisation de qualité et que les impacts des talus en milieu urbain sur plusieurs installations publiques (Centre Gadbois, école Marie-de-l'Incarnation, etc.) soient minimisés.

Montréal veut de plus s'assurer que l'intervention du MTQ dans les quartiers fortement urbanisés permette d'améliorer le cadre de vie des résidents montréalais et non pas de le détériorer.

Plusieurs autres projets ont permis en 2008 de mieux partager la chaussée en faveur des piétons et d'améliorer l'accessibilité à certains secteurs en développement:

- Le réaménagement des carrefours Rosemont/de Châteaubriand et Rosemont/Saint-Hubert, en lien avec le redéveloppement des anciens ateliers Rosemont;
- Le réaménagement de la rue Éléonor à proximité de l'École de technologie supérieure;
- Le réaménagement du boulevard De Maisonneuve et de la place Norman-Béthune, en bordure de l'Université Concordia.

GESTION DE LA CIRCULATION ET DU RÉSEAU ROUTIER

En ce qui concerne la gestion de la circulation et du réseau routier, Montréal a mené de front deux interventions importantes. D'abord, la première phase de mise aux normes d'un parc de 800 feux de circulation a été complétée à 92 % en 2008. Par ailleurs, l'implantation de systèmes de gestion dynamique des feux de circulation sur quatre axes majeurs, soit Henri-Bourassa, Crémazie, Sherbrooke et Pie-IX, a été complétée à 60 %.

L'OBJECTIF D'AMÉLIORER LA QUALITÉ DU RÉSEAU ROUTIER ET DE MAINTENIR LES ACTIFS ROUTIERS DES MONTRÉALAIS SE CONCRÉTISE PAR DES INVESTISSEMENTS SOUTENUS DANS LA REMISE EN ÉTAT ET DANS L'ENTRETIEN RÉCURRENT DU RÉSEAU.

INTERVENTIONS EN COURS EN 2009

Montréal a annoncé pour 2009 un budget record de 258,2 M\$ pour la voirie, la sécurité et les voies cyclables. C'est une augmentation de 77,2 M\$ par rapport au budget de 2008. La figure 7 montre les interventions de voirie sur le réseau artériel en 2008 et celles qui sont prévues en 2009.

MAINTIEN DES ACTIFS ET RÉFECTION ROUTIÈRE

Un montant de 161 M\$ sera consacré en 2009 à la réfection et à la réparation des chaussées, des trottoirs et des structures du réseau routier montréalais.

PARACHÈVEMENT ET RÉAMÉNAGEMENT DU RÉSEAU

En 2009, plusieurs travaux seront lancés. Il s'agit des travaux préparatoires pour la réalisation d'un boulevard dans la partie montréalaise de l'autoroute Bonaventure, des travaux dans la rue Souigny dans le cadre du projet de modernisation de la rue Notre-Dame et des travaux de reconstruction de l'échangeur Dorval, dont la mise en service est prévue pour 2013.

Le corridor Dalhousie pour autobus métropolitains proposé par la Société du Havre de Montréal (SHM) découle du projet de réaménagement de l'autoroute Bonaventure. Des études préliminaires ont été réalisées et la SHM déposera, en 2009, devant le comité exécutif un avant-projet définitif pour le projet Bonaventure, qui comprendra des propositions de géométrie pour l'axe Dalhousie.

Dans le cadre du raccordement des boulevards Cavendish et Henri-Bourassa, il est prévu en 2009 de refaire le revêtement du boulevard Marcel-Laurin et de construire les infrastructures souterraines du boulevard Cavendish. Les expropriations nécessaires sont amorcées et se termineront au cours de l'année 2009-2010.

Le concept conjoint présenté par le MTQ et Montréal pour la modernisation de la rue Notre-Dame a vu ses coûts augmenter considérablement. Cette augmentation des coûts depuis la dernière annonce publique est attribuable à l'augmentation du niveau de détail du projet, à l'augmentation importante des prix unitaires et à l'ajustement des frais connexes.

Il a été alors convenu entre Montréal et le MTQ de revoir le concept pour réduire les coûts du projet. Afin d'atteindre cet objectif, les principaux paramètres du projet, dont l'aménagement urbain et la fonctionnalité de l'axe, seront révisés conjointement. Montréal réitère toutefois que les modifications à apporter au projet ne peuvent se faire uniquement au détriment de l'intégration urbaine, mais peuvent concerner également la capacité routière de l'axe.

D'autres projets sont en phase de planification. Il s'agit de l'aménagement d'un boulevard urbain dans l'emprise de l'autoroute 440 entre le boulevard Gouin et l'autoroute 40, du prolongement du boulevard Jacques-Bizard jusqu'à l'autoroute 40, du prolongement du boulevard Rodolphe-Forget entre la rue Notre-Dame et le boulevard Henri-Bourassa et, finalement, de la construction d'un nouveau lien entre L'Île-Bizard et Montréal. Deux structures majeures sont aussi en phase de planification pour des travaux ultérieurs. Il s'agit du viaduc Rockland et de l'intersection Côte-des-Neiges/Remembrance.

De plus, Montréal planifie le prolongement du boulevard Maurice-Duplessis, plus précisément entre les boulevards Rivière-des-Prairies et Saint-Jean-Baptiste. Le prolongement de ce lien routier permettra, en plus d'assurer la continuité du réseau artériel, de répondre adéquatement aux besoins de développement résidentiel et commercial du secteur et d'assurer l'accessibilité à la gare Rivière-des-Prairies du futur Train de l'Est.

Le réaménagement du carrefour Pie-IX/Henri-Bourassa constitue une première étape dans l'implantation d'un service rapide par bus le long du boulevard Pie-IX. Les travaux, qui débuteront à l'automne 2009, consistent à remplacer ce carrefour étagé par une intersection à niveau.

Une étude conjointe Montréal-MTQ sur la faisabilité technique du recouvrement de l'autoroute Ville-Marie entre le Palais des Congrès et l'avenue De Lorimier a été lancée en 2009.

Plusieurs autres projets permettront d'améliorer en 2009 la desserte des secteurs en développement:

- L'amélioration de l'accès à la pointe nord de L'Île-des-Sœurs, pour desservir le secteur du campus Bell;
- Le raccordement de la rue Crowley au chemin Upper-Lachine et la première phase de l'élargissement du boulevard Décarie (côté est) pour améliorer l'accès au site du centre universitaire de santé McGill;
- Le réaménagement de l'échangeur Saint-Jacques/Upper-Lachine en carrefour à niveau;

- Dans l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve, l'élargissement du boulevard Contrecoeur pour aménager une piste cyclable et l'élargissement de la rue Eugène-Archard pour permettre le passage des autobus;
- Dans l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, le réaménagement et le prolongement de la rue Saint-Viateur Est;
- La construction d'un nouvel accès routier pour desservir de nouveaux développements en bordure de l'aéroport Montréal-Trudeau.

GESTION DE LA CIRCULATION ET DU RÉSEAU ROUTIER

Un des aspects fondamentaux de la gestion du réseau est la régulation de la circulation. La deuxième phase de la mise aux normes des feux de circulation, qui a commencé en 2009, consiste à remplacer 1 200 contrôleurs électromécaniques par des contrôleurs électroniques d'ici la fin de 2012. De plus, la mise en service des systèmes de gestion dynamique des feux de circulation sur les axes Henri-Bourassa, Sherbrooke et Pie-IX sera complétée en 2009, alors que celles des systèmes sur l'axe Crémazie le sera en 2010.

Montréal profitera du réaménagement de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain pour implanter un *Centre de gestion de la mobilité et de la sécurité* le long de cet axe. Ce centre sera à la fine pointe des systèmes de transport intelligents (STI) et sera en communication avec le *Centre intégré de gestion de la circulation* du ministère des Transports du Québec. Les actions entre les deux centres seront coordonnées afin d'assurer une plus grande sécurité aux usagers.

