

Direction
des transports

Plan de transport

Mise en œuvre
Bilan 2009-2010



Montréal 

Bilan 2009-2010

Mise en œuvre du *Plan de transport*

Le présent document a été préparé par :

- Service du développement et des opérations
 - Direction des transports
- Division de la gestion des transports

En collaboration avec :

- Société de transport de Montréal

Table des matières

Mot du maire de Montréal.....	7
Mot de madame Manon Barbe	8
Mot de monsieur Michel Labrecque	9
Sommaire.....	11
Bilan global du <i>Plan de transport</i>	11
Transport collectif	12
Transport actif.....	14
Sécurité et qualité de vie	15
Réseau routier et déplacements à vocation économique	16
Financement, gouvernance et planification locale	17
Synthèse des dépenses	19
Introduction	21
Transport collectif	23
Contexte	23
Réalizations 2009-2010.....	24
Interventions en cours en 2010	34
Synthèses des interventions.....	35
Transport actif	41
Contexte	41
Réalizations 2009-2010.....	41
Interventions en cours en 2010	45
Synthèses des interventions.....	49
Sécurité et qualité de vie	53
Contexte	53
Réalizations 2009-2010.....	53
Interventions en cours en 2010	58
Synthèse des interventions	59
Réseau routier et transport à vocation économique.....	61
Contexte	61
Réalizations 2009-2010.....	61
Interventions en cours en 2010	66
Synthèse des interventions	67

Financement, gouvernance et planification locale	71
Contexte	71
Réalizations 2009-2010.....	74
Interventions en cours en 2010	75
Synthèse des dépenses	78
Immobilisations.....	79
Coûts d'exploitation du transport collectif.....	86
Synthèse des dépenses en transport.....	87
Comparaison des investissements consentis par Montréal avec les objectifs du <i>Plan de transport</i>	88
Conclusion	91

Liste des figures

Figure 1 : État d'avancement des interventions du <i>Plan de transport</i> , (mars 2010)	12
Figure 2 : Interventions en transport collectif réalisées en 2009-2010	27
Figure 3 : Évolution de l'offre annuelle de service STM, 1990-2009	32
Figure 4 : Évolution de l'achalandage annuel de la STM, 1990-2009	33
Figure 5 : Évolution 2004-2010 du nombre de kilomètres de voies cyclables Agglomération de Montréal.....	47
Figure 6 : Interventions en transport actif réalisées en 2009 et en cours en 2010.....	48
Figure 7 : Carrefours sécurisés et sites du projet pilote de radars photos et de surveillance aux feux rouges	56
Figure 8 : Interventions sur le réseau routier artériel, 2009-2010.....	63

Figure 9 : Évolution des immobilisations en transport selon l'appartenance au Plan, 2008-2010 ...	83
Figure 10 : Contribution des gouvernements supérieurs aux immobilisations en transport de Montréal, 2008-2010	84
Figure 11 : Comparaison des montants déboursés par Montréal avec les besoins du <i>Plan de transport</i> , 2008-2012	90

Liste des tableaux

Tableau 1 : Sommaire des interventions de transport collectif réalisées par la STM en 2009	25
Tableau 2 : Sommaire des interventions de transport collectif réalisées par la STM de janvier à juin 2010.....	26
Tableau 3 : Évolution de l'achalandage annuel total de la STM, 2006-2009, et cible 2011.....	31
Tableau 4 : Hausse d'achalandage pour les circuits d'autobus améliorés en 2009	33
Tableau 5 : Synthèse des chantiers de transport collectif du <i>Plan de transport</i> (chantiers 1 à 4)	36
Tableau 5 (suite) : Synthèse des chantiers de transport collectif du <i>Plan de transport</i> (chantiers 5 à 7)	37
Tableau 5 (suite) : Synthèse des chantiers de transport collectif du <i>Plan de transport</i> (chantiers 8 à 21)	38
Tableau 6 : Réseau cyclable réalisé et mis aux normes en 2009 (en km).....	44
Tableau 7 : Statistiques d'achalandage 2009 de quatre sites du réseau cyclable (moyenne journalière et journée la plus fréquentée).....	44

Tableau 8 : Synthèses des interventions en matière de transport actif.....	50
Tableau 9 : Évolution du nombre d'accidents, de mortalités et de blessés, 2007-2009	57
Tableau 10 : Synthèse des interventions en matière de sécurité des déplacements et d'amélioration de la qualité de vie, 2009-2010	59
Tableau 11 : Synthèse des interventions sur le réseau routier et en faveur du transport à vocation économique.....	68
Tableau 11 (suite) : Synthèse des interventions sur le réseau routier et en faveur du transport à vocation économique.....	69
Tableau 12 : Immobilisations en transport de Montréal, par catégorie, 2009 (réel)	80
Tableau 13 : Évolution des immobilisations en transport, par catégorie, 2008-2010.....	81
Tableau 14 : Évolution des immobilisations en transport selon l'appartenance au Plan, 2008-2010 ...	82
Tableau 15 : Contribution des gouvernements supérieurs aux immobilisations en transport de Montréal, par catégorie, 2008-2010	85
Tableau 16 : Contribution de Montréal aux coûts d'exploitation du transport collectif, 2008-2010	86
Tableau 17 : Contribution du gouvernement du Québec aux coûts d'exploitation du transport collectif, 2008-2010	87
Tableau 18 : Synthèse des dépenses en transport, 2009	88
Tableau 19 : Comparaison des montants dépensés par Montréal avec les besoins du <i>Plan de transport</i> , 2009	89

Mot du maire de Montréal



Depuis deux ans, Montréal vit au rythme de la mise en place de sa principale priorité urbaine : son premier *Plan de transport*.

Malgré un contexte économique devenu exigeant, le *Bilan 2009-2010* permet de constater non seulement que Montréal investit, mais qu'elle accomplit, réalise et voit grand, en étant résolument engagée dans des modes de transport durables, collectifs et actifs!

Tout comme la Ville, nos principaux partenaires ont augmenté leur apport budgétaire en transport. Le gouvernement du Québec a notamment prévu dans son *Budget 2010-2011* une taxe de 1,5 ¢/L sur les carburants qui permet, depuis le 1^{er} mai 2010, de soutenir financièrement le nouveau cadre financier du transport métropolitain. De plus, une taxe de 1 ¢/L sur les carburants par année, sur une période de quatre ans, aura pour objectif d'alimenter le fonds provincial destiné aux routes et au transport en commun. Enfin, l'intention gouvernementale de contribuer au développement du projet de navette aéroportuaire, par un apport financier de l'ordre de 200 M\$, est désormais clairement affichée.

Les premiers résultats obtenus permettent donc de conclure que Montréal est engagée dans la bonne direction. Une *enquête Origine-Destination*, réalisée en 2008 par l'Agence métropolitaine de Montréal, vient confirmer cette tendance :

- 66 % des déplacements à destination du centre-ville se font en transport en commun;
- la part du transport en commun est passée de 32 % à 35 % chez les résidents de Montréal;
- les déplacements en transport en commun sont en hausse de 10 % à Montréal;
- une hausse de 10 % des déplacements régionaux se font par l'utilisation des modes de transport actif soit la marche ou le vélo;
- les déplacements automobiles sont en baisse de 6 % dans l'ensemble de l'Île.

Bien entendu, beaucoup reste à faire et le financement du transport demeure un enjeu de taille pour Montréal. Nous avons néanmoins poursuivi nos efforts en 2009 et nous continuerons de le faire.

Au total, les premières réalisations inscrites à l'actif de ce *Bilan 2009-2010* sont impressionnantes. Elles contribuent directement à l'amélioration de la qualité de vie des citoyens et des familles montréalaises. Des réalisations qui confirment la pertinence du *Plan de transport* comme un outil de toute première importance, en voie de propulser Montréal au premier rang des métropoles d'avant-garde!

Gérald Tremblay
Maire de Montréal

Mot de madame Manon Barbe



Depuis son adoption en juin 2008, le *Plan de transport* est passé à sa pleine phase de déploiement. Que ce soit pour le transport collectif, la marche, le vélo ou le réseau routier, Montréal agit et réalise concrètement de nombreux chantiers pour assurer l'accessibilité, la sécurité et la qualité de vie de ses concitoyens.

Le *Bilan 2009-2010* montre que les efforts portent aujourd'hui leurs fruits. En 2009, la Société de transport de Montréal (STM) a poursuivi la mise en œuvre de son *Programme d'amélioration des services*, ce qui a permis de bonifier plusieurs services de transport collectif à l'échelle de toute l'agglomération. Les résultats sont au rendez-vous, l'achalandage de la STM a atteint un nouveau record de 382,8 millions de déplacements en 2009.

Des efforts ont également été faits du côté des transports actifs. Le déploiement du système de vélo en libre-service BIXI aura permis à Montréal de se distinguer par son innovation et sa créativité. À la fin de l'année 2009, quelque 400 stations et 5000 vélos étaient disponibles et ont permis aux 10 600 membres et aux usagers occasionnels de parcourir plus de 1,1 million de déplacements.

De plus, par des investissements de plusieurs millions de dollars, Montréal a pu ajouter une cinquantaine de nouveaux kilomètres à son réseau de voies cyclables. Le chemin de la Côte-Sainte-Catherine et la rue University sont maintenant dotés de voies cyclables en site propre. Cinquante nouveaux kilomètres seront ajoutés en 2010, afin d'atteindre notre objectif de doubler le réseau cyclable d'ici 2014-2015, comme proposé par le Plan.

La sécurité des usagers étant au cœur de nos préoccupations, Montréal a réalisé plusieurs mesures au cours des derniers mois, notamment la sécurisation de 39 intersections, l'installation de cinq sites de radars photos et de surveillance aux feux rouges et la mise aux normes des feux de circulation.

Grâce à son *Plan de transport*, Montréal devient un modèle à suivre sur le continent nord-américain. Nous comptons multiplier les initiatives et les gestes concrets pour le bénéfice des Montréalais et des générations futures.

Manon Barbe
Responsable des transports au comité exécutif
Ville de Montréal

Mot de monsieur Michel Labrecque



La STM s'est associée avec enthousiasme à la Ville de Montréal dans la réalisation du *Plan de transport* qui 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* et à 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 (MTQ), le PASTEC a permis d'augmenter l'offre de service de 14 % entre 2006 et 2009 et d'ajouter ainsi plus 18,5 millions de kilomètres parcourus par les voitures de métro et les bus. Ces mesures ont permis d'augmenter l'achalandage de 5,4 % entre 2006 et 2009.

Ces résultats sont confirmés par l'*enquête Origine-Destination 2008* qui démontre qu'un plus grand nombre de Montréalais délaissent leurs voitures pour utiliser le transport collectif. Grâce aux efforts consentis par la Ville de Montréal, les villes de l'agglomération et la STM au cours des dernières années, les déplacements en transport collectif ont connu une croissance de 10 % alors que les déplacements en automobile ont reculé de 6 % sur le territoire de l'île de Montréal.

De plus, forts de la mise en place des mesures d'importance pour le transport collectif prévues dans le dernier budget du gouvernement du Québec, les partenaires de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) sont parvenus à une entente de principe relativement aux enjeux liés au cadre financier métropolitain, aux prolongements du métro, à la tarification et à la gouvernance. Le budget donnait ainsi à la CMM l'autorisation d'augmenter la taxe sur l'essence d'un maximum de 1,5 ¢ qui est dédiée au transport collectif de la région de Montréal. Il prévoit également une hausse de la taxe sur le carburant de 1 ¢ dès le 1^{er} avril 2010 ainsi que des hausses similaires pour les trois prochaines années pour l'ensemble du Québec.

Ces sommes permettent de régler en bonne partie la problématique de déficit structurel du transport collectif dans la région de Montréal et de poursuivre le développement et l'amélioration de l'offre de service déjà amorcée en 2007. La Société peut donc poursuivre la réalisation de nombreux projets d'envergure qui lui permettront de se doter d'équipements de qualité. Ainsi elle a débuté l'acquisition de quelque 800 autobus, dont 202 articulés au cours des années 2009, 2010 et 2011. La STM est confiante de pouvoir compter sur de nouvelles voitures de métro, le processus d'acquisition étant en cours.

En vue d'améliorer l'offre de mobilité urbaine et favoriser le « cocktail transport », la Société a développé plusieurs partenariats qui lui permettent d'offrir des modes alternatifs à l'auto solo. Citons les programmes *DUO auto + bus* avec Communauto et *Bixi-bus* avec la Société de vélo libre-service et le forfait *Tandem VÉLO – STM* avec Vélo-Québec.

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.

Devant un tel succès et dans un contexte où le gouvernement du Québec souhaite réduire ses émissions de GES de 20 % d'ici 2020, le temps est maintenant venu pour la STM, avec l'aide du gouvernement du Québec et de la Ville de Montréal, de redoubler d'effort pour améliorer l'offre de service et amener toujours plus de Montréalais à se joindre au Mouvement collectif!



Michel Labrecque
Président de la Société de transport de Montréal

Sommaire

Le présent document fait le bilan de l'an 2 du *Plan de transport* pour la période du 1^{er} janvier 2009 au 1^{er} juin 2010. Adopté en 2008, le *Plan de transport* met de l'avant une vision qui consiste à assurer les besoins de mobilité de tous les Montréalais, en faisant de Montréal un endroit agréable à vivre, ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement. Le Plan vise à réduire la dépendance à l'automobile par des investissements massifs dans les modes de transports collectif et actif.

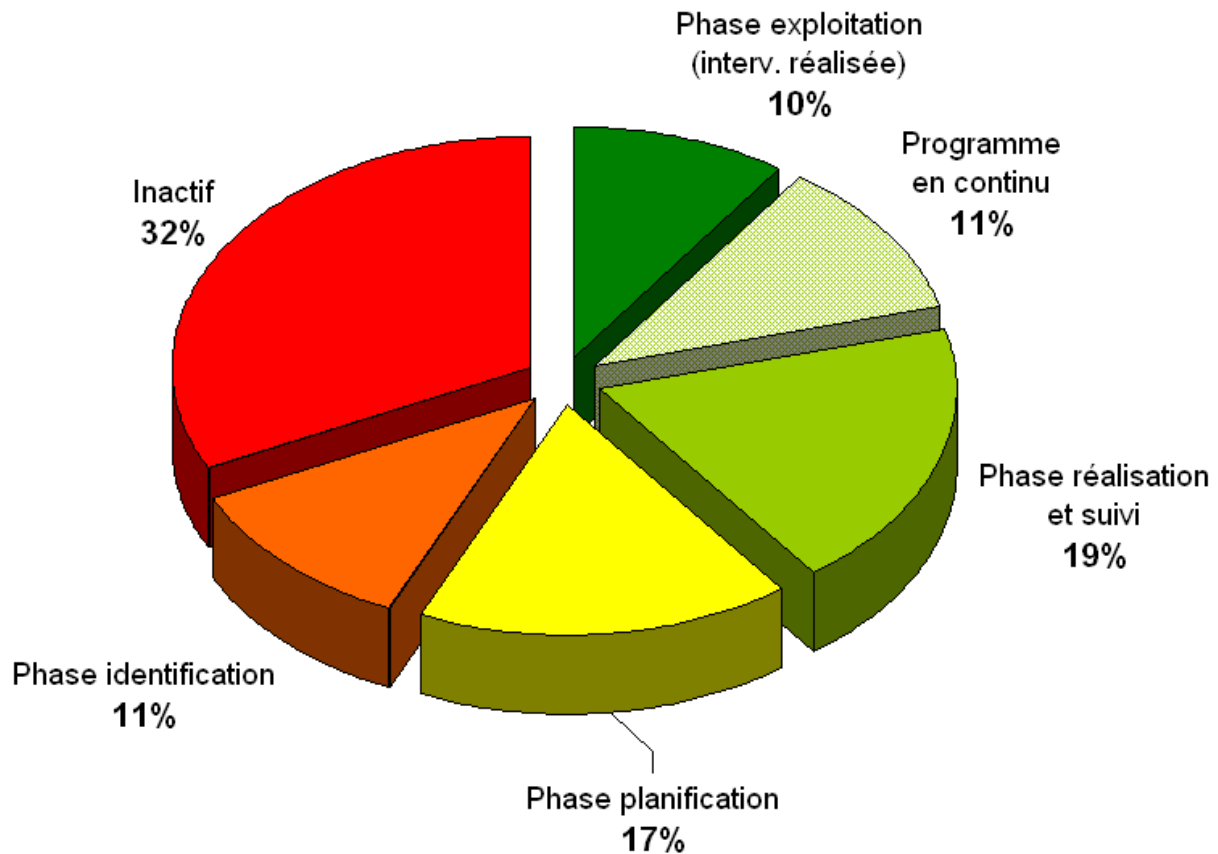
Bilan global du *Plan de transport*

Le *Plan de transport* regroupe plus de 250 interventions sur un horizon de 20 ans, touchant les transports collectif et actif, la sécurité et la qualité de vie, le réseau routier, le stationnement et les déplacements à vocation économique, ainsi que le financement, la gouvernance et la planification locale.

Puisque le Plan a été adopté en 2008, l'année 2010 correspond à un dixième de son échéancier global de 20 ans. La figure 1 présente un bilan global de l'état d'avancement de ces interventions.

Ce portrait indique que, parmi les interventions du *Plan de transport* :

- 10 % sont maintenant réalisées (exemple : BIXI);
- 11 % concernent des programmes actuellement en réalisation continue, c'est-à-dire qui commandent des interventions à chaque année, sans date de fin précise (exemple : amélioration de la propreté du métro);
- 19 % sont actuellement en chantier sur le terrain (exemple : train de l'Est);
- 17 % sont à diverses phases d'étude (exemple : tramway);
- 11 % sont analysées pour identifier la façon de procéder (exemple : remplacement des voitures de métro);
- 32 % n'ont pas été encore abordées (exemple : système rapide par autobus sur le boulevard Henri-Bourassa).

Figure 1 | État d'avancement des interventions du Plan de transport (mars 2010)

Transport collectif

En 2009, la STM a poursuivi le déploiement de son *Programme d'amélioration des services (chantier 5)*, ce qui a permis de bonifier plusieurs services de transport collectif à l'échelle de toute l'agglomération.

L'offre de service du métro a été de nouveau augmentée et atteint aujourd'hui un niveau inégalé depuis la mise en service du métro, en 1966. De plus, des ascenseurs sont maintenant en service dans sept stations, alors que le service à la clientèle a été amélioré par l'ajout de caméras, d'écrans de télévision, de bacs de recyclage dans les stations et par une meilleure diffusion des interruptions de service.

Avec l'arrivée de plusieurs véhicules neufs, l'offre de service des autobus a augmenté de 6,8 % en 2009, ce qui représente la plus forte augmentation des vingt dernières années. La mise en service de véhicules conventionnels et articulés a amélioré le confort des usagers et rajeuni l'image de la STM.

Au total, ce sont 56 circuits qui auront bénéficié d'améliorations entre janvier 2009 et juin 2010, soit plus du quart des circuits de la STM. L'Ouest de l'Île de Montréal, l'arrondissement de Saint-Laurent, L'Île-des-Sœurs et l'aéroport Montréal-Trudeau comptent parmi les secteurs qui ont le plus bénéficié de l'ajout de service. De plus, quatre nouvelles *Navettes Or* ont été mises en service pour mieux desservir la clientèle âgée. Enfin, les autobus ont également bénéficié de nouvelles voies réservées et de mesures préférentielles aux feux de circulation dans les axes Saint-Michel, Beaubien et Rosemont (**chantier 9**).

Ces résultats portent fruit car l'achalandage de la STM a atteint un nouveau record de 382,8 millions de déplacements en 2009, malgré un contexte peu favorable en raison des pertes d'emplois, en cette année de récession. La STM est en voie d'atteindre la cible d'achalandage fixée pour 2011, soit une croissance de 8 % par rapport à 2006.

En plus des interventions déployées sur le terrain par la STM, Montréal a poursuivi en 2009 la réalisation des grands chantiers de transport collectif du *Plan de transport*, avec notamment :

- l'étude de faisabilité, soit la seconde phase d'étude, pour la première ligne de tramway au centre de l'agglomération dans l'axe Côte-des-Neiges/centre-ville (**chantier 1**);
- la poursuite des études pour la navette ferroviaire jusqu'à l'aéroport Montréal-Trudeau et la réponse positive du gouvernement du Québec quant à une partie de son financement (**chantier 2**);
- l'élargissement du contrat des MR-08 à l'ensemble du matériel roulant du métro (MR-63, MR-73 et prolongements), ce qui a mené à un nouvel appel d'intérêt international auquel ont répondu deux fournisseurs (**chantier 3**);
- la signature, par les villes de Montréal, de Longueuil et de Laval, du protocole sur le prolongement de trois lignes de métro d'ici 2019, suivie par la création d'un bureau de projet de l'Agence métropolitaine de Montréal (AMT) à cet effet (**chantier 4**);
- une entente entre tous les partenaires (AMT, MTQ, STM, Société de transport de Laval [STL], villes de Montréal et de Laval) sur le concept du système rapide par bus (SRB) Pie-IX, suivie par le début de l'avant-projet (**chantier 8**);
- l'acquisition du matériel roulant du train de l'Est par l'AMT, le début des travaux sur les voies ferrées dans la portion montréalaise du tracé et la finalisation des plans des sept futures gares de Montréal (**chantier 12**);
- une hausse significative de la contribution de la Ville de Montréal à la STM, permise en partie par une nouvelle taxe sur le stationnement au centre-ville (**chantier 21**).

Transport actif

L'année 2009 aura permis d'ajouter 49 km de voies cyclables, avec des projets importants comme le parachèvement de la piste cyclable du chemin de la Côte-Sainte-Catherine/Vincent-d'Indy, le chaînon manquant de la piste cyclable Rachel, la phase 2 du chemin Sainte-Marie, l'aménagement de bandes cyclables dans le chemin de l'Anse-à-l'Orme et l'aménagement d'une piste cyclable dans la rue University (phase 1).

Le déploiement du réseau cyclable se poursuivra à un rythme important en 2010, avec 55 km de voies cyclables prévus, comprenant notamment un lien cyclable de 12,7 km aménagé le long des rues Lajeunesse et Saint-Dominique pour relier le boulevard Gouin au centre-ville. Au total, à la fin de 2010, le réseau cyclable devrait comporter quelque 557 km de voies cyclables.

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 3000 vélos disponibles dans 300 stations. Devant le succès inespéré de la phase 1, la seconde phase a été devancé et 2000 vélos ainsi qu'une centaine de stations ont été ajoutés. BIXI est maintenant implanté dans huit arrondissements¹ et couvre désormais un territoire qui va du fleuve au sud, à l'autoroute Métropolitaine au nord, du boulevard Pie-IX à l'Est, à la rue Atwater et à l'Université de Montréal à l'Ouest.