Comme mentionné dans le chapitre portant sur la sécurité, Montréal s'est engagée, dans le cadre du projet de modernisation de la rue Notre-Dame, à implanter des mesures d'apaisement de la circulation dans les quartiers limitrophes pour diminuer de façon permanente la circulation de transit et améliorer la qualité de vie. L'élaboration du plan d'apaisement est en cours et devrait être achevée à l'automne 2009, en collaboration étroite avec les arrondissements de Ville-Marie et de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. Un processus de discussion publique est en cours, entre mai et décembre 2009, pour faire participer la population locale à l'élaboration des mesures.

TRANSPORT DES MARCHANDISES ET DÉPLACEMENTS À VOCATION ÉCONOMIQUE

Les interventions du *Plan de transport* visent à soutenir la compétitivité et la force d'attraction de Montréal en offrant des conditions favorables aux acteurs économiques, notamment en termes de déplacement.

ÉTENDRE LE RÉSEAU DE CAMIONNAGE AU TERRITOIRE DE L'AGGLOMÉRATION

Le réseau de camionnage reste l'outil privilégié de Montréal pour s'assurer d'une circulation efficace et harmonieuse du trafic dans les quartiers. Alors que chaque arrondissement et ville reconstituée est responsable de la planification de son réseau de camionnage, l'agglomération de Montréal en assure la coordination, notamment par la production et la diffusion d'outils de communication. À l'heure actuelle, 13 arrondissements et trois villes liées ont un règlement en vigueur et des démarches sont en cours dans les autres entités. Il est prévu que le réseau de camionnage de Montréal sera complété en 2010.

PARTICIPER AU PROJET DE LA PORTE CONTINENTALE ONTARIO-QUÉBEC

Montréal s'associe à la démarche de la *Porte continentale Ontario-Québec*, une initiative tripartite des gouvernements du Canada, de l'Ontario et du Québec, dont l'objectif est de faire de l'axe Saint-Laurent-Grands Lacs un corridor compétitif de commerce et de transport. L'organisation de la Porte continentale mène présentement une série d'études et des consultations sur lesquelles s'appuiera une stratégie nationale qui sera rendue publique à l'hiver 2010. Le Comité interrégional pour le transport des marchandises a formé un groupe de travail, auquel participe Montréal, qui permet d'introduire les enjeux montréalais dans l'élaboration de la stratégie.

AMÉLIORER LE SERVICE DE TRAINS SUR LA LIGNE MONTRÉAL-TORONTO

Le *Plan de transport* reconnaît l'importance stratégique du corridor Québec–Windsor pour les trains de voyageurs, particulièrement sur le tronçon compris entre Montréal et Toronto. À l'initiative du maire de Québec, Montréal, Laval et la Communauté métropolitaine de Montréal, à laquelle s'est jointe Toronto, participent financièrement à une étude prospective d'un projet de train rapide Québec–Windsor. En parallèle, Montréal cherche à mieux cerner les enjeux techniques et financiers qu'impliquent les différentes technologies avancées jusqu'à présent. Par ailleurs, les gouvernements du Canada, du Québec et de l'Ontario ont amorcé l'actualisation des études de faisabilité d'un train haute vitesse dans le corridor Québec–Windsor qui avaient été faites dans les années 1990.

SYNTHÈSE DES INTERVENTIONS

Le tableau X présente en synthèse les interventions réalisées (R), en cours (C) et planifiées (P) dans le domaine du réseau routier.

TABEAU X | Synthèse des interventions sur le réseau routier et en faveur du transport à vocation économique

CHANTIER	INTERVENTIONS	ÉTAT D'AVANCEMENT EN 2009	PROCHAINE ÉTAPE
7	INSTALLER UNE PLUS GRANDE CAPACITÉ EN TRANSPORT EN COMMUN DANS LE CORRIDOR CHAMPLAIN-BONAVENTURE		
	Transformation de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain	R À la suite du mandat confié par Montréal en septembre 2007, dépôt par la SHM en mars 2009 d'un avant-projet détaillé de la phase 1 du réaménagement de l'autoroute Bonaventure	
		C Réalisation de travaux préparatoires (infrastructures souterraines) par Montréal Début des plans et devis	Démolition de la partie surélevée de l'autoroute Bonaventure entre Brennan et Notre-Dame en 2011
11	MODERNISER LA RUE NOTRE-DAME		
	Projet de modernisation	C Début des travaux dans le secteur Souigny et poursuite durant l'année 2009	
		P Révision du concept afin de réduire les coûts du projet	
12	RÉALISER LE TRAIN DE L'EST		
	Prolongation du boulevard Maurice-Duplessis	P Définition du projet global, incluant l'accès à la gare Rivière-des-Prairies en 2010	
18	ENTREtenir ET COMPLÉTER LE RÉSEAU ROUTIER DE L'ÎLE		
	Programme de réfection du réseau routier	C Réfection et réparation de chaussées, de trottoirs et de structures : 161,0 M\$ en 2009	
	Sécurisation de la rue Notre-Dame Est	R Aménagement de sécurisation de la portion est (Dickson à Curatteau) terminée	
	Partage de la chaussée	R Élargissement des trottoirs lors de la reconstruction du boulevard Saint-Laurent	
	Mise aux normes des feux de circulation	R Mise aux normes quasi complétée	Travaux mineurs à compléter au cours de l'été 2009
	Implantation de la gestion dynamique des feux de circulation	C Implantation en cours sur quatre axes majeurs, soit Henri-Bourassa, Crémazie, Sherbrooke et Pie-IX	
	Prolongation du boulevard Rodolphe-Forget	P Phase de planification	
	Prolongation du boulevard Jacques-Bizard	P Définition du concept à la suite de l'analyse des besoins et de la fonctionnalité	
	Aménagement du boulevard 440	P Recherche et choix des scénarios à soumettre au MTQ	

TABEAU X (SUITE) | Synthèse des interventions sur le réseau routier et en faveur du transport à vocation économique

CHANTIER	INTERVENTIONS	ÉTAT D'AVANCEMENT EN 2009	PROCHAINE ÉTAPE
18	ENTREtenir ET COMPLÉTER LE RÉSEAU ROUTIER DE L'ÎLE (SUITE)		
	Réaménagement de l'intersection Côte-des-Neiges/Remembrance	P Sécurisation de l'intersection étagée Début de l'étude d'avant-projet d'un carrefour à niveau en 2009	
	Raccordement des boulevards Cavendish et Henri-Bourassa	R Modifications aux carrefours Marcel-Laurin/Henri-Bourassa et Keller/Laurentien effectuées en 2008 C Resurfacement du boulevard Marcel-Laurin afin d'en augmenter la capacité Construction des infrastructures du boulevard Cavendish	Raccordement et réaménagements connexes terminés en 2010-2011
	Réaménagement du complexe Turcot	R Mise sur pied d'un comité conjoint MTQ-Montréal : Table d'information des élus municipaux (5 mai 2009) C Achèvement de l'avant-projet préliminaire, tenue d'audiences publiques (BAPE) : dépôt des mémoires (juin 2009) C Appel de candidatures Appel de propositions	Dépôt du rapport du BAPE en septembre 2009 Printemps 2009 Automne 2009
	Réaménagement du carrefour Pie IX/Henri-Bourassa	P Début des travaux à l'automne 2009	
19	FACILITER LE TRANSPORT DE MARCHANDISES ET LES DÉPLACEMENTS À VOCATION ÉCONOMIQUE		
	Réaménagement de l'échangeur Dorval	C Début des travaux en avril 2009 Des travaux préparatoires ont été effectués en 2008	Fin des travaux en 2013
	Développement du réseau de camionnage	C 13 arrondissements et trois villes reconstituées ont un règlement en vigueur et des démarches sont en cours dans les autres entités	Réseau complété en 2010
	<i>Porte continentale Ontario-Québec</i>	P Participation à l'élaboration de la stratégie par le biais du groupe de travail d'agglomération	Stratégie nationale déposée à l'hiver 2010
	Amélioration du service de trains voyageurs Montréal-Toronto	P Étude prospective conjointe d'un train à grande vitesse dans le corridor Québec–Windsor (villes de Québec, Montréal, Laval, Toronto et CMM) Étude des enjeux techniques et financiers des variantes technologiques (Montréal) Actualisation des études de faisabilité d'un train à haute vitesse dans le corridor Québec–Windsor (gouvernements du Canada, de l'Ontario et du Québec)	

Financement, gouvernance et planification locale

CONTEXTE

LE FINANCEMENT DU PLAN DE TRANSPORT

La réalisation des chantiers du Plan, au coût de 5,1 G\$ d'ici dix ans, nécessite un apport de ressources plus important que l'effort actuel. Comme en fait état le présent bilan, Montréal a commencé la mise en œuvre du *Plan de transport* dans la mesure de ses moyens.

Le **chantier 21** sur le financement encadre la démarche de réflexion et d'action pour faire évoluer le cadre financier du transport vers des aménagements financiers qui permettraient la réalisation de tous les projets du Plan.

Rappelons que le gouvernement du Québec a mis en place plusieurs programmes de financement dans le cadre de sa nouvelle *Politique québécoise du transport en commun* et que le gouvernement du Canada a quant à lui poursuivi le transfert de la taxe d'accise sur les carburants en vue d'alimenter le fonds de la Société de financement des infrastructures locales. Malgré ces efforts récents, de nouveaux outils de financement doivent cependant être mis à la disposition de Montréal.

La multiplicité des partenaires du financement du transport ne doit pas faire oublier que le système de transport et toutes ses composantes modales constituent un tout intégré. L'efficacité de ce système, et son développement, nécessite non seulement une bonne coordination technique, mais également un effort financier de tous les partenaires.

Le *Plan de transport de Montréal* comporte non seulement des projets locaux, mais également de nombreux projets de nature métropolitaine, ce qui nécessite une solution de financement régionale. Le Plan a évoqué plusieurs avenues de financement, dont l'idée d'un péage régional apte à financer les projets locaux et régionaux de transport collectif et actif dans les divers territoires qui constituent la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM). Il a évoqué également la constitution de fonds pour l'ensemble des municipalités de la CMM, qui financeraient des projets de transport à l'aide des nouvelles sources régionales de revenu. Un débat public à l'échelle de la CMM devra être entrepris dans un tel contexte.

Montréal a déjà amorcé la création d'un tel fonds pour financer les projets du *Plan de transport* et les dépenses d'exploitation qui y sont associées.

LE PLAN DE TRANSPORT DE MONTRÉAL ÉVOQUE PLUSIEURS AVENUES DE FINANCEMENT, DONT L'IDÉE D'UN PÉAGE RÉGIONAL APTÉ À FINANCER LES PROJETS LOCAUX ET RÉGIONAUX DE TRANSPORT COLLECTIF ET ACTIF

LA PROBLÉMATIQUE RÉGIONALE DE FINANCEMENT DU TRANSPORT EN COMMUN MÉTROPOLITAIN

Dans le domaine du transport en commun, les déplacements entre les grands territoires qui constituent la CMM sont assurés par les exploitants locaux et l'Agence métropolitaine de Montréal (AMT) dans le cadre d'une structure de financement dont les règles sont fixées par le gouvernement du Québec.

Ces règles, jugées trop complexes et parfois inéquitables, sont révisées par un comité d'élus de la CMM, auquel participe activement Montréal. Soulignons qu'une entente majeure sur le financement du métro est ainsi intervenue pour la période 2007-2011. Cette entente, qui s'applique à toutes les municipalités de la CMM et au gouvernement du Québec, reconnaît le métro comme un équipement métropolitain au même titre que les trains de banlieue et établit un partage de contribution pour payer le déficit annuel « métropolisable » du métro.

Le comité poursuit ces travaux pour revoir le financement de toutes les autres composantes (train, autobus et équipements métropolitains, etc.) du système de transport en commun métropolitain en vue de remettre un rapport au gouvernement en 2009. La démarche du comité s'inscrit dans le **chantier 20** sur la gouvernance, qui demande de concentrer les fonctions de planification et de financement dans la CMM.

LA GOUVERNANCE DU TRANSPORT COLLECTIF MÉTROPOLITAIN

Au niveau régional, la gouvernance en matière de transport collectif métropolitain est un sujet de préoccupation pour les élus municipaux de la région de Montréal depuis de nombreuses années.

La CMM s'est vu octroyer des pouvoirs en matière de transport en commun métropolitain parallèlement à ceux que détenait déjà l'AMT, mais la mission de cette dernière n'a pas été modifiée en conséquence.

Rappelons que le **chantier 20** du *Plan de transport* demande de compléter le transfert à la CMM de tous les pouvoirs pour jouer pleinement son rôle en matière de planification, de coordination et de financement du transport en commun métropolitain, et de changer le statut de l'AMT pour en faire une autorité organisatrice de transport sous l'autorité du conseil de la CMM.

Enfin, en raison de son caractère stratégique, le *Plan de transport* constitue pour l'agglomération de Montréal un instrument de gouvernance. Le Plan contient la stratégie et les projets à réaliser dans les prochaines années. Rappelons que le **chantier 10** du *Plan de transport* a confié aux arrondissements et aux villes le soin de réaliser des *Plans locaux de déplacements* d'ici juin 2011. Ces plans sont également un instrument de gouvernance important pour l'agglomération, puisqu'ils détermineront et préciseront les actions à prendre au niveau local en complément du *Plan de transport*. D'autres plans stratégiques portant sur des territoires délimités comme le Vieux-Montréal, le secteur du centre-ville et le parc du Mont-Royal guident également les actions de Montréal.

RÉALISATIONS 2008-2009

LA RÉALISATION DES PLANS LOCAUX DE DÉPLACEMENTS

La réalisation des *Plans locaux de déplacements* (PLD) dans les arrondissements et les villes liées est amorcée. Deux arrondissements ont pris l'initiative et ont complété leur PLD :

- Le conseil d'arrondissement du Plateau-Mont-Royal a adopté le 2 mars 2009 le *Plan de déplacement urbain 2009-2024* et le *Plan d'action 2009-2010*. Le PDU s'inscrit dans la vision du *Plan de transport de Montréal*; 49 actions sont ciblées pour toucher à l'apaisement de la circulation, au transfert modal vers les modes collectifs, à la marche, au vélo, au transport durable, à la sécurité, à l'environnement et au stationnement;
- Le conseil d'arrondissement de Saint-Laurent a adopté le 2 juin 2009 son *Plan local de déplacements*. Il s'inscrit dans la vision du *Plan de transport de Montréal* et tient compte des particularités de l'arrondissement, notamment le besoin d'un arrimage étroit entre le développement résidentiel et industriel et la desserte par transport en commun et par transport actif. De plus, l'arrondissement a préparé un plan d'action triennal intitulé *Pour un meilleur partage de la voie publique*, qui découle du PLD.
- De plus, certaines mesures proposées dans deux plans qui couvrent des territoires déterminés ont été réalisées :

LE PLAN DE TRANSPORT INTÉGRÉ DU MONT-ROYAL

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

- Bonification de la plage horaire de la ligne d'autobus **11** Montagne pour rendre service aux usagers de la montagne et s'adapter aux heures d'ouverture du parc;
- Réalisation de la phase 1 de la piste cyclable sur le chemin de la Côte-Sainte-Catherine;
- Aménagement final du carrefour du Parc/des Pins.

LE PLAN DE TRANSPORT INTÉGRÉ DU VIEUX-MONTRÉAL

Plusieurs éléments du *Plan de transport intégré du Vieux-Montréal* ont été réalisés :

- Implantation de la ligne d'autobus **515** de la Société de transport de Montréal;
- Mise en place de la voie réservée pour autobus dans la rue de la Commune;
- Interdiction de la circulation en direction est dans la rue de la Commune entre le boulevard Saint-Laurent et la rue Bonsecours (en 2008 seulement; l'interdiction n'est pas retenue pour 2009).

LA RÉALISATION DES PLANS LOCAUX DE DÉPLACEMENTS DANS LES ARRONDISSEMENTS ET LES VILLES LIÉES EST AMORCÉE. LES ARRONDISSEMENTS DU PLATEAU MONT-ROYAL ET DE SAINT-LAURENT ONT ADOPTÉ LEUR PLD EN 2009.