Les interventions pour favoriser la marche et le caractère piétonnier des quartiers centraux se sont poursuivies à l'été 2009, avec la piétonnisation saisonnière d'un tronçon de la rue Sainte-Catherine, entre les rues Berri et Papineau, la piétonnisation d'un tronçon de la rue Saint-Paul dans le Vieux-Montréal, entre les rues du marché-Bonsecours et Saint-Gabriel. S'ajoute aussi la sécurisation des passages piétonniers, des abords des établissements d'enseignement et de santé et des principaux lieux d'embarquement du réseau de transport collectif, par l'aménagement de saillies ou par des avancées de trottoirs, par l'amélioration de la signalisation et du marquage et par le dégagement des intersections et, enfin, la mise en place de feux piétons et sonores, conformément aux principes de la *Charte du piéton*.

En 2010, Montréal poursuivra la piétonnisation saisonnière de la rue Sainte-Catherine Est. Quant à la rue Saint-Paul, la période de piétonnisation et la longueur du tronçon seront allongées.

¹ Les arrondissements de Ville-Marie, Plateau-Mont-Royal, Rosemont-La Petite-Patrie, Sud-Ouest, Outremont, Villeray-Saint-Michel-Parc-Extension, Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce et Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.

Plusieurs initiatives d'aménagement privilégient le transport actif. Le *Plan de gestion intégrée des déplacements du Vieux-Montréal* met de l'avant des aménagements plus favorables aux piétons tandis que *Plan de transport intégré du Mont-Royal* accorde plus de possibilités aux marcheurs et aux cyclistes. Au cœur du centre-ville, les projets de Quartier des spectacles et d'écologisation du campus McGill redéfinissent l'espace en faveur des déplacements non motorisés.

Il est encourageant de constater que la plus récente *enquête Origine-Destination* révèle que les déplacements non motorisés ont augmenté de 10 %, entre 2003 et 2008, en période de pointe du matin, dans la région métropolitaine. Des comptages partiels sur le réseau cyclable montrent de plus une croissance constante et significative de l'achalandage.

Ces efforts envers la mobilité durable sont maintenant reconnus. En effet, Montréal s'est vu décerner le *Prix Environnement* dans le cadre de la troisième édition du *Gala des grands prix d'excellence en transport* de l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR), le 31 mai 2010. Ce prestigieux prix a été remis notamment pour le déploiement réussi du BIXI et pour l'implantation de 50 km de nouvelles voies cyclables en 2009.

Sécurité et qualité de vie

En 2009, les actions dans le domaine de la sécurité ont porté sur trois volets. Dans le volet portant sur l'aménagement des rues, la Ville a réalisé un programme de sécurisation de 39 carrefours, a abaissé la limite de vitesse à 40 km/h dans les rues locales et poursuivra le projet en 2010. Les orientations du projet de modernisation de la rue Notre-Dame étant à convenir entre la Ville de Montréal et le MTQ, le projet de mettre en place des mesures d'apaisement de la circulation dans les arrondissements de Ville-Marie et de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve pour la canaliser dans la rue Notre-Dame doit être revu.

Dans le volet portant sur le comportement des usagers, plusieurs campagnes de sécurité ont été menées par le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) et cette dernière sur les thèmes du déneigement, du piéton, du cycliste, de la rentrée scolaire, de la sécurité dans les quartiers et du respect du 40 km/h.

Dans le volet portant sur une meilleure organisation de la sécurité des déplacements, le travail d'élaboration d'un bureau de la sécurité des déplacements a mené à un rapport d'orientations en 2009 et mènera à un plan de déploiement en 2010.

Par ailleurs, signalons la création et la mise en marche de la Table de concertation sur la sécurité, qui réunit les 19 arrondissements de Montréal, et la création prochaine en 2010 d'une table de consultation avec les partenaires.

Le bilan positif de l'année 2008 est maintenu en 2009. Les efforts des partenaires et le déploiement de diverses interventions font que la cible de réduire de 40 % les accidents en dix ans est envisageable.

En 2010, le programme de sécurisation de carrefours se poursuivra. Près de vingt intersections seront sécurisées, portant le nombre de carrefours sécurisés à plus de 120 depuis l'amorce du programme, au cours de 2007. De plus, les campagnes de communication de la Ville et du SPVM seront poursuivies. Enfin, les photos radars et les caméras aux feux rouges feront l'objet d'une évaluation en août 2010.

Réseau routier et déplacements à vocation économique

Montréal a consacré 196,1 M\$ à la réfection et au développement de son réseau routier en 2009. Des travaux routiers importants ont été entrepris en 2009 : le tronçon Souigny du projet de modernisation de la rue Notre-Dame est terminé; la fin de la reconstruction déjà entreprise de l'échangeur Dorval par le MTQ est prévue pour 2015; dans le cadre du raccordement des boulevards Cavendish et Henri-Bourassa, le revêtement du boulevard Marcel-Laurin est en cours de réalisation et la construction des infrastructures souterraines du boulevard Cavendish est amorcée.

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 construction d'un boulevard urbain dans l'emprise de l'autoroute 440 pour desservir l'arrondissement de Pierrefonds-Ouest, le prolongement des boulevards Jacques-Bizard dans l'ouest et Maurice-Duplessis dans l'est, la conception des carrefours Côte-des-Neiges/Remembrance et le réaménagement du carrefour Henri-Bourassa/Pie-IX (intégré au projet de SRB Pie-IX). Quant au projet de modernisation de la rue Notre-Dame, le MTQ et la Ville auront à définir les orientations afin de faire progresser ce projet.

Les efforts pour moderniser les feux de circulation se sont poursuivis. Environ 750 feux de circulation ont été mis à jour depuis 2002. Au cours de 2010, 50 autres intersections seront mises à jour, ce qui complétera la phase 1 de ce programme. De plus, la mise en service des systèmes de gestion dynamique des feux de circulation dans les axes Henri-Bourassa, Sherbrooke et Pie-IX a été complétée en 2009, alors que celle des systèmes de l'axe Crémazie le sera en 2010.

À terme, pour doter la Ville de Montréal de la fine pointe des systèmes de transport intelligents (STI), un Centre de gestion de la mobilité et de la sécurité urbaine (CGMSU) est en cours d'implantation. Les actions de ce centre seront coordonnées avec le Centre intégré de gestion de la circulation du MTQ, afin d'assurer une plus grande sécurité des usagers.

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 se poursuivent pour implanter un réseau de camionnage à l'échelle de l'agglomération, en 2010.

Financement, gouvernance et planification locale

La mise en œuvre du *Plan de transport* s'est poursuivie en 2009-2010. Le chapitre portant sur la *synthèse des dépenses* fait état des dépenses brutes en immobilisations de la Ville de Montréal de 152,8 M\$, en 2009, dans des projets du Plan. En excluant les subventions reçues des gouvernements supérieurs, la Ville a dépensé 68,8 M\$ en immobilisations à partir, de ses fonds propres.

Par ailleurs, la Ville a injecté 19,2 M\$ en 2009 dans l'exploitation de nouveaux services de transport en commun prévus dans le *Programme d'amélioration des services* de la STM, qui constitue le **chantier 5** du *Plan de transport*.

Ainsi en additionnant les 68,8 M\$ en immobilisations et les 19,2 M\$ en exploitation, la Ville a dépensé 88,0 M\$ de ses fonds propres pour mettre en œuvre le *Plan de transport*. Or, pour faire sa part dans le financement de tous les projets du Plan, Montréal a besoin de 240 M\$ par année.

Montréal devra donc obtenir plus de ressources pour financer sa part du Plan. En 2008, elle a proposé une tarification socialement responsable de l'automobile sous la forme d'un péage régional apte à financer des projets locaux et régionaux de transports collectif et actif dans les divers territoires de la CMM. La discussion publique à grande échelle sur ce sujet doit se poursuivre. La Ville prélève aussi depuis janvier 2010 une nouvelle taxe sur le stationnement au centre-ville qui a été annoncée comme étant dédiée au financement du transport collectif.

Le *Budget 2010-2011* du gouvernement du Québec prévoit également consolider dans le *Fonds des infrastructures et de transport en commun* (FORT) les revenus tirés des carburants, des permis de conduire et des immatriculations afin de financer les investissements routiers et de transport en commun. Il engage d'ailleurs le gouvernement à financer le projet de navette ferroviaire à hauteur de 200 M\$.

Dans le cas du financement du transport collectif métropolitain, une entente quinquennale prévoit que les municipalités de la CMM se partageront les charges métropolitaines nettes (exploitation et immobilisation) sur la base de l'achalandage et qu'une source nouvelle fournira annuellement 55 M\$ de fonds additionnels en provenance du gouvernement.

Dans son *Budget 2010-2011*, le gouvernement du Québec a entériné l'entente et a permis une hausse de 1,5¢/L de la taxe sur l'essence dans la région de Montréal pour générer les 55 M\$ par année demandés. Un tel rééquilibrage des charges et la nouvelle source de revenu permettront à la STM de récupérer environ 40 M\$ par année, mais surtout corrigeront les iniquités du financement des systèmes métropolitains de transport collectif. La nouvelle taxe est prélevée depuis le 1^{er} mai 2010.

Dans le dossier de la gouvernance du transport collectif métropolitain, la proposition faite en février dernier par les élus de la CMM au gouvernement ne change pas les structures, mais change les règles d'approbation des budgets, programmes triennaux d'immobilisations (PTI) et grille tarifaire de l'AMT. Cela permet donc à la CMM de renforcer et d'exercer un meilleur contrôle sur les décisions.

Par ailleurs, la Loi 58 adoptée en juin 2010 renforce le rôle de planificateur de la CMM et lui donne le mandat d'élaborer un *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD), auquel les municipalités régionales de comté (MRC) et les municipalités seront assujetties afin de planifier plus étroitement le transport et l'aménagement.

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*. L'arrondissement de Saint-Laurent l'a suivi en juin 2009, avec l'adoption de son *Plan local de déplacements*. Les arrondissements et les villes liées sont à des stades variés d'élaboration des plans locaux de déplacements (PLD).

Le *Guide des Plans locaux de déplacements* sera diffusé en juin 2010 afin d'appuyer et d'encourager les arrondissements et les villes liées à produire un PLD d'ici la révision du *Plan de transport* prévue en 2014.

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 intégré du Mont-Royal et du Vieux-Montréal* ont été déployées en 2009, alors que de nombreuses autres sont prévues en 2010, afin d'améliorer l'accessibilité à ces secteurs, tout en favorisant le transfert modal vers les transports collectif et actif.

Synthèse des dépenses

Montréal a investi 616 M\$ en immobilisations en transport en 2009, une hausse de 12 % par rapport à 2008. Le transport collectif a représenté 64 % des investissements de Montréal, alors que le réseau routier a accaparé 32 % des investissements. Quelque 277 M\$ ont été investis pour maintenir les actifs de la STM et 172 M\$ pour maintenir les actifs routiers.

Des 616 M\$ investis par Montréal en 2009, 153 M\$ ont été consacrés à la mise en œuvre du *Plan de transport*. Le transport collectif occupe une part importante de ces investissements, puisque la STM a investi 102 M\$ pour déployer des projets d'amélioration et de développement prévus au *Plan de transport*, notamment l'acquisition d'autobus articulés et l'installation d'ascenseurs dans le métro.

Quelque 19,4 M\$ ont été investis pour les projets routiers prévus au Plan, surtout pour la reconstruction de l'échangeur Dorval et à la construction du tronçon Souigny du projet de modernisation de la rue Notre-Dame. De plus, 12,5 M\$ ont été investis pour les projets de transport actif, 10,4 M\$ pour la sécurité et la qualité de vie et 1,2 M\$ pour la planification locale.

Des 616 M\$ investis par Montréal en 2009, 181 M\$ ont été subventionnés par le gouvernement du Québec, essentiellement pour les immobilisations de la STM. Les subventions de Québec pour les immobilisations sont en hausse de 34 % par rapport à 2008.

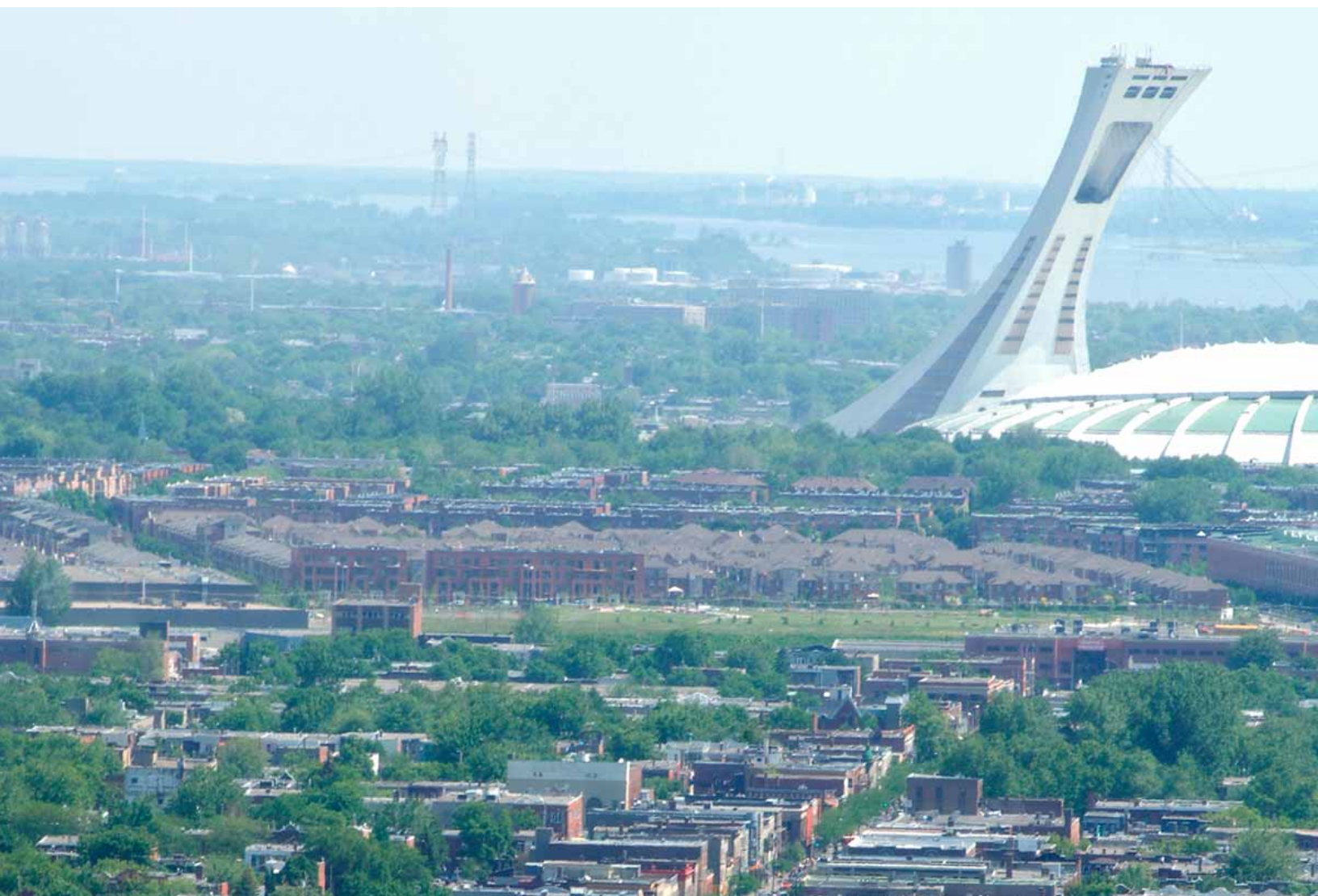
En ce qui concerne les budgets d'exploitation, Montréal a versé une contribution de 351 M\$ à la STM en 2009, (+8 % par rapport à 2009), dont 19 M\$ pour le *Programme d'amélioration des services*. La contribution de Montréal à l'AMT s'est élevée à 24 M\$, une hausse importante de 22 %. La contribution du gouvernement du Québec au *Programme d'amélioration des services* de la STM atteint 29 M\$ en 2009.

En combinant les dépenses d'immobilisation et d'exploitation du transport collectif, Montréal aura dépensé 88 M\$ en 2009 pour mettre en œuvre le *Plan de transport*, une hausse marquée par rapport aux 58 M\$ dépensés en 2008. Les dépenses en transport sont donc à la hausse à Montréal, en raison des efforts combinés de la Ville de Montréal et du gouvernement du Québec.

Toutefois, bien que le montant de 88 M\$ dépensé par Montréal en 2009 ait permis de nombreuses réalisations d'envergure, il représente environ 35 % des 240 M\$ qui seraient requis annuellement pour compléter d'ici dix ans les 21 chantiers du *Plan de transport*.

Des progrès importants dans le financement de la STM ont été accomplis au début de 2010 avec la mise en place, par la Ville de Montréal, d'une taxe sur le stationnement au centre-ville et l'augmentation de 1,5 ¢/l de la taxe sur l'essence dédiée au transport collectif à l'échelle métropolitaine. Toutefois, la réalisation du *Plan de transport*, tout comme l'atteinte des objectifs québécois de réduction des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020, nécessiteront des sources de revenus additionnels pour les transports collectif et actif.

Plusieurs options sont possibles pour générer des revenus additionnels, comme une augmentation graduelle de la taxe sur l'essence, l'extension de la taxe sur le stationnement sur le territoire, une hausse des droits d'immatriculation ou l'implantation d'un péage routier à l'échelle du Grand Montréal. Quelle que soit l'option retenue, la mise en place d'une source de financement dédiée, stable, récurrente et indexée est essentielle pour poursuivre avec succès le virage vers la mobilité durable déjà induit par la mise en œuvre du *Plan de transport*.



Introduction

Le présent document constitue le bilan de l'an 2 du *Plan de transport* de l'agglomération de Montréal et couvre la période du 1^{er} janvier 2009 au 1^{er} juin 2010. 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.

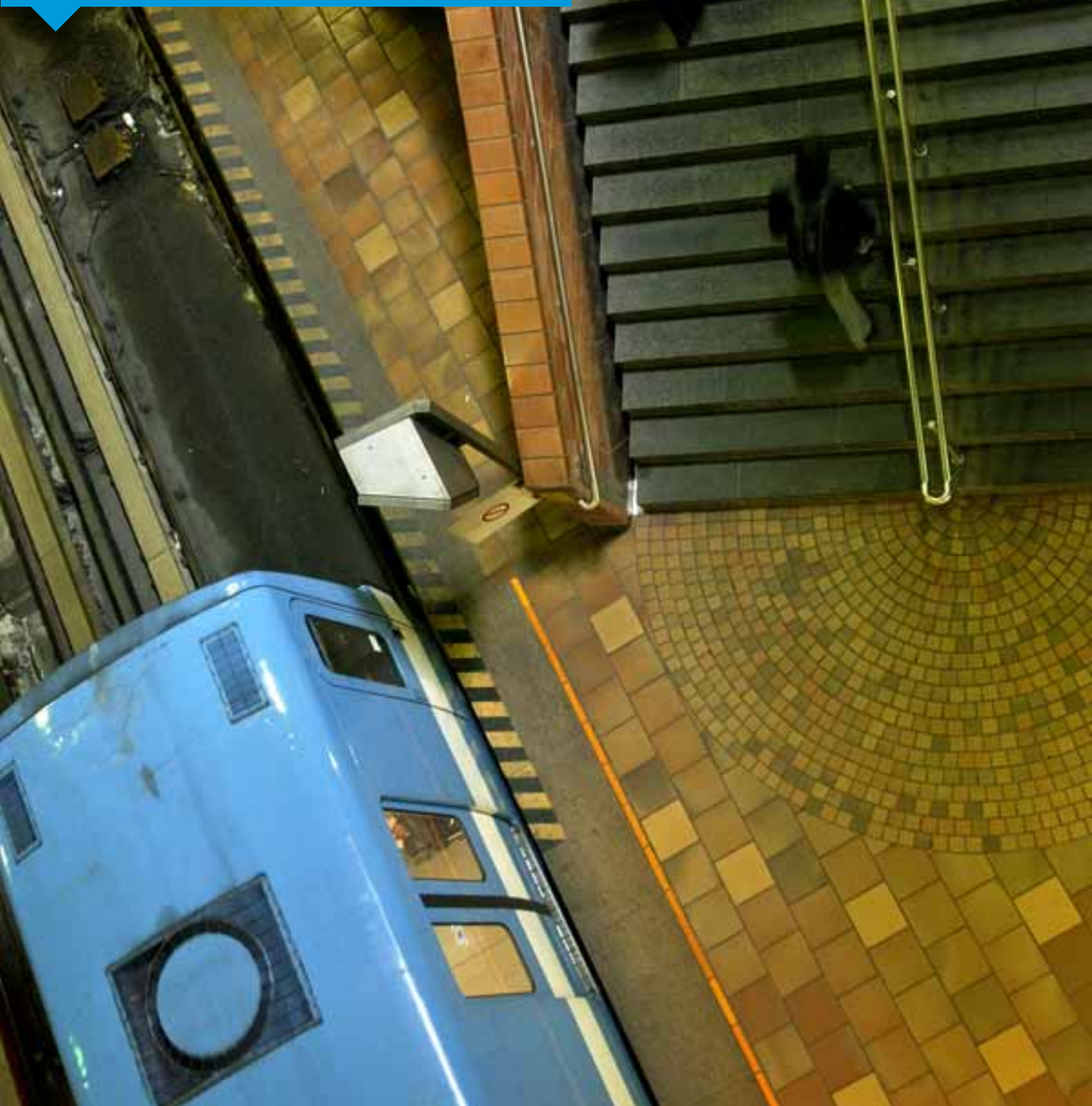
En plus de ce suivi annuel des moyens déployés, un suivi quinquennal du *Plan de transport* mesurera ses impacts sur les habitudes de déplacement des Montréalais, l'accessibilité, la sécurité, la santé, l'environnement et l'économie. Ce suivi quinquennal, prévu pour 2014, permettra de mesurer les indicateurs 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 reprend la même structure que celui de l'an dernier, c'est-à-dire les chapitres thématiques sur le transport collectif, le transport actif, la sécurité et la qualité de vie, le transport routier et les déplacements à vocation économique, le financement, gouvernance et planification locale et, enfin, les dépenses associées au *Plan de transport*. À la fin des chapitres, un tableau synthèse résume l'état d'avancement des chantiers concernés.

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 sous la forme d'indicateurs du *Plan de transport* sont également présentés, notamment quant à l'achalandage du transport collectif et à la réduction du nombre d'accidents.

La bonification continue du réseau de la STM, soutenue par l'implantation de mesures prioritaires, améliore notre environnement.