INTERVENTIONS EN COURS EN 2009

PLAN DE TRANSPORT INTÉGRÉ DU MONT-ROYAL

Le *Plan de transport intégré du Mont-Royal* prévoit pour 2009 la réalisation des interventions suivantes :

- Réaménagement de l'accès piétonnier Peel;
- Réalisation du chemin de ceinture (tronçons 2 et 3 entre juin 2009 et l'été 2010);
- Développement du réseau cyclable (en 2009, voies cyclables dans les rues Villeneuve, Édouard-Montpetit et Lacombe);
- Portrait des fournisseurs de véhicules écoénergétiques disponibles pour assurer un service par navette écologique et révision de la desserte en transport en commun du secteur (scénarios de réorganisation);
- Révision de l'offre de stationnement (enquête sur le terrain terminée, portrait des besoins et recommandations à venir);
- Fermeture de la chaussée sud du chemin Remembrance en 2009;
- Sécurisation de la voie Camillien-Houde (recherche de plusieurs concepts et consultation sur les concepts).

PLAN DE TRANSPORT INTÉGRÉ DU VIEUX-MONTRÉAL

Le *Plan de transport intégré du Vieux-Montréal* prévoit pour 2009 la réalisation des interventions suivantes :

- Mise en œuvre de mesures d'accompagnement de la ligne d'autobus **515** en 2009;
- Un tronçon de la rue Saint-Paul sera limité aux piétons durant deux semaines en juillet 2009;
- Mise en service complète de la signalisation pour le jalonnement dynamique vers les stationnements hors rue;
- Un nouveau *Plan sectoriel de gestion des déplacements du Vieux-Montréal* est en cours d'élaboration pour la période 2009-2013 dans le but de préparer graduellement l'arrivée du tramway.

PLAN DIRECTEUR DE GESTION DES DÉPLACEMENTS DU CENTRE-VILLE

Le *Plan directeur de gestion des déplacements du centre-ville* comportera la réalisation des activités suivantes en 2009 :

- Élaboration du Plan directeur afin de mesurer les impacts des projets de développement dans le centre-ville et de mettre sur pied les actions qui favoriseront le transfert modal de l'auto solo vers les transports collectifs et actifs;
- Réalisation du Plan en phases : plan directeur (secteur est) prévu au printemps 2010;
- Plan directeur d'ensemble prévu fin 2011.



FINANCEMENT ET GOUVERNANCE DU TRANSPORT MÉTROPOLITAIN

Le dossier du financement et de la gouvernance du transport métropolitain a fait l'objet de nombreux travaux dans les dernières années. Les activités suivantes seront poursuivies en 2009 :

- Les travaux du comité des élus et du comité technique sur le financement du transport métropolitain, qui avaient comme objectif de se conclure fin décembre 2008 avec une proposition concertée, se poursuivent en 2009 sur la base de propositions faites par les parties prenantes (Montréal, Laval, Longueuil et les couronnes);
- Les travaux sur la gouvernance, liés au financement, se poursuivent également en vue d'aboutir en 2009 à un rapport qui sera transmis au gouvernement du Québec.

PLANS LOCAUX DE DÉPLACEMENTS

La démarche d'élaboration des *plans locaux de déplacements* comportera les activités suivantes en 2009 :

- Élaboration d'un plan local de déplacements par l'arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâces;
- Élaboration d'un guide qui présentera la méthodologie, les thèmes à aborder, les étapes à suivre, les partenaires à impliquer et les consultations à mener;
- Coordination d'un comité de suivi qui réunira les arrondissements et les villes afin de maintenir la mobilisation, d'amorcer la préparation des plans et de partager l'expérience de planification.

Synthèse des dépenses

En 2008, les dépenses consolidées en transport de l'agglomération de Montréal, de la Ville de Montréal et de la Société de transport de Montréal (STM) ont totalisé 1,89 G\$, sur des dépenses totales de 5,2 G\$, soit un pourcentage de 36,1 %. Les dépenses consolidées de transport de Montréal comprennent le budget de fonctionnement et les investissements.

Afin d'illustrer l'ampleur de l'effort financier déployé, ce chapitre présente un aperçu des dépenses 2008 et des sommes prévues en 2009 pour les quatre grands volets du *Plan de transport*, soit le transport collectif, le transport actif, la sécurité et la qualité de vie, ainsi que le réseau routier et le transport à vocation économique.

Le chapitre fait la distinction entre les immobilisations liées au maintien des actifs et au développement, puis présente un bilan de la contribution des gouvernements supérieurs pour les immobilisations. La contribution de Montréal aux dépenses d'exploitation du transport en commun local et métropolitain est également présentée.

Le chapitre conclut en comparant les montants dépensés par Montréal en 2008 aux estimations initiales de l'effort financier requis pour réaliser d'ici dix ans les 21 chantiers du *Plan de transport*.

IMMOBILISATIONS

Le tableau XI résume les immobilisations de Montréal pour les quatre grands volets du *Plan de transport*, soit le transport collectif, le transport actif, la sécurité et la qualité de vie, ainsi que le réseau routier et le transport à vocation économique.

Le transport collectif correspond à plus des deux tiers des immobilisations avec un total de 347,1 M\$ investis en 2008, dont 330,2 M\$ par la STM, ce qui a permis principalement de rénover les équipements fixes (85,6 M\$), d'acquérir de nouveaux autobus (69,6 M\$), d'agrandir et de moderniser le centre de transport Legendre (60,3 M\$) et de renouveler les équipements de vente et de perception (55,2 M\$). À ces immobilisations de la STM s'ajoute la contribution de 16,9 M\$ de Montréal pour les immobilisations métropolitaines de l'AMT, prélevée à même une taxe de 1 ¢ du 100 \$ d'évaluation foncière. Cette somme a servi notamment à financer une partie de l'acquisition du matériel roulant du Train de l'Est (**chantier 12**).

En 2008, l'agglomération de Montréal a investi 123,9 M\$ en immobilisations pour le réseau routier, 15,9 M\$ pour le transport actif et 7,8 M\$ pour la sécurité et la qualité de vie, pour un total de près de 150 M\$. À ces sommes, s'ajoutent 62,6 M\$ de projets engagés au 31 décembre 2008, qui seront pour la grande majorité finalisés à l'été 2009.

Pour 2009, une accélération des investissements est prévue dans les quatre volets, comme il est détaillé dans les programmes triennaux d'immobilisation (PTI) de la STM et de Montréal.

TABLEAU XI | Immobilisations selon les quatre grands volets du *Plan de transport*, 2008 et 2009

IMMOBILISATIONS (M\$)	PROJETS RÉALISÉS EN 2008	PROJETS À RÉALISER EN 2009	
	Dépenses encourues	Dépenses engagées au 31 décembre 2008	PTI ¹ 2009
Transport collectif	347,1		669,2
Société de transport de Montréal	330,2		651,8
Rénovation des équipements fixes, acquisition de nouveaux autobus, centre de transport Legendre, vente et perception OPUS, autres immobilisations			
Agence métropolitaine de transport	16,9		17,4
Contribution de Montréal au fonds métropolitain d'immobilisations			
Transport actif²	15,9	4,4	21,3
Développement et mise aux normes du réseau cyclable, BIXI, stationnements pour vélos, éclairage des trottoirs			
Sécurité et qualité de vie	7,8	10,1	13,3
Sécurisation, feux de circulation			
Réseau routier et transport à vocation économique	123,9	48,1	234,4
Réfection du réseau routier et des structures			
Aménagement, développement et gestion du réseau	120,5	41,8	161,0
	3,4	6,4	73,4
Total	494,7	62,6	938,2

¹ Montants prévus pour les programmes triennaux d'immobilisations de la STM et de l'agglomération de Montréal.

² Des interventions pour améliorer les conditions de marche sont aussi incluses dans des projets de sécurité et de réfection routière.

Les immobilisations seront particulièrement importantes à la STM, où 195,4 M\$ sont prévus pour l'acquisition de nouveaux autobus, 148,1 M\$ pour le programme *Réno-Systèmes* et 116,1 M\$ pour le programme de remplacement des voitures MR-63. Les investissements routiers sont aussi à la hausse avec un montant record de 161,0 M\$ prévu pour la réfection des chaussées et des structures, et 73,4 M\$ prévus pour le réaménagement ou le développement du réseau, ce qui inclut le prolongement du boulevard Cavendish jusqu'au boulevard Henri-Bourassa (20,0 M\$) et les contributions de Montréal aux projets de modernisation de la rue Notre-Dame (35,5 M\$) et de reconstruction de l'échangeur Dorval (8,0 M\$). Les transports actifs ne sont pas en reste, avec des investissements de 21,3 M\$ prévus en 2009, dont 14,3 M\$ pour le réseau cyclable et 6,5 M\$ pour le déploiement en cours de BIXI.

MAINTIEN DES ACTIFS ET DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU

Comme résumé au tableau XII, en 2008 environ 81 % des immobilisations en transport ont été consacrées au maintien des actifs, en raison des dépenses importantes requises pour maintenir en état le métro et les équipements fixes de la STM, ainsi que les chaussées et les structures du réseau routier.

TABLEAU XII | Répartition estimée des immobilisations en transport, 2008

Maintien des actifs	400,5	81 %
Développement	94,2	19 %
	494,7	100 %

Plusieurs projets de maintien des actifs sont utilisés comme leviers pour réaliser des projets de *Plan de transport*.

Ainsi le programme *Réno-Systèmes* finance l'installation d'ascenseurs dans cinq stations de métro et la modernisation du réseau de communication du métro, qui permet d'améliorer la sécurité et l'information aux voyageurs, comme prévu au **chantier 5** du *Plan de transport*.

De même, le programme de réfection routière permet de reconfigurer certains tronçons du réseau artériel en offrant un meilleur partage de la voirie au transport collectif et actif (**chantier 18**). Finalement, le programme de modernisation des feux de circulation est utilisé pour améliorer les conditions de traversée des piétons, conformément au **chantier 17** du *Plan de transport*.

Environ un cinquième des montants dépensés en 2008 a été consacré au développement du réseau et à la mise en œuvre des grands chantiers du *Plan de transport*. Les investissements les plus importants comprennent l'acquisition de nouveaux autobus à la STM (**chantier 5**), le développement des pistes cyclables et l'implantation de BIXI (**chantier 13**), de même que la sécurisation des carrefours (**chantier 17**).

LES INVESTISSEMENTS LES PLUS IMPORTANTS COMPRENNENT L'ACQUISITION DE NOUVEAUX AUTOBUS À LA STM (**CHANTIER 5**), LE DÉVELOPPEMENT DES PISTES CYCLABLES ET L'IMPLANTATION DE BIXI (**CHANTIER 13**), DE MÊME QUE LA SÉCURISATION DES CARREFOURS (**CHANTIER 17**).

CONTRIBUTION DES PARTENAIRES AUX IMMOBILISATIONS

Un tel niveau d'investissement en transport ne serait pas possible sans la contribution essentielle des gouvernements supérieurs, qui ont bonifié au cours des dernières années leurs programmes de subventions des immobilisations de la STM et de Montréal. Le tableau XIII présente, par grands volets, la contribution des gouvernements du Québec et du Canada pour les immobilisations réalisées en 2008 et pour celles prévues en 2009.

Pour le transport collectif, le gouvernement du Québec versera 146,8 M\$ pour 2008 et 374,1 M\$ pour 2009, par le biais du programme d'aide aux immobilisations des organismes de transport collectif et de la Société de financement des infrastructures locales (SOFIL). Québec subventionne notamment 50 % des dépenses d'acquisition des autobus et 75 % du coût des garages.

En 2008, le gouvernement du Québec a augmenté le financement des immobilisations, afin de permettre à la STM de se doter des infrastructures requises pour soutenir son programme d'amélioration des services, dont près de la moitié des coûts d'exploitation sont également financés par Québec, dans le cadre de la *Politique québécoise du transport collectif*. De plus, pour favoriser l'utilisation du transport actif, le gouvernement du Québec finance également le développement du réseau cyclable.

Le gouvernement du Canada versera 46,2 M\$ à la STM pour 2008 et 47,1 M\$ pour 2009, notamment par le biais du versement d'une partie de la taxe d'accise sur l'essence à la SOFIL, de *Sureté-Transit* et du *Programme de démonstration en transport urbain* finançant le projet pilote des autobus hybrides.

TABLEAU XIII | Contribution des gouvernements supérieurs aux immobilisations selon les quatre grands volets du *Plan de transport*, 2008 et 2009

	2008 (RÉALISÉ)				2009 (PROJETÉ)			
	MONTRÉAL	QUÉBEC	CANADA	TOTAL	MONTRÉAL	QUÉBEC	CANADA	TOTAL
Transport en commun	154,1	146,8	46,2	347,1	248,0	374,1	47,1	669,2
Transport actif	11,2	4,7		15,9	16,3	5,0		21,3
Sécurité et qualité de vie	7,4	0,2	0,2	7,8	13,3			13,3
Réseau routier	123,9			123,9	234,4			234,4
TOTAL	296,6	151,7	46,4	494,7	512,0	379,1	47,1	938,2

COÛTS D'EXPLOITATION DU TRANSPORT COLLECTIF

En 2008, les charges d'exploitation de la STM ont totalisé 837 M\$, en hausse de 10,6 % par rapport à 2007. Comme il est détaillé au tableau XIV, Montréal a versé un montant total de 323,7 M\$ à la STM en 2008, ce qui représente une hausse substantielle par rapport aux montants des dernières années. De ce montant, 5,7 M\$ ont été utilisés pour financer le programme d'amélioration des services de la STM, financé en parts égales avec le gouvernement du Québec. Le montant versé par Montréal comprend également une subvention non récurrente de 22,0 M\$ qui a servi à éponger, en fin d'année 2008, le déficit structurel de la STM.

À cette contribution versée à la STM, il faut ajouter le montant de 19,4 M\$ payé à l'Agence métropolitaine de transport (AMT) pour l'exploitation des trains de banlieue.

En 2009, Montréal prévoit accroître de 3,7 % son soutien à l'exploitation du transport collectif, avec une contribution prévue de 332,0 M\$ pour la STM et de 23,7 M\$ pour l'AMT, aidant ainsi à renforcer le rôle du transport collectif à Montréal, conformément aux objectifs du *Plan de transport*.



TABLEAU XIV | Contribution de Montréal aux coûts d'exploitation du transport collectif, 2008 et 2009

	2008 RÉEL	2009 BUDGET	VARIATION 2008-2009
SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL			
Contribution de base	292,0	307,9	+5 %
Programme d'amélioration des services	5,7	19,2	+237 %
Surveillance	4,0	4,9	+23 %
Contribution spéciale	22,0	0	—
Sous-total	323,7	332,0	+2,6 %
AGENCE MÉTROPOLITAINE DE TRANSPORT			
Train de banlieue	19,4	23,7	+22 %
TOTAL	343,1	355,7	+3,7 %

COMPARAISON DES INVESTISSEMENTS CONSENTIS AVEC LES OBJECTIFS DU PLAN DE TRANSPORT

Cette section vise à comparer les montants dépensés par Montréal en 2008 avec les estimations initiales de l'effort financier requis pour réaliser d'ici dix ans les 21 chantiers du *Plan de transport*. La réalisation du *Plan de transport* impliquera pour Montréal un déboursé annuel moyen estimé sommairement à 240 M\$, en sus des dépenses courantes de maintien des actifs et d'exploitation des services de transport collectif de base³. Ce montant de 240 M\$/année combine à la fois le remboursement annuel des immobilisations correspondant aux nouvelles infrastructures du Plan et les coûts d'exploitation récurrents des nouveaux services de transport collectif, soit ceux au-delà de l'offre de service de base.