Transport collectif

Contexte

L'amélioration de l'offre de transport collectif est au cœur de la vision de mobilité durable mise de l'avant par le *Plan de transport*. Rappelons que le Plan prévoit augmenter l'achalandage du transport collectif de 8 % d'ici 2012, une cible cohérente avec celle 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 ce faire, le déploiement du *Programme d'amélioration des services 2007-2011* bat son plein à la STM. Ce programme, constituant le **chantier 5** du *Plan de transport*, est financé à parts égales par le gouvernement du Québec et le milieu local (agglomération de Montréal et revenus usagers), dans le cadre de la *Politique québécoise du transport collectif*. Grâce à ce programme, l'offre de service du métro a été augmentée de 18 % depuis deux ans, alors que l'objectif d'augmenter de 16 % l'offre de service des autobus sera atteint dès 2010. En plus de cet ajout de service, les lignes d'autobus circulant dans les artères les plus congestionnées bénéficient graduellement de nouvelles voies réservées et feux prioritaires pour autobus, grâce au déploiement en cours du **chantier 9** du *Plan de transport*.

Au début de 2010, le cadre financier du transport collectif a été bonifié (**chantier 21**), ce qui permettra de dégager de nouvelles ressources pour le transport collectif. Au niveau municipal, l'entrée en vigueur d'une nouvelle taxe sur le stationnement au centre-ville a permis de générer 20 M\$ pour financer la contribution de Montréal à la STM. Au niveau métropolitain, l'entente historique survenue à la CMM en février 2010 et le budget du Québec d'avril 2010 ont permis d'augmenter de 1,5 ¢ la taxe sur l'essence dédiée au transport collectif métropolitain dans le Grand Montréal. Cette entente permet ainsi de corriger des iniquités de longue date dans le financement du réseau métropolitain de transport collectif, ce qui fournira des ressources additionnelles d'environ 40 M\$ par année à la STM.

Par ailleurs, les efforts de réalisation des grands chantiers de transport collectif du *Plan de transport* se poursuivent dans le but de doter Montréal d'un réseau de tramway moderne au centre de l'agglomération (**chantier 1**), d'implanter une navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Montréal-Trudeau (**chantier 2**), de moderniser le métro (**chantier 3**), de prolonger la ligne bleue du métro dans l'Est (**chantier 4**), puis la ligne orange dans l'Ouest, de favoriser le covoiturage, l'autopartage et le taxi (**chantier 6**), d'installer une plus grande capacité en transport en commun dans le corridor pont Champlain/Bonaventure (**chantier 7**), d'implanter un réseau de transport rapide par autobus en site propre, en particulier sur le boulevard Pie-IX (**chantier 8**) et, finalement, de réaliser le train de l'Est (**chantier 12**).



Réalisations 2009-2010

Le déploiement par la STM du *Programme d'amélioration des services 2007-2011* s'est poursuivi activement en 2009 et en 2010, ce qui s'est traduit par plusieurs bonifications additionnelles au réseau de transport collectif montréalais. Cette section présente les interventions déployées durant toute l'année 2009 (tableau 1) et de janvier à juin 2010 (tableau 2). La figure 2 illustre l'ensemble des interventions à ce jour du *Programme d'amélioration des services*.

Métro

En janvier 2008, l'offre de service du métro avait connu une augmentation importante de 17 % sur les trois principales lignes du réseau (verte, orange et bleue), ce qui avait permis des réductions du temps d'attente pouvant atteindre 25 %.

En 2009, l'offre de service dans le métro a de nouveau été augmentée (+0,7 % par rapport à 2008) pour atteindre un niveau record de 76,2 millions de véhicules/km annuels. En 2009 et au début de 2010, des ascenseurs ont été mis en service dans les stations Lionel-Groulx, Bonaventure (mezzanine seulement), Berri-UQAM et Henri-Bourassa, ce qui constitue les premières installations du genre dans le réseau initial du métro. Avec les trois stations lavalloises actuelles et la station Côte-Vertu qui s'ajoutera en 2011, ce sont huit stations de la ligne orange qui seront bientôt accessibles aux personnes à mobilité réduite. De plus, pour les non-voyants, un projet innovateur de cartes tactiles des stations de métro a été lancé en collaboration avec l'Institut Nazareth et Louis-Braille.

Tableau 1 | Sommaire des interventions de transport collectif réalisées par la STM en 2009

Chantier	Interventions	Moyens déployés			
3	Modernisation du métro				
	Matériel roulant	Appel d'intérêt pour le remplacement des MR-63 et MR-73 (765 voitures + option pour 288 voitures).			
5	Améliorations des services de la STM				
	Métro				
	Capacité	+ 530 000 km annuel : + 0,7 % par rapport à 2008.			
	Accessibilité	Installation d'ascenseurs aux stations Lionel-Groulx et Berri-UQAM (mezzanine).			
	Qualité du service	Installation de caméras dans les stations.			
	Information aux usagers	Installation de téléviseurs dans les stations.			
	Impacts sur l'environnement	Installation de bacs de recyclage dans les stations.			
	Autobus	Heures annuelles			
	Ajouts de service :	Par rapport à 2009 sans amélioration²		Cumulatif depuis année de référence 2006³	
	1. Desserte centre-ville	+ 29 980	+ 0,7 %	+ 80 680	+ 1,9 %
	2. Axes à fort achalandage	+ 102 850	+ 2,3 %	+ 112 650	+ 2,7 %
	3. Secteurs en développement	+ 66 880	+ 1,5 %	+ 132 480	+ 3,1 %
	4. Clientèles spécifiques	+ 54 370	+ 1,2 %	+ 72 070	+ 1,7 %
		+ 254 080	+ 5,7 %	+ 397 880	+ 9,4 %
	Capacité	Modernisation de la flotte avec introduction de 58 autobus articulés.			
	Qualité du service	Début du déploiement des autobus avec rampe avant (modèles APS5), concours de design pour les abribus, mesure pour passagers avec poussettes.			
	Information aux usagers	Diffusion des horaires planifiés sur cellulaire.			
	Impacts sur l'environnement	Résultats du programme de démonstration des autobus hybrides.			
9	Mesures prioritaires autobus				
	Axe Saint-Michel	9 km de voies réservées et test auprès de dix carrefours.			
	Axe Beaubien	21 feux prioritaires fonctionnels et tronçons de voies réservées.			
	Axe Rosemont	11 feux prioritaires fonctionnels et tronçons de voies réservées.			
13	Intermodalité vélo				
		Programme <i>Bixi-bus</i> et forfait <i>Tandem VÉLO-STM</i> + 300 places de stationnement pour vélo aux abords de huit stations de métro.			

² Nombre d'heures de service additionnelles par rapport au total d'heures qui serait prévu en 2009 si aucune nouvelle amélioration n'était apportée. Cette prévision du statu quo 2009 est supérieure au total des heures de service de 2008, car les améliorations apportées en cours d'année 2008 sont en vigueur durant toute l'année 2009.

³ Total des améliorations apportées durant les trois premières années du *Programme d'amélioration des services*, soit 2007, 2008 et 2009, telles que mesurées par rapport à 2006, année de référence de la *Politique québécoise du transport collectif*.

D'autres projets ont permis l'amélioration du service à la clientèle dans le métro, dont l'installation de caméras de sécurité, d'écrans de télévision et de bacs de recyclage, ainsi que la diffusion sur *Twitter* et *Facebook* des interruptions de service. De plus, 300 supports à vélos ont été ajoutés aux stations de métro, pour porter leur nombre total à 2200.

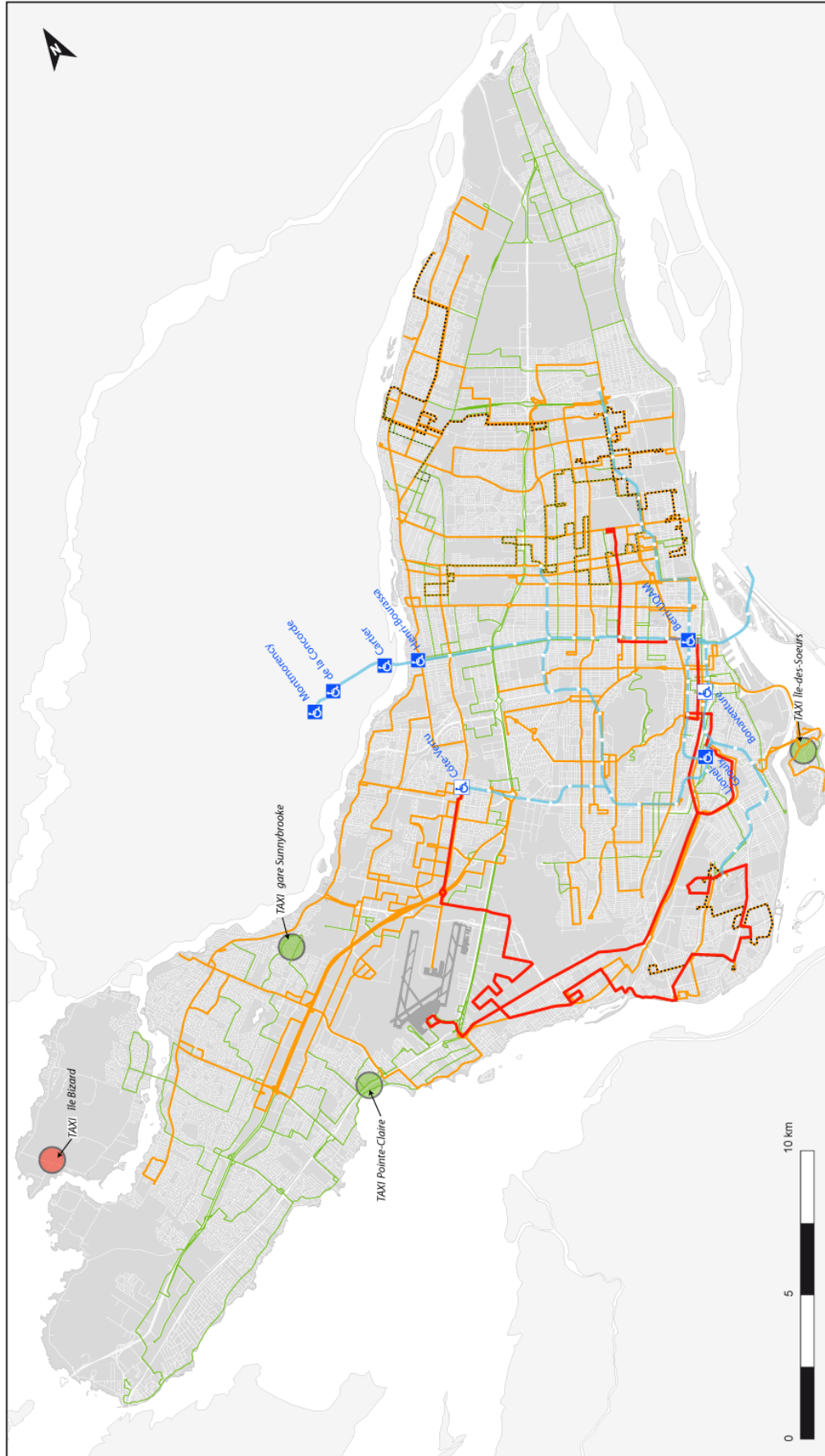
Tableau 2 | Sommaire des interventions de transport collectif réalisées par la STM, de janvier à juin 2010

Chantier	Interventions	Moyens déployés			
3	Modernisation du métro				
	Matériel roulant	Réception de deux réponses à l'appel d'intérêt pour le remplacement des MR-63 et MR-73.			
5	Améliorations des services de la STM				
	Métro				
	Accessibilité	Installation d'ascenseurs aux stations Berri-UQAM (rue), Henri-Bourassa et Bonaventure (mezzanine).			
	Information aux usagers	Diffusion des interruptions de service sur <i>Twitter</i> et <i>Facebook</i>			
	Autobus		Heures annuelles		
	Ajouts de service :	Par rapport à 2010 sans amélioration⁴		Cumulatif depuis année de référence 2006⁵	
	1. Desserte du centre-ville	+ 23 000	+ 0,5 %	+ 103 680	+ 2,4 %
	2. Axes à fort achalandage	-		+ 112 650	+ 2,7 %
	3. Secteurs en développement	+ 77 560	+ 1,6 %	+ 210 040	+ 4,8 %
	4. Clientèles spécifiques	-		+ 72 070	+ 1,7 %
		+ 100 560	+ 2,1 %	+ 498 440	+ 11,6 %
	Capacité	Poursuite de la modernisation de la flotte avec l'ajout de 82 autobus articulés supplémentaires.			
	Qualité du service	Dévoilement du nouvel abribus choisi dans le cadre d'un concours de design et octroi du contrat pour le prototype.			

⁴ Nombre d'heures de service additionnelles par rapport au total d'heures qui serait prévu en 2010 si aucune nouvelle amélioration n'était apportée. Cette prévision du statu quo 2010 est supérieure au total des heures de service de 2009, car les améliorations apportées en cours d'année 2009 sont en vigueur durant toute l'année 2010.

⁵ Total des améliorations apportées depuis le début du *Programme d'amélioration des services*, tel que mesuré par rapport à 2006, année de référence de la *Politique québécoise du transport collectif*.

Figure 2 | Interventions en transport collectif réalisées en 2009-2010



MÉTRO

- Hausse de 19% de l'offre de service depuis 2007
- Station accessible
- Travaux d'accessibilité à compléter

Améliorations au réseau de surface

	Autobus	Navette Or	Taxi collectif
2007 / 2008			
2009			
2010			

Autobus

Grâce à l'arrivée de nouveaux véhicules à la fin de l'année 2008 et à la modernisation de la flotte en cours, le nombre d'heures de service offerts par les autobus de la STM a bondi de 6,8 % en 2009, une augmentation inégalée depuis les vingt dernières années. Cette augmentation est attribuable aux améliorations apportées en 2009 (+5,7 %), au maintien pendant toute l'année 2009 des nombreuses améliorations mises en service graduellement en 2008 et à une meilleure disponibilité des véhicules, grâce à l'arrivée d'autobus neufs.

En 2009, six nouveaux circuits ont été créés, alors que 45 autres ont été améliorés. De plus, durant les six premiers mois de 2010, trois circuits ont été créés et deux autres ont été améliorés. Au total, ce sont 56 circuits qui auront bénéficié d'améliorations entre janvier 2009 et juin 2010, soit plus du quart des circuits de la STM.

Le volet autobus du *Programme d'amélioration des services* de la STM est structuré selon quatre grandes stratégies :

Stratégie 1 : Améliorer la desserte du centre-ville et de sa périphérie

Les interventions suivantes ont été déployées pour améliorer la desserte en direction du centre-ville :

- au printemps 2009, mise en place d'une voie réservée dans l'axe du boulevard Saint-Michel et création du circuit express **467**, entre le boulevard Henri-Bourassa et la station de métro Joliette. Ces interventions ont permis d'augmenter l'achalandage des autobus dans cet axe de 9 % en période de pointe, entre les automnes 2008 et 2009. De plus, au cours de la même année, le taux de ponctualité a augmenté de 3 % en pointe du matin, en direction sud, et de 11 % en pointe de l'après-midi, en direction nord;
- au printemps 2009, ajout de service durant la journée et en soirée de la ligne **470** Express Pierrefonds et, en mars 2010, ajout de service le matin;
- en mars 2010, mise en service d'un nouveau circuit express **427** Saint-Joseph pour relier directement les quartiers de Rosemont et du Plateau-Mont-Royal au centre-ville de Montréal, en évitant la congestion de la ligne orange du métro.

Stratégie 2 : Améliorer la rapidité et l'efficacité du transport en commun dans les axes à fort achalandage

En janvier 2009, la STM a augmenté l'offre de service en période de pointe sur les 26 circuits d'autobus les plus achalandés de son 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, **535** Du Parc/Côte-des-Neiges.

Les circuits 18 et 197 ont aussi bénéficié de l'implantation, en 2009, de mesures préférentielles aux feux de circulation de 21 carrefours de la rue Beaubien et 11 carrefours du boulevard Rosemont.

Stratégie 3 : Adapter le réseau et le service aux besoins des secteurs en développement

Pour adapter le service aux besoins des secteurs en développement, les interventions suivantes ont été déployées :

- en janvier 2009, la desserte de l'Ouest de l'Île a été améliorée par l'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;
- en plus des améliorations à ces trois derniers circuits, la desserte du parc industriel de Saint-Laurent a été grandement améliorée en 2009 par des modifications touchant cinq circuits, soit le **72** Alfred-Nobel (plage horaire allongée et trajet prolongé entre les terminus Fairview et Côte-Vertu), **220** Kieran (ajout de service en pointe), **70** Bois-Franc (ajout de service et prolongement de la plage horaire en soirée), **174** Côte-Vertu Ouest (prolongement de la plage horaire durant la journée et en soirée), et **164** Dudemaine (prolongement de trajet);
- la desserte de L'Île-des-Sœurs a été améliorée à trois reprises en 2009 par l'ajout de service en pointe sur le circuit **480** Pointe-Nord/Île-des-Sœurs, par l'ajout de service hors des périodes de pointe pour le circuit **12** Île-des-Sœurs et par la création d'un nouveau circuit **21** Place du Commerce reliant, en pointe du matin, la station de métro LaSalle à la pointe nord;
- en septembre 2009, la fréquence a été améliorée sur le circuit **268** Trainbus Pierrefonds pour offrir du service dans les deux directions;
- en mars 2010, un nouveau circuit rapide, la ligne **120** Lachine/LaSalle, a été créé pour offrir un lien plus direct et plus fréquent entre ces deux arrondissements du sud-ouest de l'Île. De plus, le circuit **196** Parc Industriel Lachine a été prolongé vers la station de métro Côte-Vertu, améliorant les liens entre les arrondissements de Lachine et de Saint-Laurent;
- finalement, la desserte de l'aéroport Montréal-Trudeau a été grandement bonifiée avec le prolongement en 2009 du circuit **209** Des Sources jusqu'à l'aérogare et la mise en place, en mars 2010, d'un nouveau circuit express **747** entre le centre-ville de Montréal et l'aérogare. Ce circuit, exploité avec des véhicules adaptés pour recevoir les bagages, dessert maintenant les voyageurs et les travailleurs se déplaçant entre l'aéroport et le centre-ville, en remplacement du service Aérobus. La fréquence du circuit 747, qui connaît un grand succès avec 2000 déplacements par jour, a déjà été bonifiée.

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 personnes âgées ou les étudiants, les interventions suivantes ont été mises de l'avant :

- en janvier 2009, des départs ont été ajoutés durant la journée sur le circuit **94** D'Iberville pour faciliter l'accès au CLSC de Rosemont;
- deux des trois *Navettes Or* implantées en 2008, soit celles desservant Saint-Michel (**253**) et Rosemont (**254**), ont vu leur service bonifié en janvier 2009;
- quatre nouvelles *Navettes Or* ont été mises en service en octobre 2009 pour améliorer la mobilité des personnes âgées. Ces nouveaux circuits desservent les secteurs LaSalle (**256**), Rivière-des-Prairies (**257**), Hochelaga-Maisonneuve (**258**) et Mercier-Ouest (**259**);
- finalement, le circuit **119** Rockland reliant les arrondissements de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâces, d'Outremont et de Ville Mont-Royal est en service le dimanche depuis l'automne 2009.

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

- mise en service, en 2009, des premiers autobus articulés, en remplacement de modèles conventionnels plus anciens. Les véhicules articulés offrent une capacité accrue qui améliore le confort de la clientèle. Sur les 202 autobus articulés commandés par la STM, 58 véhicules ont été mis en service en 2009, notamment sur le circuit **69** Gouin;
- mise en service des autobus de modèle APS5 avec rampe avant, en remplacement de modèles plus anciens;
- dépôt, en juin 2009, des résultats du programme de démonstration de l'utilisation d'autobus à propulsion hybride, ce qui a permis de comparer, dans un contexte montréalais, leur performance économique et environnementale à six autobus diesel conventionnels. Ce projet pilote a permis d'optimiser la performance des autobus diesel et a préparé le terrain pour l'acquisition à plus grande échelle de véhicules hybrides par la STM;
- démarrage, en mai 2009, du programme *BIXI-bus* permettant aux clients de la STM de bénéficier de tarifs réduits pour le service montréalais de vélos en libre-service;
- en juin 2009, nouvelle mesure pour aider les clients voyageant avec une poussette à bord des autobus;
- diffusion, depuis juillet 2009, des horaires planifiés des autobus par téléphone cellulaire;
- dévoilement, au début 2010, d'un nouveau concept d'abribus plus sécuritaire et plus fonctionnel, conçu par le consortium Leblanc + Turcotte + Spooner qui a remporté le concours de design. L'élaboration du prototype est maintenant en marche.

Résultats globaux

La figure 3 illustre l'évolution de l'offre de service kilométrique de la STM de 1990 à aujourd'hui. Avec une augmentation de 27 % en 2007-2009 par rapport à 2006, l'offre de service du métro atteint aujourd'hui un sommet inégalé depuis la mise en service du métro en 1966. Par ailleurs, avec une augmentation cumulée de 10,8 % en 2007-2009 par rapport à 2006, l'offre de service kilométrique du réseau d'autobus a rattrapé les niveaux du début des années 1990.

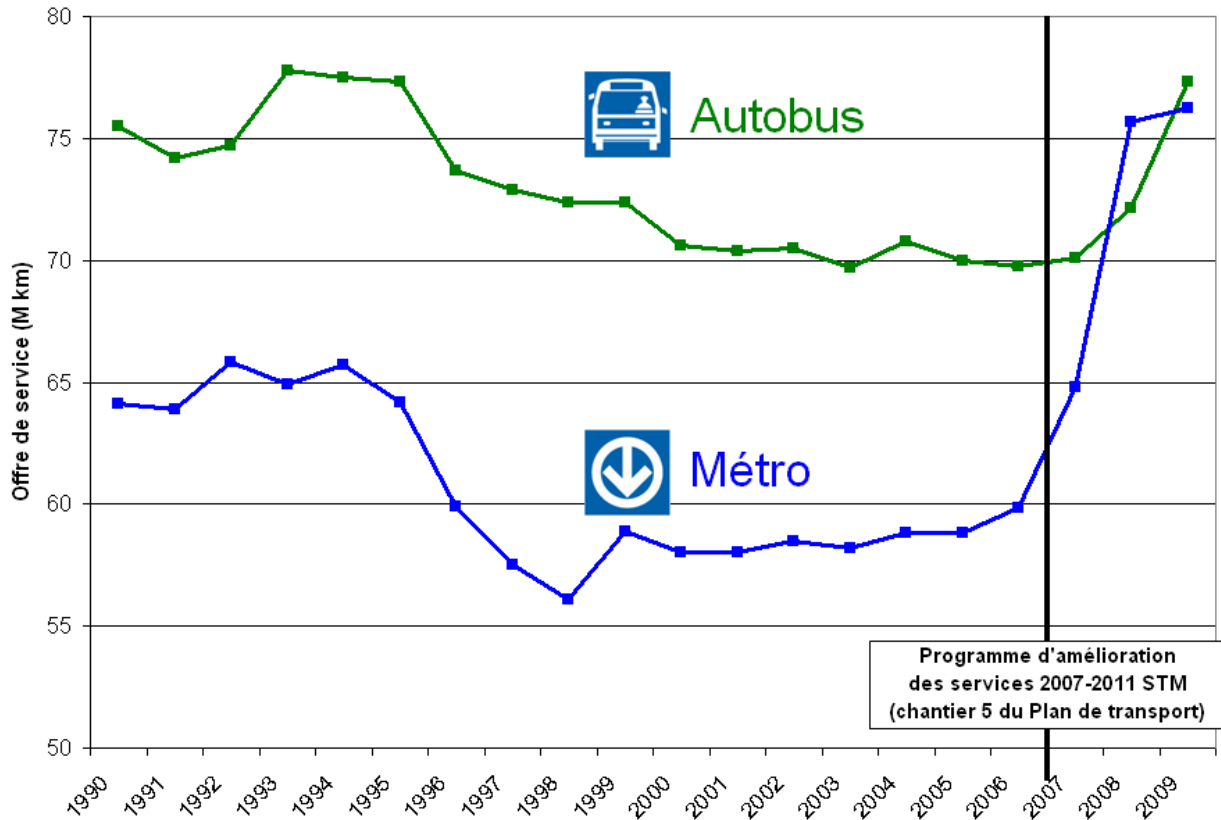
Avec la mise en œuvre du *Programme d'amélioration des services*, l'offre de service des autobus a augmenté plus rapidement en termes de kilomètres parcourus (+10,8 %) que d'heures de service offertes (+9,4 %). Cet écart indique que la vitesse moyenne des autobus a légèrement augmenté, un effet combiné de l'introduction de nouveaux circuits express, des voies réservées pour autobus et de l'ajout de service dans des secteurs (extrémités de l'Île) ou à des périodes (journée, soirée, samedi, dimanche) où la congestion routière est moindre.

Tel que détaillé au tableau 3, la hausse cumulative d'achalandage par rapport à 2006 est de 5,4 %, ce qui correspond aux deux tiers de l'objectif de 8 % visé pour 2011. Malgré le contexte économique moins favorable en 2009 qu'en 2008, l'objectif du *Plan de transport* et de la *Politique québécoise du transport collectif* devrait être atteint au cours des deux prochaines années.

Tel qu'illustré à la figure 3, cette hausse importante de l'offre de service a permis à l'achalandage annuel de la STM d'augmenter à 382,8 millions de déplacements en 2009, soit légèrement au-dessus (+0,1%) du niveau historique de 2008, malgré la récession qui a occasionné des milliers de pertes d'emplois à Montréal durant l'année. Comme l'année dernière, l'achalandage du transport collectif à Montréal atteint de nouveau un niveau inégalé depuis 1949.

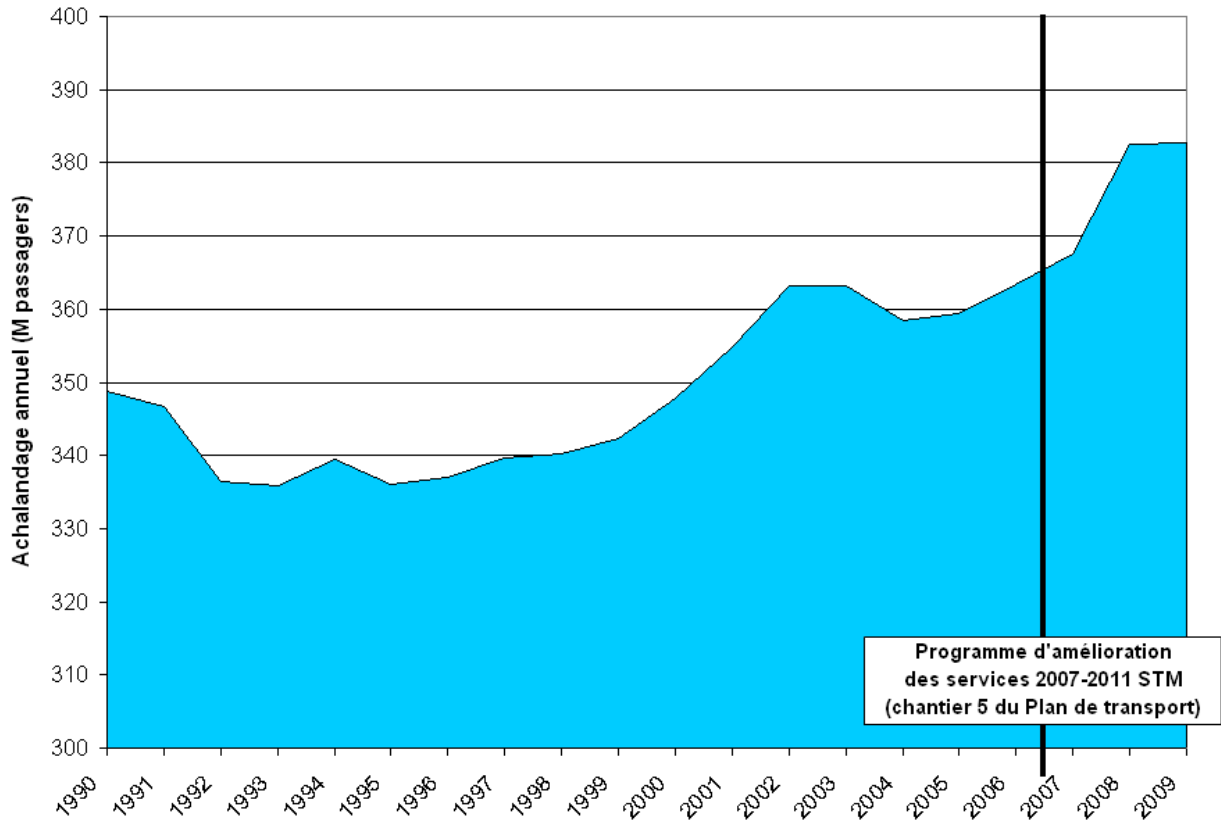
Tableau 3 | Évolution de l'achalandage annuel total de la STM, 2006-2009 et cible 2011

	2006	2007	2008	2009	Cible 2011
Achalandage annuel total (en million de passagers)	363,3	367,5	382,5	382,8	392,4
Variation annuelle		+ 1,2 %	+ 4,1 %	+ 0,1 %	Moyenne de +1,6 %, par année sur cinq ans.
Hausse cumulative depuis 2007		+ 1,2 %	+ 5,3 %	+ 5,4 %	+ 8,0 %

Figure 3 | Évolution de l'offre annuelle de service STM, 1990-2009

Par ailleurs, les améliorations au réseau d'autobus apportées en 2009 ont permis d'attirer 12,8 millions de déplacements annuels de plus sur les circuits améliorés (tableau 4). La création de six circuits et les bonifications apportées à 45 autres a donc permis des gains d'achalandage significatifs, pour des dépenses d'exploitation de 19 M\$ par année.

En plus de ces résultats d'achalandage, les améliorations de service ont permis d'évoluer vers 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 de la STM.

Figure 4 | Évolution de l'achalandage annuel de la STM, 1990-2009**Tableau 4 |** Hausse d'achalandage pour les circuits d'autobus améliorés en 2009

Stratégie	Hausse d'achalandage annuel (en million de déplacements)	% de croissance
1. Desserte du centre-ville	+ 3,1	+ 28,7 %
2. Axes à fort achalandage	+ 5,5	+ 4,1 %
3. Secteurs en développement	+ 3,3	+ 32,1 %
4. Clientèles spécifiques	+ 0,8	+ 5,4 %
Total des circuits améliorés	+ 12,8	+ 7,5 %

Actions des arrondissements de Montréal

Autopartage et gestion de la demande de transport

Le *Plan de transport* prévoit que la Ville de Montréal déploie les efforts requis pour appuyer l'autopartage, notamment en fournissant les places de stationnement requises pour l'expansion des services actuels. En 2009, plusieurs arrondissements montréalais ont ajouté des places de stationnement pour l'autopartage, dont LaSalle, Outremont, Rosemont-La Petite Patrie, Saint-Laurent et Verdun. La majorité de nouvelles places ont été créées sur des terrains de stationnement hors-rue, bien que des places de stationnement pour autopartage sur rue soient également disponibles dans les arrondissement d'Outremont et de Rosemont-La Petite-Patrie.

En ce qui concerne la gestion de la demande de transport, l'arrondissement de Saint-Laurent s'est de nouveau distingué, en 2009, par la mise en place d'un programme allégo pour les employés municipaux, qui comprend un rabais sur les titres de transport collectif, un programme de covoiturage et des vélos en libre-service sur quatre sites d'emploi.

Interventions en cours en 2010

En plus des nombreuses interventions réalisées en 2009 et au début de 2010, d'autres interventions sont en cours de déploiement par la STM en 2010 :

Chantier 5 • Services STM améliorés

- Diverses améliorations au service d'autobus dans les axes du Parc et Côte-des-Neiges, le prolongement, en soirée toute la semaine et le matin durant les fins de semaine, de la plage horaire du circuit **470** Express Pierrefonds, une nouvelle desserte pour le secteur Chabanel/Marché Central et de nouvelles *Navettes Or* pour les personnes âgées;
- Projet-pilote avec les 18 000 étudiants de l'Université de Montréal qui obtiendront des titres de la STM payés à même une cotisation obligatoire à leur association étudiante. 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.

Chantier 9 • Mesures prioritaires autobus

- Mise en service des mesures préférentielles actives (avec détection des autobus) aux 40 feux de circulation du boulevard Saint-Michel;
- Implantation, en 2010-2011, de mesures prioritaires pour autobus dans les axes Côte-Vertu/Sauvé (arrondissements de Saint-Laurent et d'Achues-Cartierville), Saint-Joseph (arrondissement Le Plateau Mont-Royal), Saint-Jean et Pierrefonds (arrondissement de Pierrefonds-Roxboro et Ville de Dollard-des-Ormeaux) et Sherbrooke Ouest (arrondissement Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce et Ville de Montréal-Ouest). Des voies réservées continues sont prévues dans les boulevards Saint-Joseph et Saint-Jean, alors que des mesures ponctuelles aux points de congestion sont prévues dans les autres axes.

Chantier 13 – Intermodalité vélo

Projet pilote de supports à vélos sur les autobus.

Synthèse des interventions

En plus des interventions déployées par la STM, Montréal a poursuivi, en 2009, la réalisation de grands chantiers de transport collectif du *Plan de transport*, avec notamment :

- l'étude de faisabilité, soit la seconde phase d'étude pour l'implantation de la première ligne de tramway au centre de l'agglomération dans l'axe Côte-des-Neiges/centre-ville (**chantier 1**);
- la poursuite des études pour la mise en service de la navette ferroviaire jusqu'à l'aéroport Montréal-Trudeau et la réponse positive du gouvernement du Québec quant à une partie de son financement (**chantier 2**);
- l'élargissement du contrat des MR-08 à l'ensemble du matériel roulant du métro (MR-63, MR-73 et prolongements), ce qui a mené à un nouvel appel d'intérêt international auquel ont répondu deux fournisseurs (**chantier 3**);
- la signature, par les villes de Montréal, de Longueuil et de Laval, du protocole pour le prolongement de trois lignes de métro d'ici 2019, suivie par la création d'un bureau de projet de l'AMT à cet effet (**chantier 4**);
- une entente entre tous les partenaires (AMT, MTQ, STM, STL, villes de Montréal et de Laval) pour le concept du SRB Pie-IX, suivie par le début de l'avant-projet (**chantier 8**);
- l'acquisition du matériel roulant du train de l'Est par l'AMT, le début des travaux des voies ferrées, dans la portion montréalaise du tracé, et la finalisation des plans des sept futures gares de Montréal (**chantier 12**);
- une hausse significative du financement de la STM grâce à une nouvelle taxe sur le stationnement au centre-ville et une hausse de la taxe sur l'essence dans le territoire de l'AMT (**chantier 21**).

Le tableau 5 résume l'état d'avancement des douze chantiers du *Plan de transport* qui concernent le transport collectif. L'avancement est basé sur le code de couleur suivant, qui réfère aux grandes phases de mise en œuvre des projets :

P0	Inactif
P1	Phase identification
P2	Phase planification
P3	Phase réalisation et suivi
P4	Phase exploitation (intervention réalisée)
c	Intervention en continu (programmes, cibles, etc.)

Tableau 5 | Synthèse des chantiers de transport collectif du *Plan de transport* (chantiers 1 à 4)

Chantier	Interventions	Ph.	État d'avancement en 2009-2010	Prochaines étapes
1	Implanter un réseau de tramways au centre de l'agglomération			
	Ligne Côte-des-Neiges/centre-ville	P2	<ul style="list-style-type: none"> Étude du réseau initial complétée; Axe Côte-des-Neiges/centre-ville approuvé pour première ligne; Étude de faisabilité de la première ligne en cours; Exposition itinérante pour information et mobilisation. 	<ul style="list-style-type: none"> Étude de faisabilité terminée à la fin de 2010; Avant-projet en 2011 selon le financement.
2	Réaliser la navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Montréal-Trudeau			
	Navette ferroviaire	P2	<ul style="list-style-type: none"> Dépôt des études techniques et économiques pour le choix du tracé optimal; Engagement financier de 200 M\$ du gouvernement du Québec. 	<ul style="list-style-type: none"> Études d'impact environnemental; Optimisation du projet; Analyse économique finale (2011).
	Plan d'action d'accessibilité à l'aéroport, à court terme	P4	<ul style="list-style-type: none"> Prolongement du circuit STM 209 vers l'aérogare; Nouveau circuit STM 747 (aérogare-centre-ville); Gestion de la demande pour les employés d'Aéroport de Montréal ADM. 	
3	Moderniser le réseau de métro de Montréal			
	Acquisition des MR-08	P1	Élargissement du contrat à l'ensemble du matériel roulant du métro (MR-63, MR-73 et prolongements) et nouvel appel d'intérêt international auquel ont répondu deux fournisseurs.	Livraison des voitures reportée en 2013 ou 2014.
	Programme Réno-Systèmes	P3	Travaux en 2009-2010 pour l'implantation des phases 1 et 2.	<ul style="list-style-type: none"> Phases 1 et 2 terminées en 2011; Phase 3 prévue pour 2011-2015.
4	Prolonger le métro vers l'est			
	Prolongement des lignes bleue et orange	P1	<ul style="list-style-type: none"> Protocole des villes de Montréal, de Laval, de Longueuil pour l'implantation d'un programme comprenant trois phases de prolongement d'ici dix ans; Création du bureau de projet à l'AMT. 	Programmation des études à réaliser.

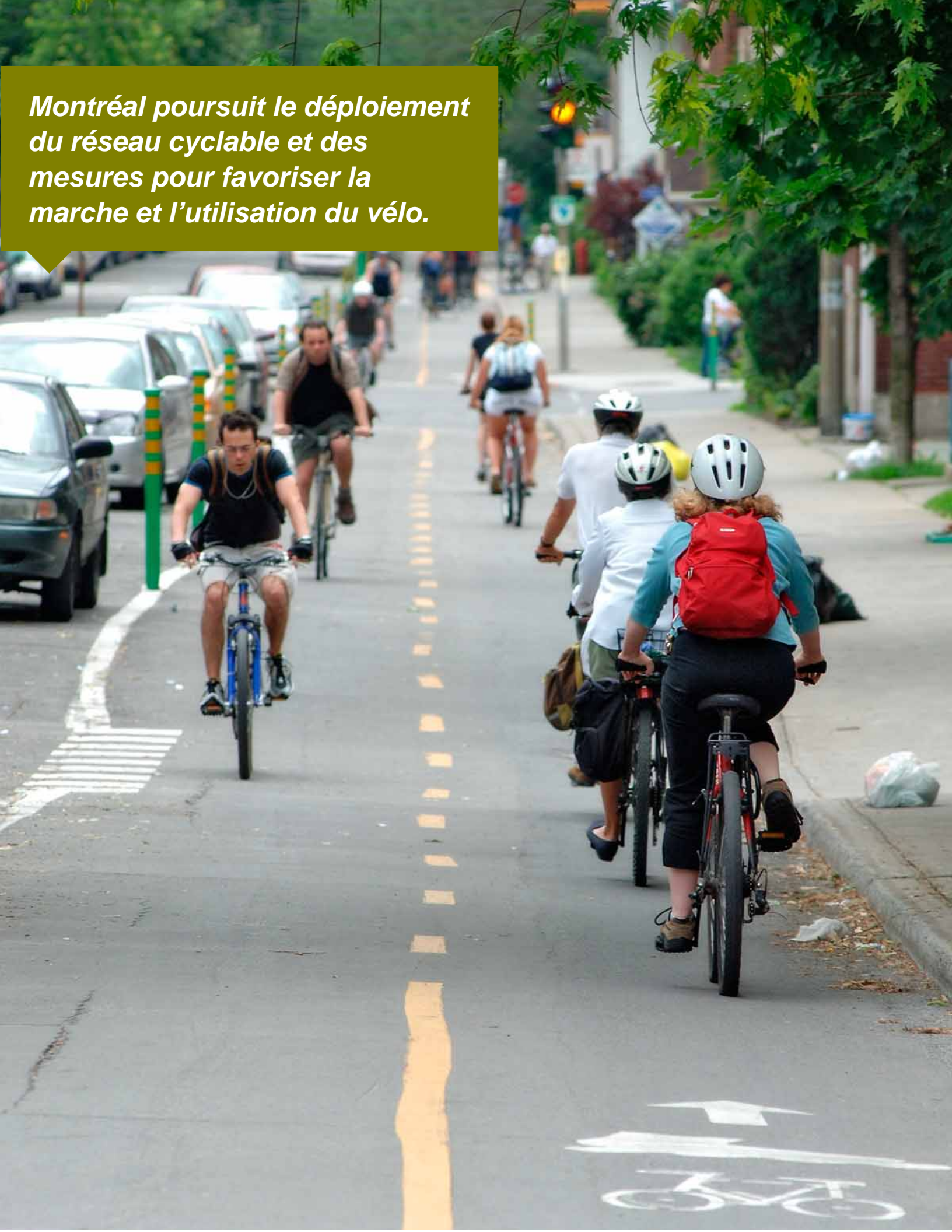
Tableau 5 | Synthèse des chantiers de transport collectif du *Plan de transport* (chantiers 5 à 7)

Chantier	Interventions	Ph.	État d'avancement en 2009-2010	Prochaines étapes
5	Améliorer les services de la STM pour accroître l'achalandage de 8 % en cinq ans			
	Services de métro améliorés	P4	Augmentation de l'offre de service de 18 % en 2008-2009.	
		P4	Accessibilité au métro : ascenseurs installés dans quatre stations : Henri-Bourassa, Berri-UQAM, Lionel-Groulx et Bonaventure (mezzanine seulement).	<ul style="list-style-type: none"> Huit stations accessibles en 2011, dont Côte-Vertu; Une station additionnelle par année par la suite.
		P4	Amélioration des services aux usagers (caméras, téléviseurs, bacs de recyclage dans les stations) et meilleure diffusion des interruptions de service.	
	Services d'autobus améliorés	P4	Desserte du centre-ville : nouveaux circuits express 467 Saint-Michel et 427 Saint-Joseph, plage horaire bonifiée pour le circuit 470 Express Pierrefonds	Bonification du circuit 470 , dans les axes du Parc et Côte-des-Neiges, à l'été 2010.
		P4	Axes à fort achalandage : ajout de service pour 26 circuits.	
		P4	Secteurs en développement : 18 circuits créés ou bonifiés, particulièrement pour l'Ouest de l'Île, Saint-Laurent, L'Île-des-Sœurs et l'aéroport Montréal-Trudeau.	Nouveau circuit pour la desserte du Marché central à la fin de 2010.
		P4	Clientèles spécifiques : quatre nouvelles <i>Navettes Or</i> pour les personnes âgées, deux <i>Navettes Or</i> et deux circuits réguliers bonifiés.	Nouvelles <i>Navettes Or</i> à l'été 2010.
	Parc d'autobus	P4	Ajout de 140 autobus articulés et de 412 modèles APS5 pour moderniser la flotte, en 2009-2010.	62 autobus articulés et 168 modèles APS5 prévus pour 2011.
	Qualité de service	P2	Prototype d'abribus en cours d'élaboration, choisi lors d'un concours de design.	
	Impacts sur l'environnement	P4	Résultats concluants du programme de démonstration pour autobus hybrides.	
6	Favoriser le covoiturage, l'autopartage et le taxi			
	Voies réservées au covoiturage sur le réseau supérieur	P2	Intégration d'une voie réservée sur l'autoroute 20 dans le projet du complexe Turcot..	Entente MTQ/Ville pour le concept.
	Taxis verts	P3	Réglementation adoptée pour un programme écologique (image de marque, affichage commercial, postes de taxis et taxis verts).	Mise en œuvre.
7	Installer une plus grande capacité en transport en commun dans le corridor Champlain-Bonaventure			
	Voies en site propre, corridor Bonaventure	P1	Projet en redéfinition à la suite du rejet du corridor métropolitain Dalhousie par l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM).	
	Capacité d'accueil du terminus centre-ville (TCV)	P2	Projet de nouveau terminus complémentaire au TCV en phase d'étude préliminaire par l'AMT.	