Le tableau XV compare les montants dépensés par Montréal en 2008 avec les besoins du *Plan de transport*, en distinguant les dépenses courantes (maintien des actifs pour les quatre grands volets du Plan et coûts d'exploitation des services TC de base) des montants consacrés au développement (immobilisations pour nouvelles infrastructures des quatre grands volets du Plan et coûts d'exploitation des services TC additionnels). Le tableau se limite à la contribution de Montréal, sans tenir compte des contributions des gouvernements supérieurs pour les immobilisations ou les coûts d'exploitation.

On peut donc estimer que Montréal aura dépensé environ 60 M\$ en 2008, en sus des dépenses courantes, pour réaliser le *Plan de transport*. Bien que ce montant ait permis plusieurs réalisations d'envergure, il ne représente qu'environ le quart des 240 M\$ qui seraient requis chaque année pour réaliser entièrement les 21 chantiers du *Plan de transport*. Dans le cadre financier actuel, l'objectif de 240 M\$ par année dépasse la capacité de payer de Montréal et nécessite une solution de financement à l'échelle régionale, soutenue par les gouvernements supérieurs. Une telle solution pourrait bénéficier de nouvelles sources de financement dédiées au transport.

TABLEAU XV | Comparaison des montants dépensés par Montréal avec les besoins du *Plan de transport*, 2008

	MONTANTS DÉPENSÉS PAR MONTRÉAL EN 2008 (M\$)			BESOINS DU PLAN DE TRANSPORT (M\$/AN)
	IMMOBILISATIONS	EXPLOITATION TC	TOTAL	
Maintien des actifs et services TC de base ¹	241,9	337,4	579,2	
Développement et nouveaux services TC	54,7	5,7	60,4	240,0
Total	296,6	343,1	639,7	

¹L'offre de service de base de transport collectif est celle de 2006.

³L'année 2006 est utilisée comme année de référence pour le Programme d'amélioration des services 2007-2011 de la STM (chantier 5), conformément aux modalités de la Politique québécoise du transport collectif.

Conclusion

UN AN APRÈS L'ADOPTION DU *PLAN DE TRANSPORT* EN JUIN 2008, MONTRÉAL AURA DÉPLOYÉ DES EFFORTS CONSIDÉRABLES VERS L'ATTEINTE DES OBJECTIFS FIXÉS PAR LE PLAN, EN AGISSANT SIMULTANÉMENT SUR PLUSIEURS FRONTS : TRANSPORT COLLECTIF, TRANSPORT ACTIF, SÉCURITÉ, TRANSPORT ROUTIER, AINSI QUE PLANIFICATION LOCALE, FINANCEMENT ET GOUVERNANCE DU TRANSPORT MÉTROPOLITAIN.

TRANSPORT COLLECTIF

Financé conjointement par Montréal et le gouvernement du Québec, le *Programme d'amélioration des services 2007-2011* de la STM a permis des améliorations substantielles au réseau de transport collectif montréalais en 2008 et 2009. L'offre de service du métro a été augmentée de 17 % en 2008, alors que celle des autobus a augmenté de 3,9 % en 2008 et de 2,6 % durant la première moitié de 2009.

En plus des améliorations de service, les usagers de l'autobus ont bénéficié de l'implantation de mesures préférentielles pour autobus sur les axes Saint-Michel, Rosemont et Beaubien. Cette hausse importante du service offert a donné d'excellents résultats et a permis à l'achalandage annuel de la STM d'atteindre 382,5 millions de déplacements en 2008, soit 15 millions de déplacements de plus (4,1 %) qu'en 2007. En tenant compte des hausses d'achalandage de 2007, on obtient une croissance de 5,3 %, ce qui correspond déjà aux deux-tiers de l'objectif de 8 % visé pour 2011.

Par ailleurs, avec l'objectif d'augmenter l'achalandage du transport collectif de 26 % d'ici 2021, Montréal a commencé la réalisation des grands chantiers de transport collectif du *Plan de transport* :

- La finalisation de la phase 1 des études de tramway permettant de définir un réseau initial comprenant trois lignes au centre de l'agglomération;
- La poursuite des études pour la navette ferroviaire vers l'aéroport Montréal-Trudeau;
- Un appel d'offres pour l'acquisition de nouvelles voitures de métro (MR-08) par la STM qui a mené aux négociations en cours avec Bombardier-Alstom;
- La proposition d'un corridor exclusif pour autobus dans l'axe Dalhousie, dans le cadre du projet Bonaventure;
- La conception des sept futures gares montréalaises du Train de l'Est et l'acquisition du matériel roulant par l'AMT.

TRANSPORT ACTIF

L'année 2008 aura permis d'ajouter 80 km de voies cyclables, avec des projets importants sur le chemin de la Côte-Sainte-Catherine, le pont Jacques-Bizard, ainsi que le chemin Sainte-Marie. De plus, BIXI, le premier système de vélos en libre-service à grande échelle en Amérique du Nord, a été inauguré en mai 2009, avec 3 000 vélos disponibles dans 300 stations. Le déploiement du réseau cyclable se poursuivra à un rythme important en 2009, avec 60 km de voies cyclables prévus, ce qui permettra notamment de compléter le plan d'accès vélo au centre-ville et la voie de ceinture de l'île de Montréal.

Les interventions pour favoriser la marche et le caractère piétonnier des quartiers centraux se sont poursuivies avec le succès de la piétonnisation d'un tronçon de la rue Sainte-Catherine entre les rues Berri et Papineau à l'été 2008, la piétonnisation d'un tronçon de la rue Saint-Paul dans le Vieux-Montréal à l'été 2009, la réfection des trottoirs et la mise en place de feux piétons et sonores, conformément aux principes de la *Charte du piéton*.

SÉCURITÉ ET QUALITÉ DE VIE

Des pas importants ont été franchis en 2008 avec la sécurisation de 51 carrefours, plusieurs campagnes de sensibilisation, l'entrée en vigueur de nouvelles dispositions du *Code de la sécurité routière* québécois interdisant le téléphone cellulaire au volant et imposant des sanctions plus sévères pour les grands excès de vitesse. En 2008 ces efforts, combinés avec l'embauche de 133 policiers affectés à la circulation en 2006, ont permis de réduire de 13 % les accidents mortels et de 28 % les accidents avec blessés graves par rapport à 2007.

En 2009, Montréal intensifie ses efforts en sécurité routière avec la sécurisation de 50 carrefours additionnels, notamment sur les axes Berri et Côte-des-Neiges, la mise en place par le MTQ de cinq installations de radars photo, l'abaissement de la limite de vitesse à 40 km/h dans les rues locales, le lancement d'une campagne unifiée de sécurité routière dans toute l'agglomération, la mise en œuvre du *Bureau de la sécurité des déplacements* et la conception, conjointement avec les intervenants locaux, des premiers *quartiers verts* montréalais. Ces efforts permettront de progresser vers la réduction visée de 40 % des accidents d'ici 2018, dans le cadre d'une vision « zéro accident » à long terme.



RÉSEAU ROUTIER ET DÉPLACEMENTS À VOCATION ÉCONOMIQUE

Par ailleurs, des efforts sans précédent ont été consacrés par Montréal à la réfection et au développement de son réseau routier, avec 172 M\$ investis en 2008 et 234 M\$ prévus en 2009. Ces travaux ont permis, lorsque requis, de mieux partager la chaussée en faveur du transport collectif et actif, à l'image de la réfection du boulevard Saint-Laurent dans l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal, où les trottoirs ont été élargis pour offrir plus de place aux piétons.

Des travaux routiers importants ont débuté en 2009, soit la reconstruction de l'échangeur Dorval par le MTQ, le tronçon Souigny du projet de modernisation de la rue Notre-Dame et le raccordement des boulevards Cavendish et Henri-Bourassa. De plus, la conception de nombreux projets routiers se poursuit, dont le réaménagement de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain, la reconstruction du complexe Turcot par le MTQ, la modernisation de la rue Notre-Dame, la construction d'un boulevard urbain dans l'emprise de l'A-440 pour desservir Pierrefonds-Ouest, le prolongement des boulevards Jacques-Bizard dans l'ouest et Maurice-Duplessis dans l'est. Finalement, une étude est en cours pour analyser la possibilité de recouvrir l'autoroute Ville-Marie entre le palais des Congrès et le pont Jacques-Cartier.