Tableau 5 | Synthèse des chantiers de transport collectif du *Plan de transport* (chantiers 8 à 21)

Chantier	Interventions	Ph.	État d'avancement en 2009-2010	Prochaines étapes
8	Implanter un nouveau réseau de transport SRB			
	SRB Pie-IX	P2	<ul style="list-style-type: none"> • Approbation du concept de voies réservées bidirectionnelles au centre par tous les partenaires; • Début de l'avant-projet. 	<ul style="list-style-type: none"> • Plans et devis en 2011; • Travaux visés en 2011-2013.
	Réaménagement Pie-IX/Henri-Bourassa	P2	<ul style="list-style-type: none"> • Approbation du concept par les partenaires; • Début de l'avant-projet. 	<ul style="list-style-type: none"> • Plans et devis en 2011; • Travaux en 2011-2013.
9	Implanter des mesures prioritaires pour autobus sur 240 km d'artères			
	Axes Rosemont et Beaubien	P4	Mesures prioritaires aux feux et voies réservées déployées (phase 1).	
	Axe Saint-Michel	P3	<ul style="list-style-type: none"> • Voie réservée et circuit express 467 déployés; • Équipements aux feux installés. 	Détection mise en service à l'été 2010.
	Programme 2010	P3	Déploiement en cours des axes Côte-Vertu/Sauvé, Saint-Joseph, Sherbrooke Ouest, Saint-Jean et Pierrefonds.	Mise en service visée en 2010.
	Programme 2011	P2	Études en cours des axes Sherbrooke Est, Côte-de-Liesse, Jean-Talon Est et Viau.	Mise en service visée en 2011.
11	Moderniser la rue Notre-Dame			
	Voies réservées pour autobus	P1	Tronçon entre les boulevards Pie-IX et René-Lévesque en redéfinition, à la suite de l'arrêt du projet Notre-Dame.	
12	Réaliser le train de l'Est			
	Tronçon Montréal	P3	<ul style="list-style-type: none"> • Séances d'information pour les citoyens en mai-juin 2009; • Plans et devis en cours pour la réalisation des gares; • Travaux ferroviaires en cours. 	Travaux en 2010-2012.
	Tronçon Rive-Nord	P3	<ul style="list-style-type: none"> • Obtention du certificat d'autorisation de réalisation; • Plans et devis en cours. 	Travaux en 2011-2012.
	Matériel roulant	P3	Construction en cours des voitures à deux niveaux et des locomotives bimodes diesel-électrique.	Livraison en 2012.
21	Financement - Se donner les moyens de nos ambitions			
	Financement de la STM	P4	Revenus additionnels grâce à la nouvelle taxe sur le stationnement au centre-ville (20 M\$/an) et à l'augmentation de 1,5 ¢ de la taxe sur l'essence dédiée au transport collectif métropolitain (40M\$/an).	

Montréal poursuit le déploiement du réseau cyclable et des mesures pour favoriser la marche et l'utilisation du vélo.



Transport actif

Contexte

Montréal a fait le pari que la popularité des transports actifs pourra croître davantage avec le développement de nouveaux services, des aménagements appropriés et l'amélioration des infrastructures piétonnes et cyclables. Les transports actifs font partie de la stratégie de développement durable de la Ville, notamment en tant que mesures visant à améliorer la qualité de l'air et à réduire les émissions de GES⁶.

Il est encourageant de constater que la plus récente *enquête Origine-Destination* révèle que les déplacements non motorisés ont augmenté de 10 %, entre 2003 et 2008, en période de pointe du matin dans la région métropolitaine⁷.

L'année 2009 a donné lieu à d'importantes réalisations avec l'ajout, la mise aux normes de plusieurs tronçons stratégiques du réseau cyclable et également la première année d'implantation du système de vélos en libre-service BIXI.

Puisque la plupart des interventions relatives à la marche ont porté sur la sécurité, il est à noter que le bilan de réalisation 2009-2010 pour les aménagements piétonniers se retrouve également dans le chapitre sur la sécurité et la qualité de vie. Les expériences de piétonnisation de rue présentement en cours dans certains arrondissements mèneront à des analyses en vue de réalisations permanentes.

Réalisations 2009-2010

Aménagements piétonniers

La consolidation du caractère piétonnier des quartiers centraux va de pair avec la popularité de la marche. Déjà dotée de zones piétonnes, notamment la rue Prince-Arthur, la place Jacques-Cartier et la rue De La Gauchetière, Montréal a développé d'autres modes de fermeture de rues : les piétonnalisations de courte durée, festive, saisonnière et complète. La piétonnisation de certaines rues améliore évidemment les conditions de déplacement, mais stimule aussi l'activité commerciale et favorise l'usage de la rue comme lieu de rencontre. Montréal utilise aussi d'autres formules qui permettent d'étendre le domaine piétonnier : c'est le cas du marché Jean-Talon, dont les abords deviennent piétonniers selon un horaire prédéterminé, ou de la rue Saint-Sulpice dans le Vieux-Montréal, dotée d'un aménagement convivial pour les piétons et qui apaise la circulation.

⁶ Phase 2007-2009 du *Premier Plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise*.

⁷ Document *Faits saillants – enquête Origine-Destination 2008*.

Dans l'arrondissement de Ville-Marie, la rue Sainte-Catherine Est, entre la rue Berri et l'avenue Papineau a été fermée à toute circulation automobile durant les étés 2008 et 2009. Dans le Vieux-Montréal, le tronçon de la rue Saint-Paul, entre les rues du marché-Bonsecours et Saint-Gabriel, a été piétonnisé du 17 juillet au 3 août 2009. Les terrasses ont été autorisées sur les trottoirs, alors que la livraison par véhicules motorisés était permise seulement le matin.

De nombreuses actions ont été entreprises par les arrondissements et les villes liées pour encourager la marche, en accord avec la *Charte du piéton*. En majorité, les interventions visent la sécurisation des passages piétonniers, des abords des établissements d'enseignement et de santé et des principaux lieux d'embarquement du réseau de transport collectif, par l'aménagement de saillies ou des avancées de trottoirs, par l'amélioration de la signalisation et du marquage ou par le dégagement des intersections. Ces interventions sont souvent effectuées en combinaison avec d'autres mesures d'apaisement de la circulation.

Dans le cadre de la réfection de la rue Chabanel, l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville a opté pour des trottoirs élargis et des avancées de trottoirs aux intersections.

Tout comme la ville centre pour le réseau artériel, plusieurs arrondissements et villes liées ont profité de travaux de réfection routière pour donner plus de place aux piétons dans les rues locales en élargissant les trottoirs, en faisant des surlargeurs pavées sur des axes routiers sans trottoirs ou en pratiquant des ouvertures dans les terre-pleins.

La pratique du déneigement prioritaire des trottoirs se répand également dans le territoire montréalais.



Réseau cyclable

Une somme de 10,6 M\$⁸ a été consacrée à la réalisation du programme 2009 de projets cyclables, qui comportait 49 km de nouvelles voies cyclables (tableau 6).

À l'initiative de l'arrondissement de Verdun, un segment de 900 mètres de voie cyclable a été aménagé dans la Pointe-nord de L'Île-des-Sœurs.

Parmi les réalisations les plus marquantes de 2009, mentionnons le parachèvement de la piste cyclable de la Côte-Sainte-Catherine/Vincent-d'Indy, le chaînon manquant de la piste cyclable Rachel, la phase 2 du chemin Sainte-Marie, l'aménagement de bandes cyclables sur le chemin de l'Anse-à-l'Orme et l'aménagement d'une piste cyclable dans la rue University (phase 1), celle-ci s'harmonisant avec le projet d'écologisation du campus McGill.

Dans le cadre du projet de modernisation de la rue Notre-Dame, une passerelle a été aménagée dans l'axe de la rue Souigny, afin de franchir l'autoroute 25.

L'extension progressive du réseau cyclable va de pair avec la popularité croissante de l'usage du vélo, tant pour des fins récréatives qu'utilitaires. L'engouement pour le vélo utilitaire est par ailleurs confirmé dans la récente *enquête Origine-Destination*, laquelle révèle une augmentation substantielle du cyclisme, soit de 23 % de 2003 à 2008⁹.

Les comptages effectués depuis juillet 2009 dans les tronçons les plus populaires du réseau montréalais montrent un achalandage constant et significatif. Les tableaux suivants affichent la moyenne et le maximum quotidiens des axes cyclables Berri, Brébeuf, De Maisonneuve et Saint-Urbain¹⁰.

Mise aux normes du réseau cyclable actuel

À chaque année, un programme d'interventions corrige plusieurs lacunes et anomalies et restaure certaines parties du réseau cyclable de manière à accroître la sécurité et le confort des utilisateurs. En 2009, des correctifs ont été apportés sur 4 km de voies cyclables, dont celles des rues St-Zotique et Berri.

Réseau blanc de Montréal

À terme, le *réseau blanc* de Montréal s'étendra sur 63 km de voies cyclables. Présentement, 31 km de voies cyclables sont accessibles à l'année, ce qui correspond à près de 50 % de l'objectif initial.

⁸ Les dépenses comprennent des travaux de mise aux normes des voies cyclables et ne comprennent pas des travaux reliés aux piétons.

⁹ Période de 24 heures.

¹⁰ La rue Berri (entre la rue Ontario et le boulevard De Maisonneuve), la rue De Brébeuf (au nord de la rue Rachel), le boulevard De Maisonneuve (entre les rues Peel et Stanley) et la rue Saint-Urbain (entre la rue Villeneuve et l'avenue du Mont-Royal).

Tableau 6 | Réseau cyclable réalisé et mis aux normes en 2009 (en km)

Interventions 2009	Réalisé	Mis aux normes
Arrondissements	36	5
Villes liées	13	0
Total	49	5

Tableau 7 | Statistiques d'achalandage 2009 de quatre sites du réseau cyclable (moyenne journalière et journée la plus fréquentée)**Moyenne journalière**

Mois	Berri	Brébeuf	Maisonneuve	Saint-Urbain*
Juillet	4251	5099	4070	2241
Août	3865	5266	3920	2176
Septembre	3881	4000	4446	2297
Octobre	1921	1131	2535	1872
Novembre	1559	507	2051	1664
Décembre	324	fermée	456	810

* Voie cyclable unidirectionnelle

Journée la plus fréquentée

Mois	Berri	Brébeuf	Maisonneuve	Saint-Urbain*
Juillet	6626	7575	5751	3146
Août	5904	7183	5698	2920
Septembre	5575	7048	6587	2965
Octobre	3852	2205	4610	2682
Novembre	2540	1315	3430	2136
Décembre	1377	fermée	1867	1561

* Voie cyclable unidirectionnelle

Source : Ville de Montréal

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. Société en commandite Stationnement de Montréal, à qui a été confié le mandat de piloter ce projet, a d'abord procédé à l'installation d'un parc de 3000 vélos répartis dans 300 stations stratégiquement localisées au centre de l'agglomération.

Devant le succès inespéré de la phase I, la seconde phase a été devancée et 2000 vélos ainsi qu'une centaine de stations ont été ajoutés. Le service dessert désormais un territoire qui va du fleuve au sud, à l'autoroute Métropolitaine au nord, du boulevard Pie-IX à l'Est, à la rue Atwater et à l'Université de Montréal à l'Ouest (figure 6).

BIXI fait maintenant partie du quotidien de nombreux Montréalais et ce succès se reflète dans les statistiques d'utilisation. Au terme de la première année d'exploitation, au-delà de 1,14 million de déplacements ont été effectués par les quelque 10 775 membres et plus de 100 000 abonnés journaliers.

En raison de ce succès et de la température clémente, l'ouverture de la deuxième saison s'est faite le mardi 20 avril 2010. Cette saison s'annonce prometteuse, le nombre d'abonnements dépassant clairement à ce jour le rythme de l'année dernière.

Le système BIXI s'est vu remettre une autre distinction¹¹, le Prix OR de Leadership de l'Institut d'administration publique du Canada. De surcroît, la communauté BIXI s'étend dans le monde en s'implantant à Boston, Minneapolis, Londres, Melbourne, Washington, Arlington (Virginie), dont sur le campus de la Washington State University.

Interventions en cours en 2010

Aménagements piétonniers

En 2010, Montréal poursuivra la piétonnisation saisonnière de la rue Sainte-Catherine Est. Quant à la rue Saint-Paul, on allongera la période de piétonnisation et la longueur du tronçon.

L'arrondissement de Ville-Marie et l'Université McGill se sont unis pour transformer la rue McTavish en espace piétonnier permanent, entre la rue Sherbrooke et l'avenue du Docteur Penfield. Cette piétonnisation s'inscrit à la fois dans le cadre du projet d'écologisation du campus McGill et d'une volonté de réappropriation de l'espace urbain par l'arrondissement de Ville-Marie.

¹¹ Préalablement, le système BIXI avait reçu le prix *Éco Design FERDIE*, le *Prix OR* du meilleur produit 2009 dans la catégorie *Énergie et développement durable* dans le cadre des prestigieux *Edison Best New Products Awards*. Il fut aussi classé parmi les meilleures inventions de 2008 par Time Magazine.

L'application du *Plan de gestion intégrée des déplacements du Vieux-Montréal* privilégie les aménagements plus favorables aux piétons. Le réaménagement en cours de la place d'Armes accorde plus d'espace aux marcheurs avec des trottoirs élargis et des chaussées réduites avec revêtements de pavé. Dans le cadre du *Plan de transport intégré du Mont-Royal*, cette même logique est adoptée. La chaussée sud du chemin Remembrance, au cœur du parc, sera convertie en voies piétonne et cyclable au cours de l'année 2010. De surcroît, le Quartier des spectacles en construction vise une réduction de la capacité automobile en faveur des piétons et des cyclistes.

Les expériences réussies de piétonnisation au centre-ville incitent d'ailleurs les arrondissements et les villes liées à évaluer les axes potentiels qui pourraient être piétonnisés et d'y inclure cet élément dans l'élaboration des PLD.

Montréal a entrepris de développer, chapitre par chapitre, un guide d'aménagement durable des voies publiques et des parcs qui normalisera les pratiques de génie et d'aménagement en conformité avec les orientations du *Plan de transport*. Une version préliminaire du chapitre sur les *quartiers verts* a été déposée pour consultation. L'approche des *quartiers verts* permet à l'intérieur de périmètres désignés de réduire la place de l'automobile et d'encourager les modes de transport actif et de remplacement de l'automobile.

Réseau cyclable

L'année 2010 devrait être marquée par la réalisation de 55 km de nouvelles voies cyclables à Montréal, portant à près de 557 le kilométrage total du réseau. Parmi les projets d'importance, un lien cyclable de 12,7 km sera aménagé le long des rues Lajeunesse et Saint-Dominique pour relier le boulevard Gouin au centre-ville. L'arrondissement de LaSalle bénéficiera de 4,6 km de nouvelles bandes cyclables le long des rues Senkus, Cordner et Laplante, tandis que l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve verra son réseau prolongé de 3,7 km de bandes cyclables le long du boulevard Pierre-Bernard et de la rue Desmarreau.

Par ailleurs, les travaux d'amélioration du réseau cyclable existant se poursuivront en 2010, avec la mise aux normes de 6 km de voies cyclables. La piste de la rue Rachel, de l'avenue Christophe-Colomb, de la rue De Brébeuf, des boulevards René-Lévesque et De Maisonneuve bénéficieront entre autres de correctifs.

Des discussions sont en cours depuis 2009 avec le Canadien Pacifique (CP) afin de déterminer un tracé optimal pour aménager un lien cyclable nord-sud dans l'axe de l'emprise ferroviaire qui rejoint la passerelle cyclable du pont de l'île Perry.

Figure 5 | Évolution 2004-2010 du nombre de kilomètres de voies cyclables - Agglomération de Montréal

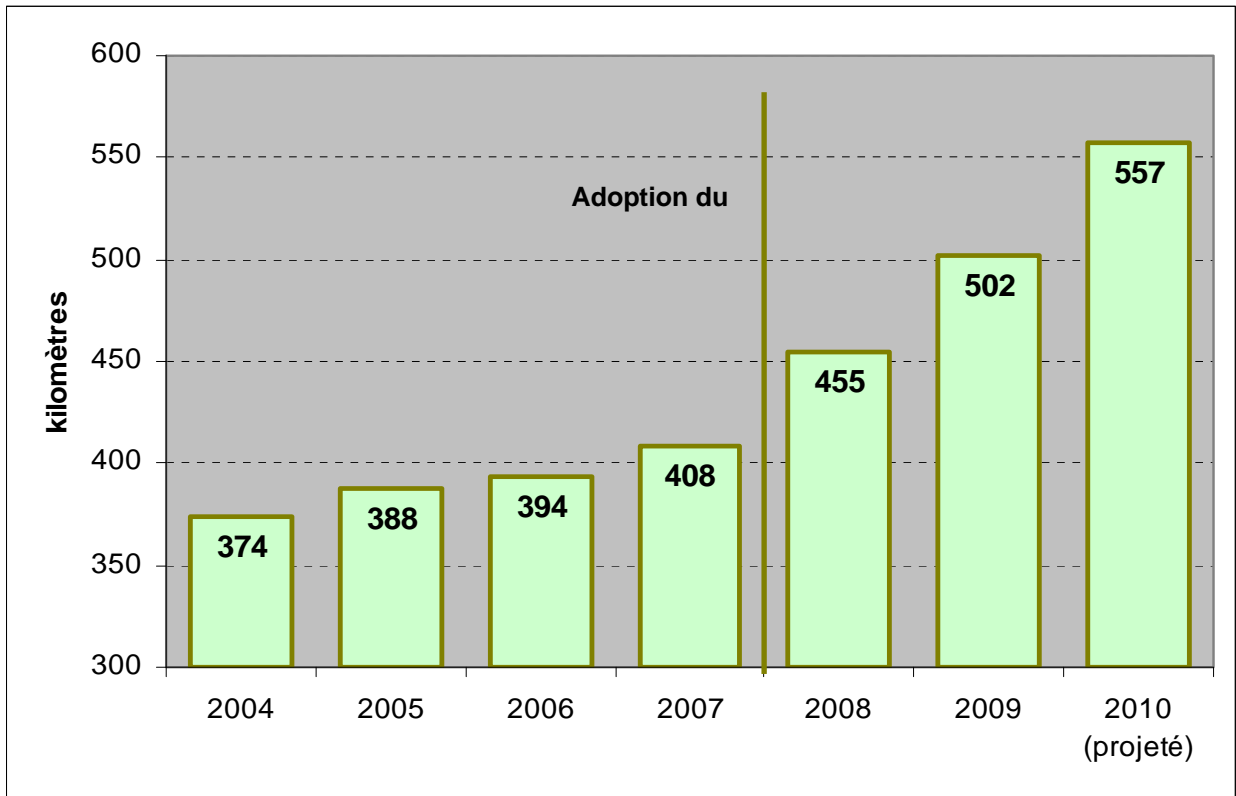
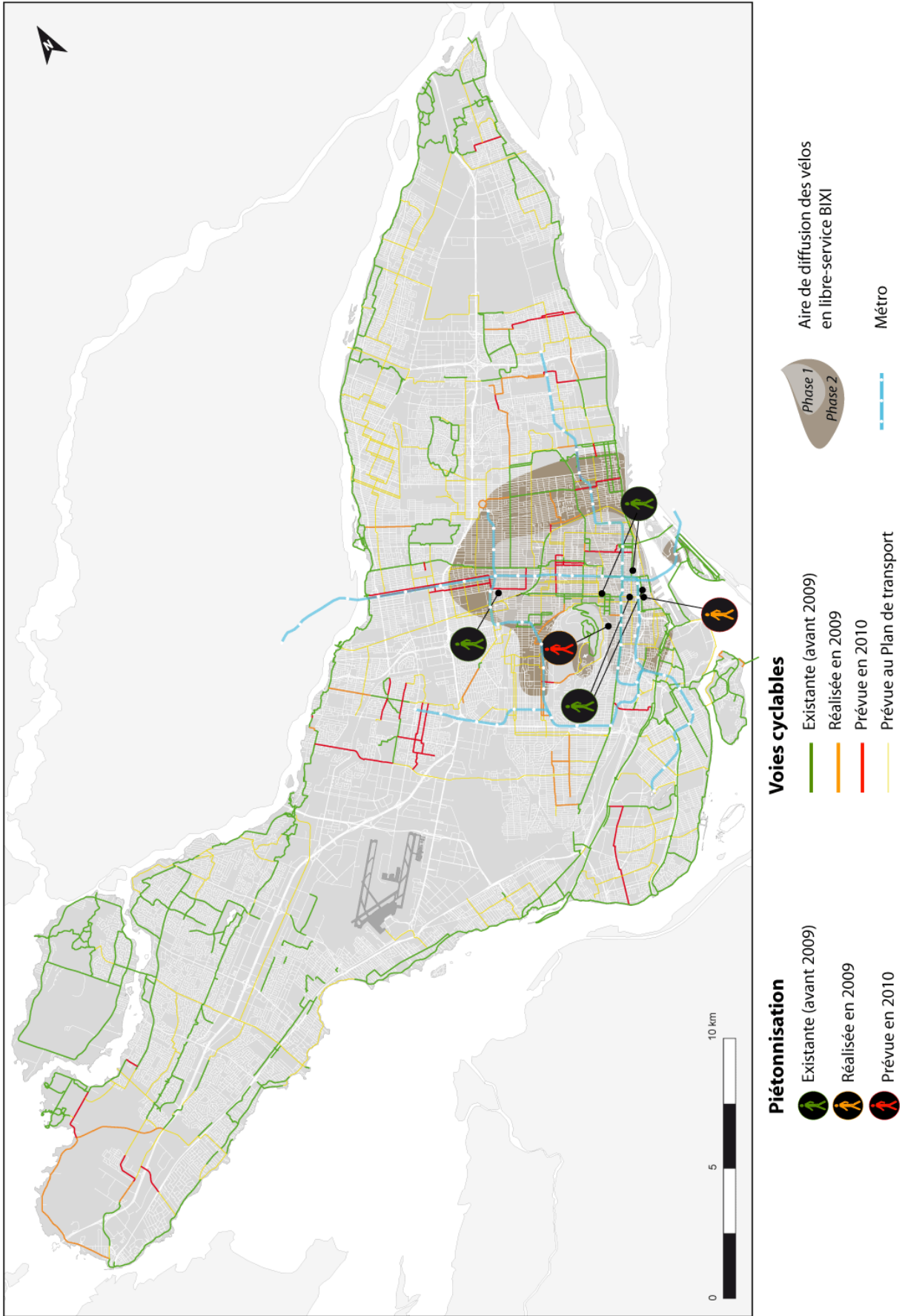


Figure 6 | Interventions en transport actif réalisées en 2009 et en cours en 2010



Synthèse des interventions

Les transports actifs sont en train de façonner la ville. Les quelque 50 km de voies cyclables ajoutés à chaque année, de même que les réaménagements de rue invitent à un nouveau partage de la chaussée en faveur de ceux qui choisissent de se déplacer autrement qu'en automobile.

Le système de vélos libre-service BIXI, déjà à sa deuxième année d'exploitation, marque également le paysage urbain avec ses stations disséminées dans les quartiers, tout en modifiant les habitudes de déplacements des citoyens.

Outre les diverses mesures plus ponctuelles dans le réseau montréalais, les piétonnalisations saisonnières des rues Sainte-Catherine Est et Saint-Paul dépassent le caractère expérimental et sont désormais des événements populaires et attendus.

Le tableau ci-dessous donne un bref aperçu des interventions en transport actif selon leur état d'avancement en 2010.

P0	Inactif
P1	Phase identification
P2	Phase planification
P3	Phase réalisation et suivi
P4	Phase exploitation (intervention réalisée)
c	Intervention en continu (programmes, cibles, etc.)