En plus de ces projets routiers, Montréal poursuit ses efforts pour faciliter les déplacements à vocation économique, en participant à la mise en place, avec les gouvernements supérieurs, de la *Porte Continentale Ontario-Québec*, et en participant aux études pour améliorer le service de trains passagers entre Montréal et Toronto. Par ailleurs, les travaux actuels permettront d'implanter un réseau de camionnage à l'échelle de l'agglomération en 2010.

PLANIFICATION LOCALE, FINANCEMENT ET GOUVERNANCE

En ce qui a trait à la planification locale des déplacements, l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal a été le premier à adopter, en mars 2009, son *Plan de déplacement urbain 2009-2024*, et l'arrondissement de Saint-Laurent l'a suivi en juin 2009 avec l'adoption de son *Plan local de déplacements*. De plus, un *Plan directeur de gestion des déplacements* est en cours d'élaboration pour le centre-ville de Montréal. Par ailleurs, certaines mesures des plans de transport intégrés du Mont-Royal et du Vieux-Montréal ont été déployées, alors que de nombreuses autres sont prévues en 2009, afin d'améliorer l'accessibilité à ces secteurs, tout en favorisant le transfert modal vers le transport collectif et actif.

Finalement, Montréal a participé activement aux groupes de travail de la CMM qui redéfinissent les règles de financement et de gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, ce qui mènera au dépôt d'une proposition au gouvernement du Québec en 2009.

SYNTHÈSE DES DÉPENSES

Un montant total de 494,7 M\$ a été investi en 2008 pour les immobilisations liées aux quatre grands volets du *Plan de transport*, dont 347,1 M\$ pour le transport collectif, 123,9 M\$ en immobilisations pour le réseau routier, 15,9 M\$ pour le transport actif et 7,8 M\$ pour la sécurité et la qualité de vie. Environ 80 % de ces immobilisations ont été consacrées au maintien des actifs, en raison des dépenses importantes requises pour maintenir en état le métro et les équipements fixes de la STM, ainsi que les chaussées et les structures du réseau routier. Pour 2009, une accélération des investissements est prévue dans chacun de ces quatre grands volets, avec des immobilisations qui devraient dépasser 900 M\$.

Par ailleurs, Montréal a versé 323,7 M\$ à la STM en 2008, un niveau inégalé représentant une hausse substantielle par rapport aux dernières années. De ce montant, 5,7 M\$ ont été utilisés pour financer le programme d'amélioration des services de la STM, financé en parts égales avec le gouvernement du Québec.

En combinant les montants dépensés pour les immobilisations totales et pour l'exploitation du transport collectif, Montréal aura dépensé environ 60 M\$ en 2008, en sus des dépenses courantes, pour réaliser le *Plan de transport*. Ces investissements, combinés aux efforts des gouvernements québécois et fédéral, ont offert des résultats prometteurs, avec notamment un niveau d'achalandage à la STM inégalé depuis 1949, une croissance soutenue du réseau cyclable et une réduction significative des accidents routiers.

Toutefois, le montant dépensé par Montréal ne représente qu'environ le quart des 240 M\$ par année qui constituent l'effort financier nécessaire de Montréal pour réaliser l'ensemble des 21 chantiers du *Plan de transport*. Dans le cadre financier actuel, la somme de 240 M\$ dépasse la capacité de payer de Montréal et nécessite une solution de financement à l'échelle régionale, soutenue par les gouvernements supérieurs. Une telle solution pourrait bénéficier de nouvelles sources de financement dédiées au transport.

Sur la base des importants succès obtenus depuis un an et face à l'ampleur de la tâche demeurant à accomplir, Montréal invite tous les acteurs du milieu, ses partenaires régionaux et les gouvernements supérieurs à redoubler d'efforts pour assurer la mise en œuvre du *Plan de transport*, dans l'objectif ultime d'assurer les besoins de mobilité des Montréalais.

Annexes

ANNEXE A | Initiatives marquantes des arrondissements et des villes liées

Cette synthèse présente certaines initiatives marquantes des arrondissements et des villes liées en 2008 et durant la première moitié de 2009. Ces initiatives ont été mises de l'avant ou soutenues par les arrondissements avec l'intention de promouvoir le transport collectif et actif, d'améliorer la sécurité et la qualité de vie, ou des régler des problématiques de circulation. La liste ne se veut pas exhaustive et est basée sur des informations fournies par les arrondissements et les villes liées.

TRANSPORT COLLECTIF

- Onze abribus ajoutés ([Rivière-des-Prairies—Pointe-aux-Trembles](#))
- Nouveau stationnement incitatif gare Sunnybrooke (AMT) et nouveau feu de circulation ([Dollard-des-Ormeaux](#))
- Nouvelles places Communauto sur rue : 20 à [Outremont](#) et huit à [Rosemont—La Petite-Patrie](#)
- Véhicules partagés pour employés municipaux ([Dorval](#))

TRANSPORT ACTIF

MARCHE

- Piétonnisation estivale de la rue Sainte-Catherine Est entre les rues Berri et Papineau ([Ville-Marie](#))
- Lien vert entre le parc Dézéry Lafontaine et le boulevard Pie-IX via la Place Valois ([Mercier-Hochelaga-Maisonneuve](#))
- Quatre sentiers de marche créés dans le cadre du programme *Cœur en mouvement* de la Fondation des maladies du cœur du Québec ([Côte-Saint-Luc](#))
- Aménagement paysager et mobilier urbain pour rendre la marche plus agréable ([Dorval](#) et [Mont-Royal](#))
- Réfection des trottoirs en fonction des besoins des piétons ([Le Plateau-Mont-Royal](#) et [Mercier-Hochelaga-Maisonneuve](#))
- Activités dans les rues par le biais du programme *Rues principales* ([Dorval](#))

VÉLO

- Pistes cyclables du boulevard de Salaberry ([Kirkland](#)) et des pointes nord et sud de L'Île-des-Sœurs ([Verdun](#))
- Six stationnements à vélo saisonniers sur chaussée offrant 50 places et un stationnement permanent devant la Maison de la culture ([Le Plateau-Mont-Royal](#))
- 1 000 supports à vélo offrant 1 500 places, installés sur les parcomètres par Stationnement de Montréal ([Le Plateau-Mont-Royal](#))
- 45 stations BIXI implantées par Stationnement de Montréal ([Rosemont—La Petite-Patrie](#))
- Appui et encadrement pour la mise en place, par une entreprise privée, d'une navette fluviale pour piétons et cyclistes entre la marina de Verdun et L'Île-des-Sœurs ([Verdun](#))

SÉCURITÉ ET QUALITÉ DE VIE

- Plan d'action pour améliorer la sécurité autour de 11 écoles, incluant saillies de chaussée, dos d'âne, marquage et signalisation ([Le Sud-Ouest](#))
- Plusieurs mesures d'apaisement de la circulation ([Ahuntsic-Cartierville](#), [Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce](#), [Le Plateau-Mont-Royal](#), [Mercier-Hochelaga-Maisonneuve](#), [Verdun](#), [Rosemont-La Petite-Patrie](#), [Côte-Saint-Luc](#), [Dorval](#))
- Installation de 15 balises d'apaisement de la circulation permettant de ralentir les véhicules sans utiliser de dos d'âne ([L'Île-Bizard—Sainte-Geneviève](#))
- Reconfiguration du boulevard Brunswick à l'ouest du boulevard Saint-Charles ([Kirkland](#)) et réaménagement de la rue Molière ([Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension](#)) pour apaiser la circulation et rendre les mouvements plus sécuritaires
- Installation de bornes de protection sur les terre-pleins centraux pour protéger les piétons traversant les artères ([Montréal-Nord](#))
- Signalisation des corridors scolaires ([Ahuntsic-Cartierville](#))
- *Quartiers verts* en cours de planification ([Mercier-Hochelaga-Maisonneuve](#), [Le Plateau-Mont-Royal](#))
- Projet pilote de traverses piétonnes en enrobé coloré ([Dorval](#))
- Utilisation de quatre analyseurs radars pour mesurer les vitesses et les débits afin de cibler les problèmes de sécurité routière ([Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension](#))
- Séances de sensibilisation à la sécurité dans les rues par les conseillers et les citoyens ([Dorval](#))