Tableau 8 | Synthèse des interventions en matière de transport actif

Chantier	Interventions	Ph.	État d'avancement en 2009-2010	Prochaines étapes
13	Doubler le réseau cyclable			
Développer le réseau cyclable		P3	Développement (mai) de la programmation 2010 avec une cinquantaine de kilomètres supplémentaires.	Poursuite du développement du réseau cyclable prévu au <i>Plan de transport</i> .
		P3	Aménagement d'un lien cyclable de 12,7 km dans l'axe Lajeunesse/Saint-Dominique.	
		P3	Aménagement de 4,6 km de bandes cyclables le long des rues Senkus, Cordner et Laplante et de la 90 ^e avenue dans l'arrondissement de LaSalle.	
		P3	Aménagement de 3,7 km de bandes cyclables le long du boulevard Pierre-Bernard et de la rue Desmarteau dans l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.	
	Véloroute	P2	Discussions avec le Canadien Pacifique.	
	Mise aux normes	C	Mise aux normes de 6 km de voies cyclables dont la rue Rachel, l'avenue Christophe-Colomb, la rue De Brébeuf, les boulevards René-Lévesque et De Maisonneuve.	Interventions en continu.
	Développer le réseau blanc	P4	Maintien du réseau à 31 km.	Poursuite du développement.
Vélos libre-service - BIXI	P4	Deuxième saison de BIXI (400 stations, 5000 vélos) - avril 2010.		
14	Mettre en œuvre la Charte du piéton			
<i>Guide d'aménagement durable des rues de Montréal</i>		P2	Dépôt de la version préliminaire du <i>Guide des quartiers verts</i> (chapitre 12 du <i>Guide d'aménagement durable des rues de Montréal</i>).	Consultation.
		P2	Production en cours du chapitre 1 (géométrie).	
Amélioration des conditions de pratique de la marche		P3	Multiples interventions à l'échelle locale de la part des arrondissements et des villes liées.	
15	Consolider le caractère piétonnier du centre-ville et des quartiers centraux			
Piétonnisation de certaines rues		P4	Prolongement jusqu'à la rue Bleury du tronçon piétonnisé de la rue Sainte-Catherine Est.	Poursuite du projet d'écologisation du campus McGill.
		P4	Extension de la section piétonnisée de la rue Saint-Paul et période de fermeture prolongée.	
		P4	Début en mai de la piétonnisation de la rue McTavish.	
Consolider le caractère piétonnier		P3	Transformation de la chaussée sud du chemin Remembrance en voie piétonne et cyclable.	Réaménagement de l'échangeur Remembrance/Côte-des-Neiges.
		P3	Réaménagement de la place d'Armes.	Mise en œuvre du <i>Plan de gestion intégrée des déplacements du Vieux-Montréal</i> .

Des quartiers agréables et sécuritaires pour les Montréalais avec la réduction de la limite de vitesse et les mesures adoptées par les arrondissements.



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, dans le cadre d'une vision «zéro accident» à long terme. D'ici dix ans, la cible est de réduire les accidents de 40 %. Cette cible n'est atteignable que si l'on agit sur plusieurs fronts en même temps, suivant l'approche des trois « E », pour « Engineering » (ingénierie), « Enforcement » (contrôle policier) et « Education » (éducation et sensibilisation).

Par ailleurs, Montréal entend déployer sous peu des *quartiers verts*, qui sont des périmètres urbains dans lesquels la marche et le vélo seront favorisés comme modes de transport de proximité, l'accès au transport collectif sera amélioré et la circulation de transit sera réduite par des mesures dissuasives.

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 2009-2010

Depuis l'adoption du *Plan de transport* en juin 2008, un grand nombre de mesures ont été implantées, tant dans le réseau artériel que dans le réseau local, par les arrondissements et les villes liées. Ces mesures ont toutes contribué à améliorer le bilan de sécurité des déplacements sur le territoire de l'agglomération.

Comme les piétons comptent pour plus de 50 % des victimes des accidents mortels à Montréal, les mesures et les interventions ciblent toujours les besoins des piétons en priorité, suivis de ceux des cyclistes et, ensuite, de ceux des automobilistes.

Adapter l'aménagement des rues

Le programme de sécurisation des intersections a permis de sécuriser 39 carrefours au cours de l'année 2009. Parmi ces carrefours, 23 sont situés dans trois artères importantes : la rue Berri entre les rues Sainte-Catherine et du Champ-de-Mars, le boulevard Des Trinitaires entre les Irwin et Hamilton et le boulevard Décarie à divers endroits. Tel qu'il est illustré à la figure 7, plus de la moitié des intersections sécurisées sont situées dans l'arrondissement du Sud-Ouest (13) et au centre-ville de Montréal (8). Ce sont des intersections caractérisées par le plus grand nombre d'accidents avec piétons, cyclistes et occupants de véhicules. Un projet pilote, dont le but est de sécuriser et d'améliorer vingt traverses d'écoliers, a été réalisé en 2009.

Plusieurs arrondissements ont adopté diverses interventions destinées à sécuriser les abords des écoles, des hôpitaux et des stations de métro et de train. Ils ont apporté une attention particulière à l'amélioration de la signalisation, du marquage et, dans certains cas, de la visibilité aux endroits névralgiques. Les arrondissements de Rosemont-La Petite Patrie, de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles et de Verdun ont instauré des programmes spécifiques d'amélioration de la sécurité aux abords des écoles.

L'implantation de la réduction de la limite de vitesse de 50 à 40 km/h dans les rues locales a démarré à l'automne 2009 et se poursuivra en 2010. Le déploiement a été complété dans cinq arrondissements, en janvier 2010, et se poursuit dans les autres. Les villes reconstituées ont été informées, à l'été 2009, du démarrage de ce projet dans la Ville de Montréal. La Ville de Côte-Saint-Luc a par ailleurs amorcé les démarches pour la réduction de la limite de vitesse dans les rues résidentielles locales.

Dans le cadre du concept des *quartiers verts*, une étude a été lancée en 2009 afin de déployer un plan d'apaisement, 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 afin d'intégrer la population locale à l'élaboration des mesures qui permettront de diminuer de façon permanente la circulation de transit et de la canaliser dans la rue Notre-Dame.

L'apaisement de la circulation dans les rues prend de multiples formes grâce aux efforts des arrondissements et des villes liées. Ainsi l'arrondissement de Saint-Laurent a installé 12 radars affichant la vitesse, en plus d'intervenir à six endroits en réduisant la largeur de la chaussée et en installant des dos d'âne amovibles.

L'arrondissement de Ville-Marie a investi dans la construction de dos d'âne permanents à cinq endroits et de trois dos-d'âne amovibles à titre de projet pilote.

L'arrondissement d'Anjou a réaménagé la géométrie de certaines rues, alors que l'arrondissement du Plateau-Mont-Royal a construit des saillies et des dos d'âne, a réduit la limite de vitesse et a installé des radars de vitesse dynamiques. L'arrondissement de Lachine a diminué la largeur de voies par le marquage de la chaussée et a installé des radars de vitesse dynamiques.

Quant aux arrondissements de Côte-de-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, de La Salle, de L'Île-Bizard-Sainte-Geneviève, d'Outremont, de Saint-Léonard et de Verdun, ils ont rétréci la chaussée des rues par diverses techniques, telles la construction de saillies, l'installation de bornes de ralentissement et de bollards ainsi que le marquage de la chaussée.

La Ville de Côte-Saint-Luc a implanté une nouvelle signalisation (panneaux et marquage) pour inciter les automobilistes à ralentir. Elle a également installé des bacs de fleurs pour réduire la largeur de la chaussée. La Ville a aussi réaménagé l'intersection Fleet/Cavendish pour améliorer la sécurité. Pour sa part, la Ville de Dollard-des-Ormeaux a réduit la largeur de la chaussée à certains endroits pour apaiser la circulation.

Changer le comportement des usagers

En 2009, dans le cadre de campagnes de sécurité routière, le SPVM et ses postes de quartier de l'ensemble du territoire de l'agglomération ont ciblé les mêmes thèmes qu'en 2008, soit le déneigement, les piétons, les cyclistes et la rentrée scolaire. Ces campagnes comportaient des actions de prévention, de sensibilisation et d'émission de contraventions.

En plus de ces campagnes, le nombre accru de policiers dédiés à la sécurité des déplacements a permis une application plus ciblée du *Code de la sécurité routière*. Cette application s'est traduite par une surveillance accrue des comportements des usagers. Ainsi les policiers de Montréal ont émis, en 2009, un peu plus de 609 000 constats d'infraction. Les opérations de sensibilisation (344) et de contrôle (947) des piétons se sont accrues de près de 50 %. Ces opérations ont abouti à l'émission de 11 900 constats d'infraction aux piétons fautifs. Il y a eu aussi une augmentation de 8,4 % des opérations de contrôle de l'alcool au volant, ce qui a mené à un peu plus de 1900 arrestations sur les 30 300 personnes interpellées.

On peut souligner certaines initiatives : celle de l'arrondissement de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles qui a aménagé deux passages surélevés aux voies ferrées ou encore celle de l'arrondissement de Rosemont-La Petite Patrie qui a installé une signalisation dynamique aux abords des passages pour piétons et écoliers ainsi que du marquage permanent.

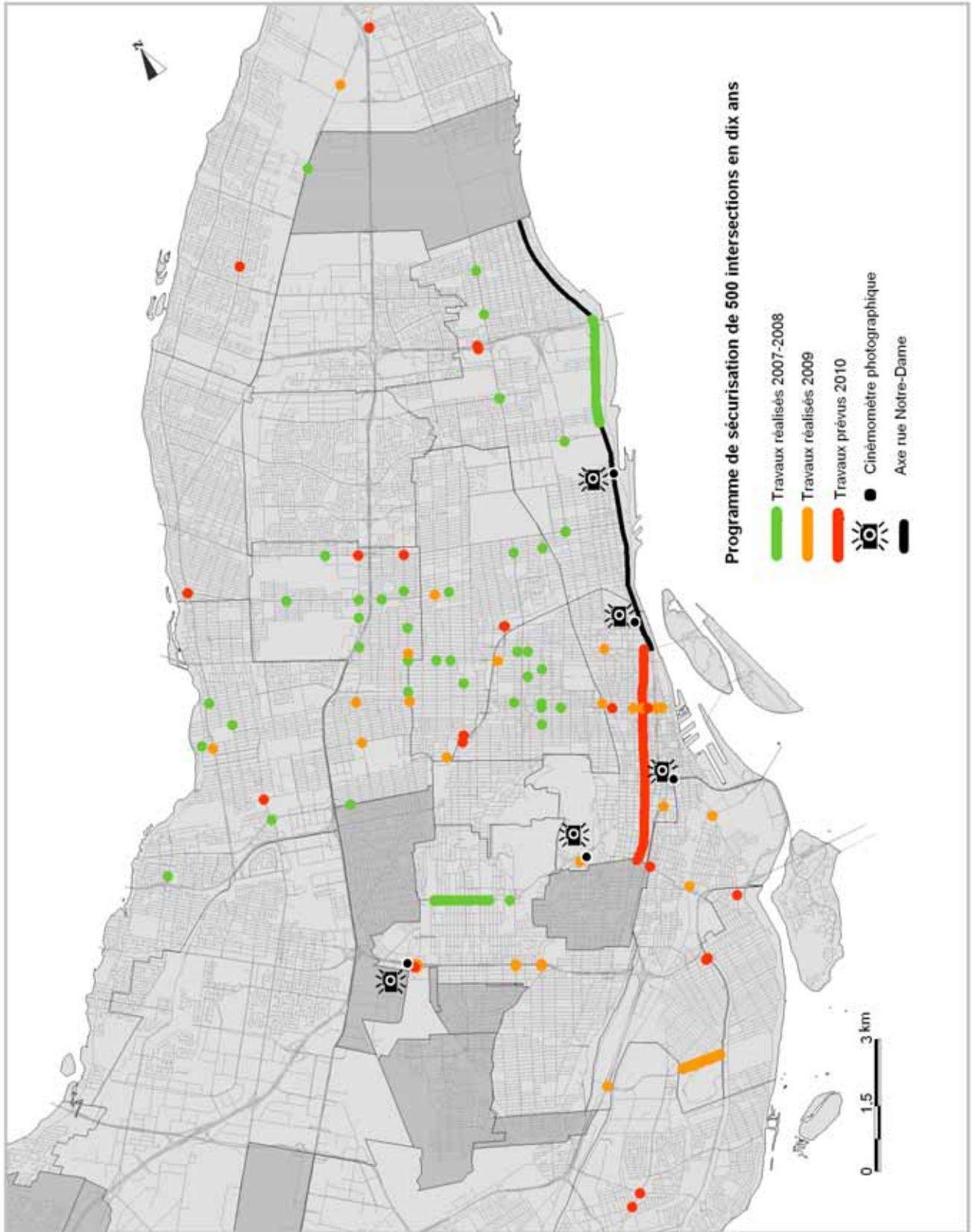
L'année 2009 a vu l'arrivée de nouveaux règlements et lois concernant la pose obligatoire de pneus d'hiver, l'interdiction de la marche au ralenti des moteurs des véhicules et la limitation de la vitesse à 40 km/h dans les rues locales de Montréal. Les policiers de Montréal ont appliqué ces nouvelles dispositions juridiques et ont émis quelque 900 constats d'infraction. Puisque certains de ces règlements ne sont entrés en vigueur qu'à la fin de 2009, il est attendu que, pour 2010, les statistiques seront plus significatives puisqu'elles couvriront une année complète.

Par ailleurs, la campagne de sécurité corporative de la Ville portant le thème *En sécurité dans nos quartiers*, lancée au printemps 2009, s'est poursuivie jusqu'à la fin de l'année. Elle visait à améliorer les conditions de déplacements dans les quartiers, tant à l'égard de la sécurité que de la convivialité. Les divers usagers de la route, piétons, conducteurs et cyclistes étaient 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 les murs d'abribus des 19 arrondissements de Montréal.

Cette campagne s'est déclinée en deux volets, soit la rentrée scolaire, la sécurité des piétons - avec l'appui de la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ). Après l'implantation du 40 km/h dans les quartiers résidentiels, un troisième volet s'est ajouté à la campagne en cours pour faire respecter cette nouvelle signalisation.

En 2009, Montréal a soutenu le gouvernement du Québec dans le déploiement du projet pilote de cinémomètres photographiques et de surveillance aux feux rouges auprès de cinq sites du territoire de l'agglomération. Un premier rapport d'évaluation du projet pilote est attendu à l'automne 2010.

Figure 7 | Carrefours sécurisés et sites du projet pilote de radars photo et de surveillance aux feux rouges



Bureau de la sécurité des déplacements

La mise sur pied du bureau de la sécurité des déplacements a fait l'objet de discussion entre la Direction des transports et le SPVM et a mené à la rédaction d'un document d'orientation préliminaire en 2009 et, en particulier, à la définition d'une structure organisationnelle. Une version finale du document et un plan de déploiement du bureau seront produits en 2010.

La Table de concertation sur la sécurité, qui réunit les 19 arrondissements de Montréal, a également été créée et mise en marche. Une table de consultation avec les partenaires sera lancée en 2010. Les villes reconstituées seront invitées à faire partie de l'une de ces deux tables.

En conclusion, le bilan positif de l'année 2008 est maintenu en 2009. Le tableau 9 montre une réduction des décès. Cependant, il y a eu une augmentation des blessés. Les efforts déployés par les partenaires et le déploiement de diverses interventions devront continuer pour que la cible de réduire de 40 % les accidents en dix ans soit atteinte.

Tableau 9 | Évolution du nombre d'accidents, de mortalités et de blessés, 2007-2009

Accidents par type et par gravité	2007	2008	2009	% 2009 vs 2008
Accidents mortels (décès)	38 (38)	33 (33)	31 (33)	-6,1 %
Piétons décédés	24	18	18	0 %
Cyclistes décédés	4	2	3	50,0 %
Accidents avec blessés graves	307	221	225	1,8 %
Accidents avec blessés légers	6021	5236	5606	7,1 %
Accidents avec dommages matériels seulement	30 465	31 895	29 544	-7,4 %
Total :	36 831	37 405	35 409	-5,3 %

Source : SPVM, *Bilan 2009* / Les données du présent bilan comportent des ajustements par rapport au bilan 2008-2009.



Interventions en cours en 2010

Le tableau 10 résume les interventions en cours de réalisation en 2010. Le programme de sécurisation des carrefours se poursuit en 2010. Près de 50 intersections seront sécurisées au cours de 2010, portant le nombre de carrefours sécurisés à plus de 150 depuis l'amorce du programme au cours de 2007. Puisqu'un grand nombre d'intersections à sécuriser font partie d'autres programmes d'interventions, leur réalisation peut être reportée pour diverses raisons. Un grand nombre d'intersections qui présentent un potentiel d'amélioration sont à l'étude en 2010.

Le contrôle policier visant le respect du *Code de la sécurité routière* sera soutenu et continué en 2010. Le SPVM réalisera ses campagnes de sécurité routière ciblées avec l'appui de campagnes de communication de ses partenaires. Les résultats de la mise en place des équipements de radars photo auprès de deux sites et de surveillance aux feux rouges à trois carrefours, amorcée depuis mai 2009, seront analysés en août 2010 et un rapport d'évaluation sera déposé.

Le déploiement du 40 km/h dans les rues locales se poursuivra en 2010 dans le territoire de 14 arrondissements.

Synthèse des interventions

Le tableau ci-dessous donne un bref aperçu des interventions selon leur état d'avancement en 2010.

P0	Inactif
P1	Phase identification
P2	Phase planification
P3	Phase réalisation et suivi
P4	Phase exploitation (intervention réalisée)
c	Intervention en continu (programmes, cibles, etc.)

Tableau 10 | Synthèse des interventions en matière de sécurité des déplacements et d'amélioration de la qualité de vie, 2009-2010

Chantier	Interventions	Ph.	État d'avancement en 2009-2010	Prochaines étapes
16	Redonner aux résidents des quartiers montréalais la qualité de vie qui leur revient			
	<i>Quartiers verts</i>	P1	Étude en cours sur divers concepts d'application.	Décision à venir de la Ville sur le concept retenu.
	<i>Guide d'aménagement durable des rues de Montréal</i>	P3	Chapitre 12 (<i>quartiers verts</i>) - une version préliminaire présentée aux arrondissements.	Poursuite de la rédaction des autres chapitres.
17	Accroître la sécurité des déplacements			
	Sécurisation de 50 carrefours par année	P3	105 carrefours sécurisés depuis le début du programme et 50 autres seront sécurisés en 2010.	Poursuite du programme.
	Campagne de sensibilisation	P3	Campagne de la Ville, du SPVM, de la SAAQ et des partenaires pour l'ensemble du territoire de l'île de Montréal. Thèmes : les piétons, les cyclistes et la rentrée scolaire.	Poursuite des campagnes.
	Cinémomètres photographiques	P3	Projet-pilote en cours.	Évaluation en août 2010.
	Mise aux normes des feux de circulation	P3	<ul style="list-style-type: none"> 50 feux de circulation seront mis aux normes en 2010; Phase 1 terminée (800 feux réalisés depuis 2002). 	Poursuite du programme de la phase 2.
	Bureau de la sécurité des déplacements	P2	Démarrage du bureau à l'automne 2009.	Élaboration du document d'orientation et du programme de travail.
	Réduction de la limite de vitesse à 40 km/h	P3	Déploiement dans cinq arrondissements.	Déploiement complet en 2010.

Montréal entretient et développe son réseau routier dans une perspective de développement économique durable.



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. Entre 2006 et 2009, ce sont plus de 600 km de voies de circulation qui ont fait l'objet de réfection ou de reconstruction dans le but de maintenir un réseau de qualité pour les Montréalais.

Les travaux entrepris depuis l'adoption du *Plan de transport* ont permis de promouvoir un partage de l'emprise routière en faveur des transports collectif et actif. L'effort pour l'harmonisation du réseau de camionnage de Montréal continue et, finalement, les travaux de modernisation des feux de circulation et d'implantation des systèmes de gestion dynamique de la circulation se sont poursuivis.

Réalisations 2009-2010

Maintien des actifs et réfection routière

Un montant de 172 M\$ a été consacré, en 2009, à la réfection et à la réparation des chaussées, des trottoirs et des structures du réseau routier de l'agglomération. Cependant, en 2010, pour des raisons de disponibilités financières, la Ville a réduit à 89,4 M\$ les sommes consacrées à la réfection du réseau routier. La figure 8 montre les interventions sur le réseau artériel en 2009 et celles qui sont prévues en 2010.

Parachèvement et réaménagement du réseau

En 2009, les travaux conjoints entrepris par la Ville et le MTQ, pour réaliser la rue Souigny, ont été achevés dans le cadre du projet de modernisation de la rue Notre-Dame. De plus, les travaux de reconstruction de l'échangeur Dorval ont débuté avec la participation de plusieurs partenaires. La mise en service du nouvel échangeur est prévue pour 2015.

Dans le cadre du raccordement des boulevards Cavendish et Henri-Bourassa, le boulevard Marcel-Laurin est en cours de réalisation du revêtement et la construction des infrastructures souterraines du boulevard Cavendish est amorcée.

Concernant l'important projet Turcot, la Ville a déposé durant les audiences du Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE) un mémoire pour demander des modifications au projet, tel que proposé par le MTQ. La Ville favorise plutôt un concept qui donne plus de place au transport en commun, aux dépens de l'automobile, qui contribue à réduire les émissions de gaz à effet de serre et les polluants atmosphériques et qui évite le plus possible l'expropriation des habitations. En ce sens, un concept a été publiquement proposé par la Ville en avril dernier.

D'autres projets sont également en phase avancée de planification. Il s'agit de l'élaboration des rapports d'avant-projet préliminaire pour les réaménagements des intersections Côte-des-Neiges/Remembrance et Pie-IX/Henri-Bourassa. Le réaménagement de cette dernière constitue une première étape dans l'implantation d'un SRB le long du boulevard Pie-IX.

De plus, Montréal planifie le prolongement du boulevard Maurice-Duplessis, entre les boulevards Rivière-des-Prairies et Saint-Jean-Baptiste. En plus d'assurer la continuité du réseau artériel, le prolongement de ce lien routier permettra 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.

En ce qui concerne le projet de modernisation de la rue Notre-Dame et le projet connexe d'implantation de mesures d'apaisement de la circulation dans les quartiers limitrophes, le MTQ et la Ville auront à redéfinir les orientations afin de faire progresser le projet.

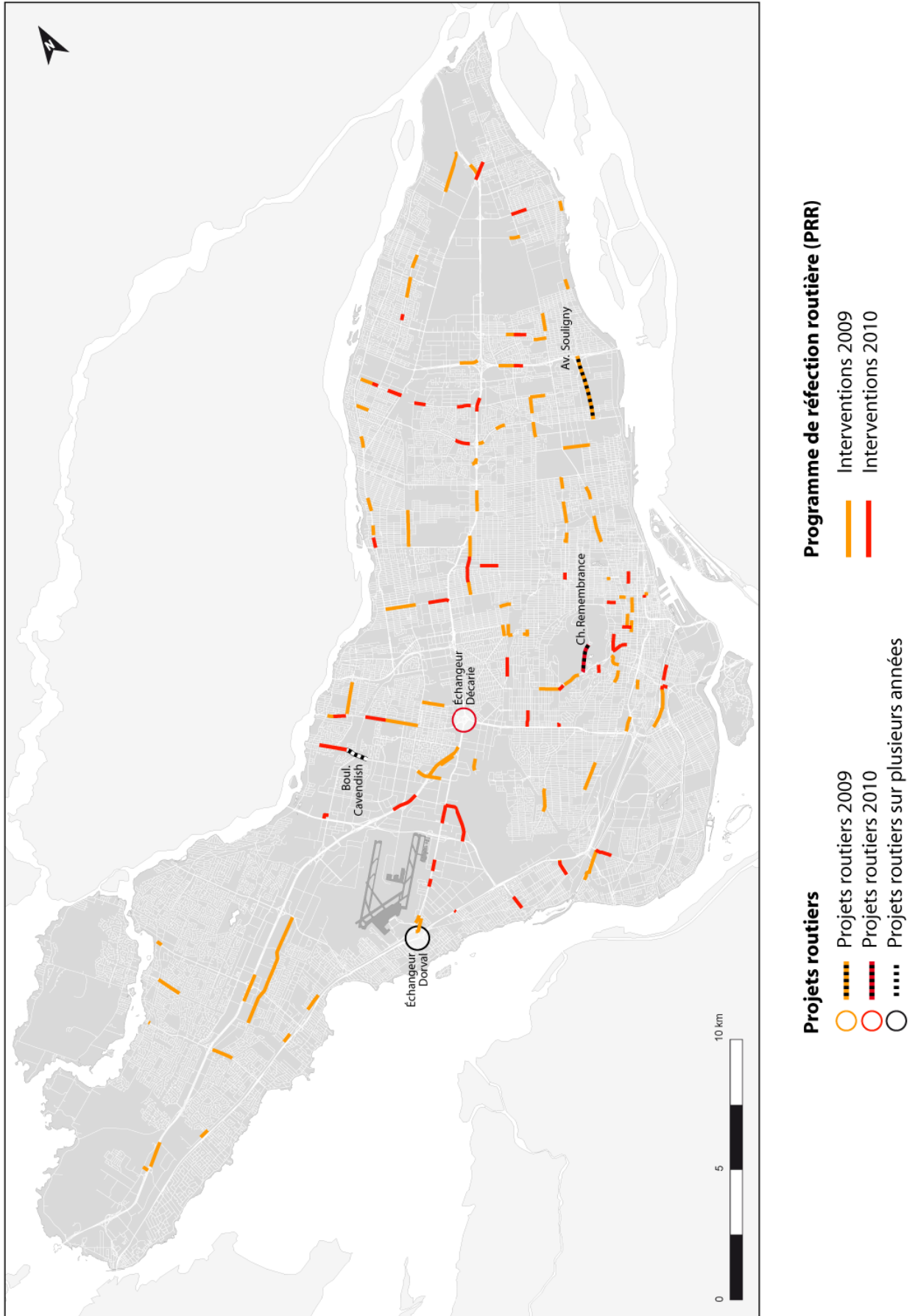
Dans le cadre du partage de la chaussée entre les divers usagers, le projet de réaménagement de la Place-d'Armes qui redonnera plus de place aux piétons et les bandes cyclables et chaussées désignées redonneront une partie de la chaussée aux cyclistes.

Gestion de la circulation et du réseau routier

Les efforts pour moderniser les feux de circulation se sont poursuivis. Entre 2002 et 2009, 750 feux de circulation ont été mis à jour. Au cours de 2010, 50 autres intersections seront mises à jour, ce qui complétera la phase 1 de ce programme. De plus, la mise en service des systèmes de gestion dynamique des feux de circulation dans les axes Henri-Bourassa, Sherbrooke et Pie-IX a été complétée en 2009, alors que celle des systèmes de l'axe Crémazie le sera en 2010.

À terme, pour doter la Ville de Montréal de la fine pointe des systèmes de transport intelligents (STI), un Centre de gestion de la mobilité et de la sécurité urbaine (CGMSU) est en cours d'implantation. Afin d'assurer une plus grande sécurité aux usagers, les actions de ce centre seront coordonnées avec le Centre intégré de gestion de la circulation du MTQ.

Figure 8 | Interventions sur le réseau routier artériel, 2009-2010



Transport des marchandises et déplacements à vocation économique

Bien que la plupart des interventions du *Plan de transport* soient en appui à l'économie montréalaise, certaines touchent davantage à la compétitivité de Montréal en tant que pôles commercial et industriel, voire de plaque tournante du transport des marchandises.

Les multiples rôles de la Ville dans le domaine de l'activité économique constituent des défis constants parce qu'elle doit adopter un positionnement logique et équilibré en matière de transport, d'aménagement du territoire et de stratégie économique. Les défis sont d'abord quantitatifs. Avec l'explosion du commerce mondial et de la demande de biens, l'industrie du transport des marchandises connaît une croissance ininterrompue.

L'utilisation accrue des infrastructures doit alors se conjuguer avec la volonté de Montréal de préserver la qualité de vie urbaine, tout en restant un centre d'activités performant. Les défis sont aussi qualitatifs en raison des changements structurels que connaît le transport des marchandises, soit la délocalisation de l'industrie manufacturière, les nouvelles pratiques logistiques et de distribution ainsi que l'intermodalité.

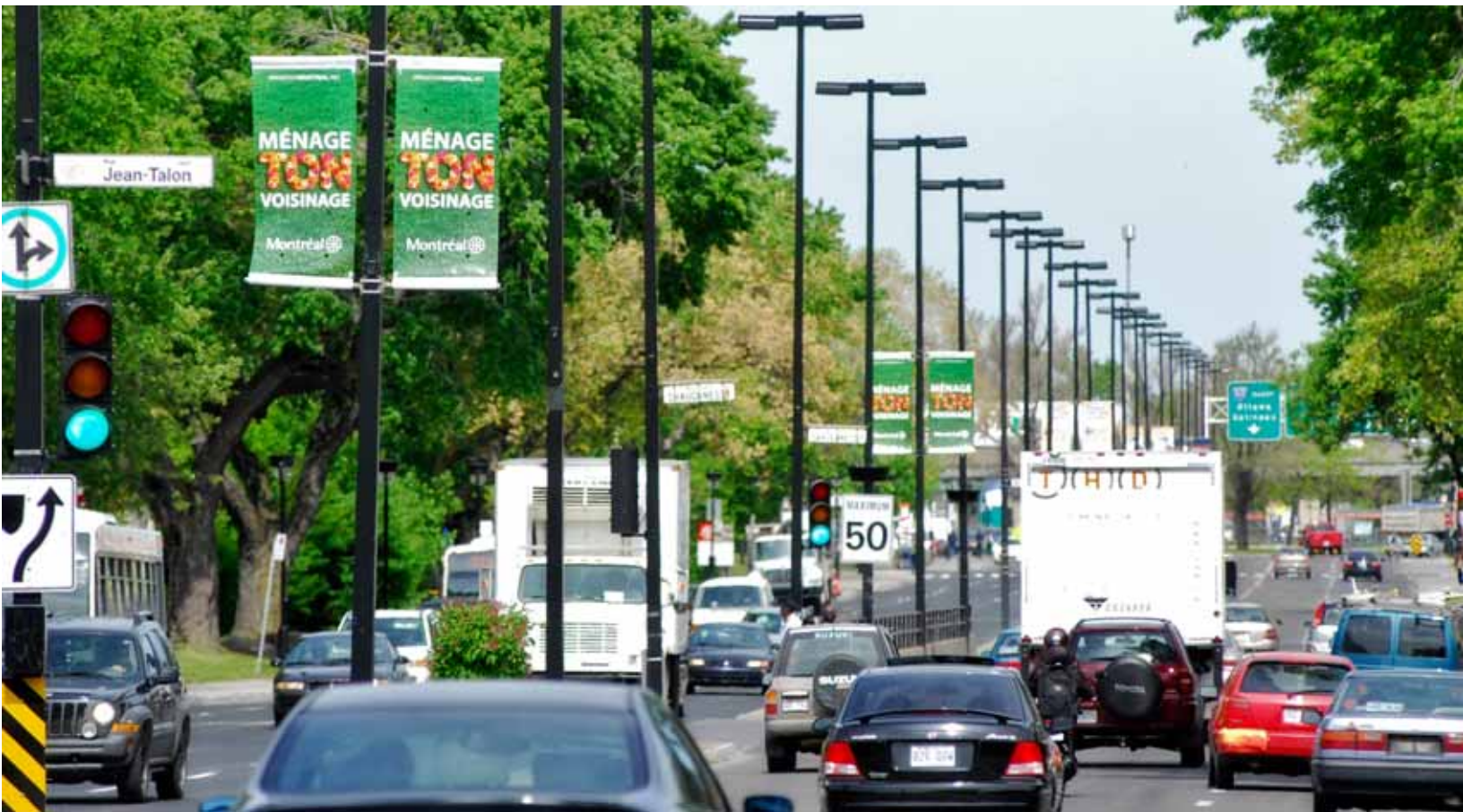
Étendre le réseau de camionnage au territoire de l'agglomération

Montréal souhaite compléter son réseau de camionnage pour l'ensemble de son territoire. Le réseau vise à encadrer les parcours des camions à la fois pour faciliter la circulation de ceux-ci et pour protéger la quiétude des milieux de vie. Chaque arrondissement et ville reconstruite est responsable de la planification de son réseau de camionnage, mais l'agglomération de Montréal assure la coordination de l'ensemble du réseau, notamment par la production et la diffusion de produits d'information comme une carte.

La mise en place du réseau de camionnage est partiellement réalisée puisque 13 arrondissements et trois villes liées ont un règlement en vigueur. Des démarches sont en cours dans les autres entités en vue d'instaurer une réglementation. Le réseau de camionnage est conforme à la politique du MTQ sur la circulation des véhicules lourds, qui exige l'uniformité des définitions, une cohérence de la signalisation, l'intégration des réseaux entre municipalités et l'uniformité des règlements. Un produit cartographique pour diffuser le réseau mis à jour sera produit à l'automne 2010.

Participer au projet de Porte continentale Ontario-Québec

Montréal s'est associée 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 Ontario-Québec doit présenter au cours de l'année 2010 une stratégie nationale basée sur une série d'études et de consultations effectuées en 2009. Dans un mémoire d'un groupe de travail, coordonné par le Comité interrégional pour le transport des marchandises et auquel Montréal participait, les enjeux et les priorités d'action métropolitaines ont été exprimés.

Une fois la stratégie rendue publique, un plan d'action présentera un ensemble de priorités d'investissements et de politiques pour améliorer la compétitivité du Québec et de l'Ontario en termes de commerce international.

Améliorer le service de trains sur la ligne Montréal-Toronto

Le *Plan de transport* a reconnu l'importance stratégique du corridor Québec-Windsor pour les trains de voyageurs, particulièrement sur le tronçon compris entre Montréal et Toronto. Plusieurs démarches ont été amorcées en 2009 à ce sujet.

Une étude importante, commandée par les gouvernements du Canada, du Québec et de l'Ontario et actuellement en cours, actualise les études de faisabilité réalisées dans les années 1990 concernant l'implantation d'un train haute vitesse dans le corridor Québec-Windsor.

Une étude prospective multipartite, à laquelle participent l'agglomération de Montréal, la CMM et d'autres villes du corridor, examine la faisabilité économique et technique d'un projet de train rapide Québec-Windsor. Un rapport final sera déposé en 2010 et fera état d'études spécifiques pour chacune des villes.

Interventions en cours en 2010

Reconstruction de l'échangeur Dorval

Les travaux prévus en 2010 sont notamment la poursuite de la construction des ponts d'étagement, le réaménagement de l'avenue Cardinal et la construction de la rue McMillan.

Réalisation du train de l'Est – Parachèvement du boulevard Maurice-Duplessis

L'avant-projet définitif sera complété en septembre 2010. Il permettra de bonifier le projet et d'affiner l'estimation des coûts. En parallèle, des études géotechniques sont réalisées pour caractériser les sols. Les plans et devis seront amorcés à l'automne.

Réalisation du train de l'Est – 56^e rue

L'AMT a reporté la mise en service du train de l'Est à l'été 2012. Elle revoit présentement certains concepts, dont le stationnement de longue durée de la future gare Pie-IX. Le projet SRB Pie-IX devra être intégré au concept, notamment pour l'aménagement de l'intersection de la 56^e rue et du boulevard Pie-IX. Un premier plan concept a été élaboré par les arrondissements concernés et l'étude géotechnique est présentement en cours de réalisation. Le plan concept devra toutefois être revu selon les modifications de l'AMT. La Ville prévoit qu'un avant-projet définitif sera disponible à la fin de 2010.

Amélioration des déplacements sur le mont Royal et la chaussée sud du Chemin Remembrance

Conformément au *Plan de transport intégré du Mont-Royal*, les travaux reliés à la fermeture de la chaussée sud du chemin Remembrance sont actuellement en cours. Le projet consiste à fermer la chaussée sud du chemin Remembrance à la circulation automobile, entre le chemin de la Côte-des-Neiges et la voie Camilien-Houde. La chaussée sud du chemin Remembrance sera dédiée uniquement aux piétons, aux cyclistes, aux véhicules d'urgence ainsi qu'aux véhicules de service pour l'entretien du parc. La voie nord deviendra bidirectionnelle pour maintenir l'accessibilité véhiculaire au parc. Le projet a comme objectif principal de réduire la circulation de transit dans le parc du Mont-Royal et de changer les habitudes de déplacements des usagers.

Réaménagement du complexe Turcot

La Ville a affiché clairement son opposition au projet tel que présenté par le MTQ. Par ailleurs, la Ville a proposé au MTQ un autre concept plus urbain et plus intégrateur. Les discussions se poursuivent activement pour en arriver à un concept mieux intégré répondant aux impératifs de mobilité durable prônés par la Ville.

Études de concept et de faisabilité

Des études seront réalisées pour différents projets de boulevards. Plus précisément, dans l'Ouest de l'Île, ces projets sont : le boulevard dans l'emprise de l'autoroute 440, le prolongement du boulevard Jacques-Bizard et le nouveau lien entre l'île de Montréal et l'Île-Bizard. Dans l'Est, le concept de réaménagement du boulevard Sherbrooke Est sera révisé dans le tronçon à la hauteur de la future gare du train de l'Est.

Réfection de l'échangeur des autoroutes 40 et Décarie

Un protocole d'entente entre la Ville et le MTQ est en cours d'approbation par les autorités politiques. Quant aux travaux, ils débuteront en juin 2010 et seraient complétés en décembre 2012.

Mise aux normes des feux de circulation

Cinquante intersections seront mises aux normes en 2010 pour compléter la phase 1 du programme de mise aux normes.

Synthèse des interventions

Le tableau ci-dessous donne un bref aperçu des interventions selon leur état d'avancement en 2010.

P0	Inactif
P1	Phase identification
P2	Phase planification
P3	Phase réalisation et suivi
P4	Phase exploitation (intervention réalisée)
C	Intervention en continu (programmes, cibles, etc.)

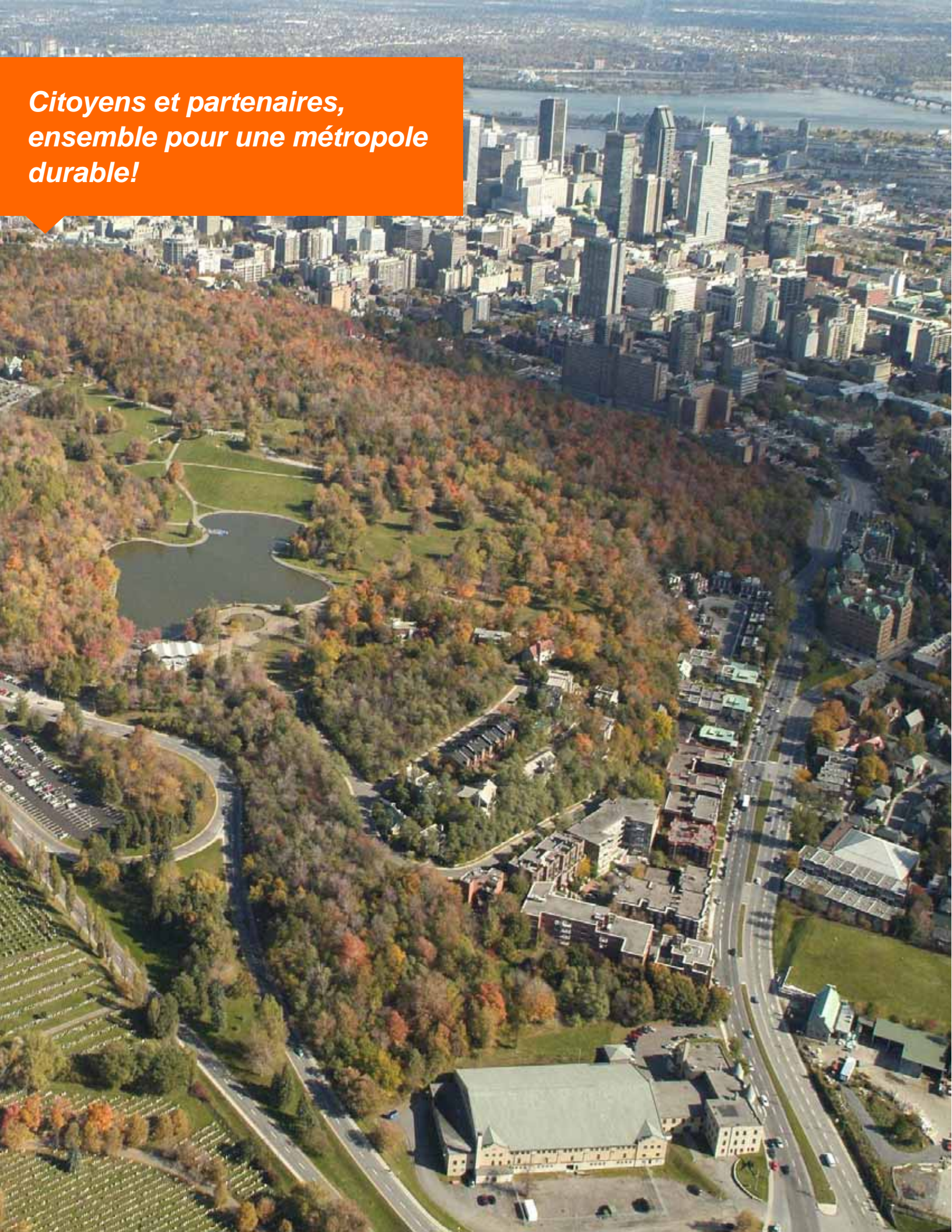
Tableau 11 | Synthèse des interventions sur le réseau routier et en faveur du transport à vocation économique

Chantier	Interventions	Ph.	État d'avancement en 2009-2010	Prochaines étapes
7	Installer une plus grande capacité en transport en commun dans le corridor Champlain-Bonaventure			
	Transformer l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain	P2	<ul style="list-style-type: none"> À la suite du mandat confié par Montréal en septembre 2007, dépôt par la Société du Havre d'un avant projet détaillé de la phase 1 du réaménagement de l'autoroute Bonaventure en mars 2009; Consultation publique en novembre 2009; Dépôt du rapport par l'OCPM. 	<ul style="list-style-type: none"> Révision du concept; Annonce des travaux.
		P1	<ul style="list-style-type: none"> Concept en révision; Plans et devis en cours. 	<ul style="list-style-type: none"> Annonce des travaux; Réalisation de travaux préparatoires (infrastructures souterraines) par Montréal.
11	Modernisation de la rue Notre-Dame			
	Projet de modernisation	P0	Révision du concept afin de réduire les coûts du projet.	Projet est en suspens et en attente d'une redéfinition.
12	Réaliser le Train de l'Est			
	Prolonger le boulevard Maurice-Duplessis	P2	Définition du projet global, incluant un accès à la gare de Rivière-des-Prairies, en 2012.	Entente AMT/Ville sur le partage des coûts des accès à la gare de Rivière-des-Prairies.
18	Entretenir et compléter le réseau routier de l'île			
	Programme de réfection du réseau routier	P3	Réfection et réparation de chaussées, de trottoirs et de structures : 46,1 M\$ en 2010.	Poursuite du programme de maintien des actifs de la voirie.
	Mettre aux normes les feux de circulation	P3	800 intersections terminées sur 2000.	Poursuite de la mise aux normes phase 2.
	Implanter la gestion dynamique des feux de circulation	P3	Implantation terminée dans trois axes majeurs, soit Henri-Bourassa, Sherbrooke et Pie-IX.	Implantation sur le boulevard Crémazie en 2010.
	Prolonger le boulevard Jacques-Bizard	P1	Définition du concept à la suite d'analyse des besoins et de la fonctionnalité.	Étude de faisabilité.
	Aménager le boulevard 440	P1	Identification et choix des scénarios à soumettre au MTQ.	Finaliser les paramètres d'un protocole d'entente entre le MTQ et la Ville et entreprendre l'étude de faisabilité.

Tableau 11 (suite) | Synthèse des interventions sur le réseau routier et en faveur du transport à vocation économique

Chantier	Interventions	Ph.	État d'avancement en 2009-2010	Prochaines étapes
18	Entretien et compléter le réseau routier de l'île (suite)			
	Réaménager l'intersection Côte-des-Neiges/Remembrance	P2	<ul style="list-style-type: none"> Sécurisation de l'intersection étagée; Début de l'étude d'avant-projet d'un carrefour à niveau en 2010. 	Plans et devis à venir.
	Raccorder les boulevards Cavendish et Henri-Bourassa	P3	Modifications aux carrefours Marcel-Laurin/Henri-Bourassa et Keller/Laurentien effectuées en 2008.	Raccordement et réaménagements connexes à terminer en 2010-2011.
		P2	<ul style="list-style-type: none"> Resurfacement du boulevard Marcel-Laurin afin d'en augmenter la capacité; Construction des infrastructures du boulevard Cavendish. 	
	Réaménager le complexe Turcot	P2	Former un comité conjoint MTQ-Ville : Table d'information des élus municipaux (5 mai 2009).	Révision du concept.
		P2	Compléter l'avant-projet préliminaire, réaliser les audiences publiques (BAPE) : dépôt des mémoires (juin 2009) et dépôt du rapport du BAPE (septembre 2009).	
	Réaménager le carrefour Pie-IX/Henri-Bourassa	P2	Avant-projet en 2010.	Début des travaux en 2011.
19	Faciliter le transport des marchandises et les déplacements à vocation économique			
	Réaménager l'échangeur Dorval	P3	<ul style="list-style-type: none"> Début des travaux en avril 2009; Travaux préparatoires effectués en 2008. 	Fin des travaux en 2015.
	Étendre le réseau de camionnage	P3	Treize 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>	P1	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	P1	<ul style="list-style-type: none"> Étude prospective conjointe d'un train à grande vitesse dans le corridor Québec-Windsor (villes de Québec, de Montréal, de Laval, de 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). 	