STATIONNEMENT

- Élimination de 275 places de stationnement sur rue pour BIXI, pistes cyclables et zones de livraison ([Le Plateau-Mont-Royal](#))
- Ajout de zones de stationnement sur rue réservée aux résidents (SRRR) ([Outremont](#), [Verdun](#))
- Nouvelle politique SRRR ([Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension](#))

RÉSEAU ROUTIER ET CIRCULATION

- Gestion de la circulation pour limiter les débits dans les rues résidentielles locales ([Ahuntsic-Cartierville](#), [Le Plateau-Mont-Royal](#))
- Réaménagement des accès routiers à la pointe nord de L'Île-des-Sœurs ([Verdun](#))
- Modification au réseau de camionnage ([Mercier-Hochelaga-Maisonneuve](#))

PLANIFICATION LOCALE DES DÉPLACEMENTS

- Plans locaux de déplacements adoptés en 2009 ([Le Plateau-Mont-Royal](#), [Saint-Laurent](#))
- Plan local de déplacements pour le secteur Côte-des-Neiges en cours d'élaboration ([Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce](#))
- Politique de circulation et stationnement adoptée en 2009 ([Verdun](#))
- Plan local de circulation complété (pas encore adopté) ([Ahuntsic-Cartierville](#))

ANNEXE B.1 | Synthèse des améliorations apportées aux circuits d'autobus de la STM entre janvier 2008 et mars 2009
Stratégie 1

		NOUVEAU CIRCUIT	CIRCUIT PROLONGÉ	PROLONGEMENT DE LA PLAGE HORAIRE HORS-POINTE				AUGMENTATION DE LA FRÉQUENCE	
				JOURNÉE	SOIRÉE	SAMEDI	DIMANCHE	POINTE	HORS-POINTE
STRATÉGIE 1 – DESSERTE CENTRE-VILLE									
143 Charlevoix	Métrobus			■					
148 Maurice-Duplessis	Métrobus			■					
159 Henri-Bourassa	Métrobus			■	■				
173 Victoria	Métrobus			■	■				
182 Sherbrooke	Métrobus			■					
184 Bout-de-l'île	Métrobus			■					
190 Lachine	Métrobus			■	■				
194 Rivière-des-Prairies	Métrobus			■					
199 Lacordaire	Métrobus			■	■				
268 Pierrefonds	Trainbus		Côte-Vertu	■	■				
410 Notre-Dame	Express			■					
420 Notre-Dame-de-Grâce	Express			■	■				
430 Pointe-aux-Trembles	Express			■					
460 Métropolitaine	Express			■					
467 Saint-Michel	Express	■							
470 Pierrefonds	Express				■	■		■	

Légende: ■ amélioré en 2008 ■ amélioré en 2009

ANNEXE B.2 | Synthèse des améliorations apportées aux circuits d'autobus de la STM entre janvier 2008 et mars 2009
Stratégie 2

		NOUVEAU CIRCUIT	CIRCUIT PROLONGÉ	PROLONGEMENT DE LA PLAGE HORAIRE HORS-POINTE				AUGMENTATION DE LA FRÉQUENCE	
				JOURNÉE	SOIRÉE	SAMEDI	DIMANCHE	POINTE	HORS-POINTE
STRATÉGIE 2 – AXES À FORT ACHALANDAGE									
18	Beaubien							■	■
24	Sherbrooke							■	■
32	Lacordaire							■	■
33	Langelier							■	■
44	Armand-Bombardier							■	■
45	Papineau							■	■
47	Masson (artères commerciales)								■
48	Perras							■	■
49	Léger							■	■
51	Édouard-Montpetit							■	■
64	Grenet							■	■
67	Saint-Michel							■	■
69	Gouin							■	■
89	Perras							■	■
95	Bélanger (artères commerciales)								■
97	Mont-Royal (artères commerciales)								■
103	Monkland (artères commerciales)								■
105	Sherbrooke							■	■
106	Newman							■	■
121	Sauvé/Côte-Vertu							■	■
129	Côte-Sainte-Catherine							■	■
139	Pie-IX							■	■
140	Fleury (artères commerciales)								■
141	Jean-Talon Est							■	■
161	Van-Horne							■	■
171	Henri-Bourassa							■	■
197	Rosemont							■	■
506	Newman							■	■
									R-bus
535	Du Parc/Côte-des-Neiges							■	■
									R-bus

Légende: ■ amélioré en 2008 ■ amélioré en 2009

ANNEXE B.3 | Synthèse des améliorations apportées aux circuits d'autobus de la STM entre janvier 2008 et mars 2009
Stratégie 3

	NOUVEAU CIRCUIT	CIRCUIT PROLONGÉ	PROLONGEMENT DE LA PLAGE HORAIRE HORS-POINTE				AUGMENTATION DE LA FRÉQUENCE	
			JOURNÉE	SOIRÉE	SAMEDI	DIMANCHE	POINTE	HORS-POINTE
STRATÉGIE 3 – SECTEURS EN DÉVELOPPEMENT								
11	Montagne	Decelles/Queen-Mary après 21 h		■				
12	L'Île-des-Sœurs		■		■	■		
40	Henri-Bourassa-Est		■					
54	Charland/Chabanel		■					
72	Alfred-Nobel	Fairview/du Collège	■				■	■
86	Pointe-aux-Trembles							■
168	Cité-du-Havre						■	■
173	Victoria	Métrobus					■	■
175	Griffith/Saint-François		■					
190	Lachine	Métrobus					■	■
196	Parc-industriel-Lachine		■					
200	Sainte-Anne-de-Bellevue					■	■	
201	Saint-Charles/Saint-Jean					■	■	
202	Dawson					■	■	
203	Carson					■	■	
204	Cardinal					■	■	
206	Roger-Pilon					■	■	
207	Jacques-Bizard					■	■	
208	Brunswick					■	■	
209	Des Sources		■					
213	Parc-Industriel-Saint-Laurent						■	■
214	Des Sources						■	■
217	Anse-à-l'Orme					■		
220	Kieran	(partenariat)	■					
225	Hymus						■	■
480	Pointe-Nord/L'Île-des-Sœurs		■					■
515	Vieux-Montréal/Vieux-Port		■					
	L'Île-des-Sœurs	Taxi collectif	■					
	Centre Stewart Hall	Taxi collectif	■					
	Technoparc Montréal	Taxi collectif	■					

Légende: ■ amélioré en 2008 ■ amélioré en 2009

ANNEXE B.4 | Synthèse des améliorations apportées aux circuits d'autobus de la STM entre janvier 2008 et mars 2009
Stratégie 4

	NOUVEAU CIRCUIT	CIRCUIT PROLONGÉ	PROLONGEMENT DE LA PLAGE HORAIRE HORS-POINTE				AUGMENTATION DE LA FRÉQUENCE	
			JOURNÉE	SOIRÉE	SAMEDI	DIMANCHE	POINTE	HORS-POINTE
STRATÉGIE 4 – CLIENTÈLES SPÉCIFIQUES								
29	Rachel			■				
31	Saint-Denis			■				
61	Wellington			■				
77	Cégep Marie-Victorin (étudiants)		■					
78	Laurendeau			■				
94	D'Iberville						■	■
138	Notre-Dame-de-Grâce			■				
210	John-Abbott (étudiants)		■					
219	Chemin Sainte-Marie (étudiants)						■	■
252	Navette Or Montréal-Nord (pers. âgées)	■						
253	Navette Or Saint-Michel (pers. âgées)	■						■
254	Navette Or Rosemont (pers. âgées)	■						■

Légende: ■ amélioré en 2008 ■ amélioré en 2009