*Citoyens et partenaires,
ensemble pour une métropole
durable!*



Financement, gouvernance et planification locale

Contexte

Le financement du Plan de transport

La mise en œuvre du *Plan de transport* s'est poursuivie en 2009-2010. Le chapitre sur la *synthèse des dépenses* fait état de dépenses brutes en immobilisations de la Ville de Montréal de 152,8 M\$ dans les projets du Plan. En excluant les subventions reçues des gouvernements supérieurs, la Ville a dépensé 68,8 M\$ en immobilisations à partir de ses fonds propres.

Par ailleurs, la Ville a injecté 19,2 M\$ en 2009 dans l'exploitation des nouveaux services de transport en commun prévus dans le *Programme d'amélioration des services* de la STM, qui constitue le **chantier 5** du *Plan de transport*.

Ainsi avec ses propres fonds sans les subventions, en additionnant les 68,8 M\$ en immobilisations et les 19,2 M\$ en exploitation, la Ville a dépensé 88,0 M\$ en 2009 dans les projets du *Plan de transport*. Or, pour faire sa part dans le financement des projets du Plan, Montréal a besoin de 240 M\$ par année.

Les projets réalisés font partie des compétences de la Ville et de ses arrondissements dans le domaine du transport en commun, du vélo, de la marche, de la sécurité et de la qualité de vie. Plusieurs grands projets, notamment ceux où la Ville aurait une contribution financière majeure, sont en cours à des degrés d'avancement différents à l'interne (tramway, remplacement des voitures de métro, corridor Bonaventure, projets routiers comme les boulevards 440 et Jacques-Bizard, etc.) et à l'externe (navette aéroportuaire, SRB Pie-IX, prolongements du métro, modernisation de la rue Notre-Dame). Ces grands projets, à mesure de leur avancement, exerceront une pression financière sur la Ville.

Pour combler les besoins de financement, le *Plan de transport* a proposé une tarification socialement responsable de l'automobile sous la forme d'un péage régional apte à financer des projets locaux et régionaux de transports collectif et actif dans les divers territoires de la CMM.

Depuis janvier 2010, la Ville de Montréal prélève une nouvelle taxe sur le stationnement au centre-ville qui génère quelque 20 M\$ par année. Cette taxe est dédiée au financement du transport en commun.



Le financement du transport en commun métropolitain

Après l'entente 2007-2011 concernant le financement du déficit du métro par l'ensemble des municipalités de la CMM, une entente portant sur le financement des autres composantes du système métropolitain de transport (trains de banlieue, autobus métropolitains, équipements régionaux, tarification métropolitaine) est intervenue en février 2010. L'entente quinquennale prévoit que les municipalités de la CMM se partageront les charges métropolitaines nettes (exploitation et immobilisations) sur la base de l'achalandage et qu'une source nouvelle de financement fournira annuellement 55 M\$ de fonds additionnels en provenance du gouvernement.

Dans son budget 2010, le gouvernement du Québec a entériné l'entente et a permis une hausse de 1,5 ¢/L de la taxe sur l'essence dans la région de Montréal pour générer les 55 M\$ par année demandés. Un tel rééquilibrage des charges et la nouvelle source de revenus permettront à la STM de récupérer environ 40 M\$ par année, mais surtout corrigeront les iniquités du financement des systèmes métropolitains de transport. La nouvelle taxe est prélevée depuis le 1^{er} mai 2010, date à laquelle les nouvelles règles sont entrées en vigueur.

La gouvernance du transport collectif métropolitain

Le **chantier 20** du *Plan de transport* visait le transfert à la CMM de tous les pouvoirs pour lui permettre de jouer pleinement son rôle en matière de planification, de coordination et de financement du transport en commun métropolitain. Cela devait aussi changer le statut de l'AMT pour en faire une autorité organisatrice de transport sous l'autorité du conseil de la CMM.

Les travaux du comité des élus de la CMM ont abouti à une entente qui ne change pas radicalement les structures de gouvernance dans le domaine du transport métropolitain, mais qui revoit aussi les responsabilités de planification en partie. Dans une lettre du président de la CMM adressée à la ministre des Transports, en date du 9 février 2010, les élus ont demandé au gouvernement du Québec de modifier les règles d'approbation, par le conseil de la CMM, du budget, du PTI et de la tarification de l'AMT afin de les renforcer dans le sens suivant :

- approbation du budget aux 2/3 des voix du conseil de la CMM, au lieu de la majorité simple;
- approbation du PTI de l'AMT aux 2/3 des voix du conseil de la CMM, au lieu d'une simple consultation;
- pouvoir de désaveu de la grille tarifaire métropolitaine aux 2/3 des voix du conseil de la CMM;
- en cas de désaveu, indexation automatique des tarifs sur la base des indicateurs reconnus (IPC et IPT).

Par ailleurs, le rôle de planificateur de la CMM est renforcé par la Loi 58 adoptée le 2 juin 2010 par l'Assemblée nationale. Cette loi redéfinit les compétences en matière d'aménagement du territoire entre la CMM, les MRC et les conseils d'agglomération. La CMM reçoit le mandat d'élaborer un *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) qui définira orientations, objectifs et critères pour assurer la compétitivité et l'attractivité du territoire, dans une perspective de développement durable. Les MRC à l'intérieur de la CMM ont l'obligation d'élaborer un schéma d'aménagement qui devra se conformer au nouveau Plan métropolitain. La planification du transport terrestre et l'identification des zones où le transport et l'aménagement doivent être planifiés plus étroitement font partie des éléments de conformité.

Le Budget 2010-2011 du gouvernement du Québec et la constitution d'un fonds provincial de financement du réseau routier et du transport en commun

Le *Fonds des infrastructures routières et de transport en commun* (FORT), qui sera mis en place en 2010-2011 selon le *Budget 2010-2011* du gouvernement du Québec, sera alimenté par des revenus dédiés, c'est-à-dire les revenus de la taxe sur les carburants, des droits sur les permis de conduire et sur les immatriculations. Afin de couvrir les dépenses que le FORT aura à assumer, le gouvernement a décidé d'augmenter la taxe sur les carburants de 1 ¢/L le 1^{er} avril de chaque année, de 2010 à 2013. Le rôle du FORT dans le financement du transport en commun reste à préciser.

Le *Plan de transport* a aussi proposé la création de fonds dédiés à l'échelle des municipalités pour financer des projets de transport et qui seraient alimentés par un péage régional.

Le gouvernement du Québec s'est d'ailleurs engagé à financer le projet de navette aéroportuaire entre le centre-ville de Montréal et l'aéroport Montréal-Trudeau, à hauteur de 200 M\$.

Réalisations 2009-2010

La réalisation des Plans locaux de déplacements

L'élaboration des PLD dans les arrondissements et les villes liées est en cours avec des degrés variés d'avancement. Trois arrondissements ont pris l'initiative et ont complété leur PLD en 2009-2010 :

- 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 conseil d'arrondissement de Saint-Laurent a adopté, le 2 juin 2009, son *Plan local de déplacements*;
- le conseil d'arrondissement d'Achilles-Cartierville a adopté, le 7 juin 2010, son *Plan de circulation locale*, qui constitue son PLD;
- par ailleurs, l'élaboration du *Guide des Plans locaux de déplacements* s'est poursuivie pour conseiller les arrondissements et les villes liées sur la méthodologie, les thèmes à aborder, les étapes à suivre, les partenaires à impliquer et les consultations à mener.

De plus, plusieurs mesures proposées dans deux plans couvrant des territoires particuliers ont été réalisées :

Le Plan de transport intégré du Mont-Royal

Plusieurs éléments du *Plan de transport intégré du Mont-Royal* ont été réalisés depuis 2008 :

- 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;
- phase 1 de la piste cyclable du chemin de la Côte-Sainte-Catherine;
- aménagement final du carrefour du Parc/des Pins;
- 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, implantation des voies cyclables dans les rues Villeneuve, Édouard-Montpetit et Lacombe).



Le Plan de gestion des déplacements du Vieux-Montréal

Plusieurs éléments du Plan ont été réalisés, notamment :

- élaboration du Plan, comportant plusieurs consultations publiques avec l'ensemble des intervenants et des parties prenantes au projet;
- Implantation, par la STM, de la ligne 515 et de sa voie réservée dans la rue de la Commune;
- mise en place du système de jalonnement dynamique vers les stationnements hors-rue du secteur du Vieux-Montréal;
- piétonnisation de la rue Saint-Paul, entre les rues du Marché-Bonsecours et Saint-Gabriel, durant deux semaines pendant l'été 2009;
- mise en place d'une signalisation destinée aux autocars touristiques afin de restreindre l'accès à la place d'Armes.

Interventions en cours en 2010

Le Plan de transport intégré du Mont-Royal

Le *Plan de transport intégré du Mont-Royal* prévoit, pour 2010, la réalisation des interventions suivantes :

- 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);
- aménagement de la chaussée sud du chemin Remembrance pour l'usage des cyclistes et des piétons, avec mesures de sécurité par rapport aux véhicules motorisés. La fin des travaux est prévue pour juillet 2010;
- sécurisation de la voie Camillien-Houde (recherche de concepts et consultation portant sur les concepts);
- réalisation du chemin de ceinture (tronçons 4 et 5);
- réalisation d'une voie cyclable dans la rue Decelles entre les rues Édouard-Montpetit et Troie;
- étude de faisabilité en cours portant sur l'implantation d'un tramway dans l'axe Côte-des-Neiges/centre-ville;
- étude d'avant-projet sur le réaménagement de l'intersection Côte-des-Neiges/Remembrance.

Le Plan de transport intégré du Vieux-Montréal

Le *Plan de transport intégré du Vieux-Montréal* prévoit, pour 2010, la réalisation des interventions suivantes :

- dépôt final du *Plan de gestion des déplacements du Vieux-Montréal 2010-2017*;
- ajustement, par la STM, du service de la ligne 515;
- piétonnisation de la rue Saint-Paul, entre la rue du Marché-Bonsecours et le boulevard Saint-Laurent, de juin à septembre 2010;
- mise en place, en 2010, d'une signalisation destinée aux autocars touristiques afin de restreindre l'accès à l'intérieur du Vieux-Montréal;
- mesures favorisant les déplacements par les rues McGill et Saint-Antoine durant les travaux de construction de la place d'Armes;
- réfection de la place d'Armes en vue de mieux équilibrer l'usage de l'espace entre les divers modes de déplacement, en particulier pour le piéton.

Le 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 :

- 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 collectif et actif;
- réalisation du Plan en phases : plan directeur (secteur est) prévu au printemps 2011;
- plan directeur d'ensemble : à venir.

Les Plans locaux de déplacements

La démarche d'élaboration des PLD comporte les activités suivantes en 2010 :

- présentation aux arrondissements des principaux éléments du *Guide des Plans locaux de déplacements* lors d'une réunion de la *Table de concertation sur la sécurité des déplacements*;
- diffusion du *Guide des Plans locaux de déplacements* en vue d'accompagner les arrondissements ainsi que les villes liées à produire et à adopter leur PLD d'ici la révision du *Plan de transport* en 2014;
- le projet de munir les arrondissements et les villes liées d'un PLD fera l'objet d'un effort de mobilisation dès la publication du *Guide des Plans locaux de déplacement*.

Synthèse des dépenses

Le transport représente un poste majeur de dépenses pour la Ville de Montréal, tant en ce qui concerne les budgets de fonctionnement que les investissements. Selon le budget consolidé de la Ville de Montréal, qui regroupe toutes les dépenses municipales et celles de la STM, le transport représentait, en 2009, 27 % du budget de fonctionnement et 55 % des immobilisations de Montréal.

Le présent chapitre résume les dépenses en transport de la Ville de Montréal en 2009, en incluant une comparaison avec les dépenses de 2008 et avec les prévisions budgétaires de 2010. Les données sont présentées selon les cinq chapitres de ce bilan, soit: transport collectif, transport actif, sécurité et qualité de vie, réseau routier et transport à vocation économique, ainsi que financement, gouvernance et planification locale.

Pour les immobilisations, une distinction est faite entre trois types d'investissement : le maintien des actifs, le réaménagement et l'amélioration des actifs, de même que le développement de nouveaux projets.

Le maintien des actifs est défini ici comme une simple remise à neuf des infrastructures initiales (exemples : réfection des chaussées ou programme *Réno-stations* de la STM). Les investissements de type « réaménagement et amélioration » comprennent un renouvellement d'actifs avec une amélioration substantielle du service offert à la clientèle (exemples : réaménagement de l'échangeur du Parc/des Pins ou acquisition de nouvelles voitures de métro par la STM). Le développement consiste à augmenter l'offre de transport ou à déployer une nouvelle infrastructure ou un nouveau service (exemples : prolongement du boulevard Cavendish, déploiement de BIXI).

De façon générale, le *Plan de transport* ne concerne pas le maintien des actifs, mais comprend les projets de réaménagement, d'amélioration et de développement. Par ailleurs, la section portant sur les immobilisations présente la contribution financière des gouvernements supérieurs.

Pour les dépenses d'exploitation liées au *Plan de transport*, la contribution de Montréal aux dépenses d'exploitation de la STM et de l'AMT, ainsi que celle des gouvernements supérieurs sont présentées.

Finalement, les montants dépensés par Montréal en 2009 sont comparés aux estimations initiales de l'effort financier requis de sa part pour réaliser d'ici dix ans les 21 chantiers du *Plan de transport*.

Immobilisations

Immobilisations totales en 2009

Le tableau 12 résume les investissements en transport de la STM, de la Ville de Montréal¹² et de ses arrondissements, qui totalisent 616,2 M\$ en 2009. Les montants présentés correspondent aux coûts totaux des projets dont Montréal est le maître d'œuvre, incluant les subventions des gouvernements supérieurs présentées plus loin.

Les investissements en transport collectif, qui ont représenté 64 % des immobilisations en transport de Montréal en 2009, ont totalisé 396,1 M\$, dont 377,9 M\$ de projets réalisés par la STM, 0,8 M\$ de projets réalisés par la Ville elle-même et une contribution de 17,4 M\$ de Montréal au fonds d'immobilisation de l'AMT, pour le financement de projets métropolitains. La STM a investi 275,7 M\$ en 2009 pour remettre à neuf ses actifs, en sus des projets prévus au *Plan de transport*.

Un total de 196,1 M\$ ont été investis par Montréal dans le réseau routier en 2009, un niveau d'investissement substantiel, mais néanmoins deux fois moindre que celui encouru pour le transport collectif. Le maintien des chaussées, des structures et de l'éclairage représente 88 % des dépenses consacrées au réseau routier (172,0 M\$). Quelque 4,7 M\$ ont été investis par les arrondissements pour développer des rues locales dans de nouveaux lotissements. Enfin, les investissements dans le transport actif ont représenté 12,5 M\$ en 2009¹³, alors que ceux liés à la sécurité et à la qualité de vie ont représenté 10,4 M\$.

Immobilisations spécifiquement liées à la mise en œuvre du Plan de transport en 2009

Le quart des 616,2 M\$ investis en transport en 2009, soit 152,8 M\$, ont été consacrés à la mise en œuvre du *Plan de transport*. Le transport collectif occupe une part importante de ces investissements, puisque la STM a investi 102 M\$ spécifiquement pour mettre en œuvre des projets d'amélioration et de développement prévus au *Plan de transport*. Il s'agit notamment de 46 M\$ pour acquérir des autobus articulés, 27 M\$ pour installer des ascenseurs dans cinq stations de métro et 8 M\$ pour augmenter la sécurité dans le métro (**chantier 5**). En 2008, les nouveaux autobus acquis par la STM lui avaient permis d'augmenter son parc d'autobus. En 2009, l'acquisition d'autobus articulés, déjà prévue au *Plan de transport* en raison du confort accru offert à la clientèle, vise plutôt à moderniser le parc d'autobus en retirant de la route des modèles plus anciens. La seconde phase d'augmentation du parc d'autobus de la STM, qui requerra la construction d'un nouveau centre de transport, est prévue en 2012.

¹² Ne comprend pas les villes liées de l'agglomération de Montréal.

¹³ Les investissements dans le transport actif excluent les données du BIXI, qui relève de la Société du vélo en libre-service.

Tableau 12 | Immobilisations en transport de Montréal, par catégorie, 2009 (réel)

(en M\$)	Hors Plan		Plan de transport		TOTAL	
	Maintien des actifs	Développement	Réaménagement et amélioration	Développement		
Transport collectif		286,7	109,4		396,1	64 %
PTI STM et Montréal	275,7	-	92,8	10,2	378,7	
Fonds d'immobilisation AMT ¹⁴		11,0	6,4		17,4	
Transport actif	-	-	2,2	10,3	12,5	2 %
Sécurité et qualité de vie	-	-	10,0	0,4	10,4	2 %
Réseau routier et transport à vocation économique	172,0	4,7	17,9	1,5	196,1	32%
Financement, gouvernance et planification locale	-	-	-	1,1	1,1	0%
		463,4	152,8		616,2	100 %
		75 %	25 %			100 %

¹⁴ Environ 37 % du PTI 2009 de l'AMT concerne des projets du *Plan de transport*.

Du côté de l'AMT, l'acquisition de matériel roulant et la réalisation du train de l'Est (**chantier 12**) ont accaparé une portion importante des immobilisations en 2009.

Parmi les projets d'amélioration du réseau routier prévus au *Plan de transport*, deux projets du MTQ ont engagé l'essentiel des investissements de Montréal, soit le réaménagement de l'échangeur Dorval (9,7 M\$ - **chantier 19**) et la mise en place du tronçon Souigny du projet de modernisation de la rue Notre-Dame (6,4 M\$ - **chantier 11**). Les montants présentés constituent la contribution de Montréal, excluant les investissements des gouvernements supérieurs.

Aux investissements déjà mentionnés dans le transport actif (12,5 M\$ - **chantiers 13, 14 et 15**), la sécurité et la qualité de vie (10,4 M\$ - **chantiers 16 et 17**), s'ajoutent 1,1 M\$ pour la planification locale (**chantier 10**).

Évolution des immobilisations de 2008 à 2010

Le tableau 13 présente l'évolution des immobilisations totales, de 2008 à 2010. L'année 2008 représente la première année de mise en œuvre du *Plan de transport*, alors que les chiffres de 2010 sont des prévisions tirées des PTI de la STM¹⁵, de la Ville de Montréal et de ses arrondissements.

¹⁵ Inclut les dépenses capitalisables et non capitalisables.

En 2009, Montréal a haussé de 12 % ses investissements totaux en transport par rapport à 2008. Les catégories ayant connu une croissance plus importante sont le transport collectif (+48,9 M\$ ou +14 %), le réseau routier (+9,3 M\$ ou +5 %) et la sécurité (+3,6 M\$ ou +53 %).

En 2010, une hausse importante des immobilisations est prévue à la STM. En tenant compte de la contribution au fonds d'immobilisation de l'AMT, le transport collectif accapara alors 89 % des investissements en transport de Montréal. Pour les trois prochaines années, le PTI 2010-2011-2012 de la STM totalise 2 083 M\$, un niveau record correspondant à plus de trois fois les investissements de la période 2004-2006, soit celle d'avant le *Programme d'amélioration des services*. Les investissements de maintien et d'amélioration des actifs de la STM prévus au *Plan de transport* constituent une bonne partie de ce total, avec le remplacement des voitures de métro (606 M\$ en 2010-11-12) et l'acquisition d'autobus articulés pour renouveler la flotte actuelle (130 M\$), sans compter les dépenses pour améliorer la sécurité et l'information aux usagers.

Toutefois, en date de juin 2010, le renouvellement des voitures de métro pourrait être retardé, ce qui diminuerait substantiellement les montants réellement investis en 2010.

Pour poursuivre le développement de son réseau en 2010-11-12 conformément au *Plan de transport*, la STM prévoit investir 159 M\$ pour construire un nouveau garage pour autobus, 57 M\$ pour augmenter son parc d'autobus, 50 M\$ pour déployer des mesures préférentielles pour autobus dans les artères et 12 M\$ pour acquérir et installer 400 abribus additionnels.

Tableau 13 | Évolution des immobilisations en transport, par catégorie, 2008-2010

(en M\$)	2008	2009		2010	
	Réel ¹⁶	Réel	Variation avec 2008	Prévu au PTI	Variation avec 2009
Transport collectif	347,2	396,1	+14 %	886,3	+124 %
Transport actif	11,1	12,5	+13 %	11,3	-10 %
Sécurité et qualité de vie	6,8	10,4	+53 %	9,0	-13 %
Réseau routier et transport à vocation économique	186,8	196,1	+5 %	89,4	-54 %
Financement, gouvernance et planification locale	0,2	1,1	-	0,8	-
	552,1	616,2	+12 %	996,8	+62 %

¹⁶ Des ajustements ont été apportés aux données publiées au *Bilan 2008 du Plan de transport*, notamment pour inclure les investissements des arrondissements et exclure ceux de Stationnement de Montréal.

Par contre, les investissements de Montréal, en 2010, seront à la baisse par rapport à 2009, pour l'ensemble des projets de voirie, en raison des contraintes budgétaires actuelles à la Ville. Cette baisse des investissements affecte les projets de transport actif, de sécurité et de qualité de vie et ceux touchant le réseau routier, tant pour la Ville centre que pour les arrondissements. Selon le PTI 2010-11-12 de la Ville de Montréal, une hausse des investissements en transport est en revanche prévue en 2011.

La figure 9 et le tableau 14 présentent l'évolution des immobilisations en transport de 2008 à 2010, en fonction de l'appartenance ou non au *Plan de transport*.

Les investissements hors du *Plan de transport*, qui correspondent essentiellement au maintien des actifs routiers et de la STM, connaissent une faible croissance d'environ 1,5 % par année. Par contre, les dépenses pour les projets du Plan sont à la hausse, passant de 96 M\$ en 2008 à 153 M\$ en 2009.

En 2010, une croissance significative des dépenses pour le Plan est programmée, essentiellement en raison des projets d'amélioration des actifs et de développement de la STM. Toutefois, tel que mentionné plus tôt, un retard potentiel dans le projet de renouvellement des voitures de métro pourrait réduire les investissements réels en 2010.

Figure 9 | Évolution des immobilisations en transport selon l'appartenance au Plan, 2008-2010

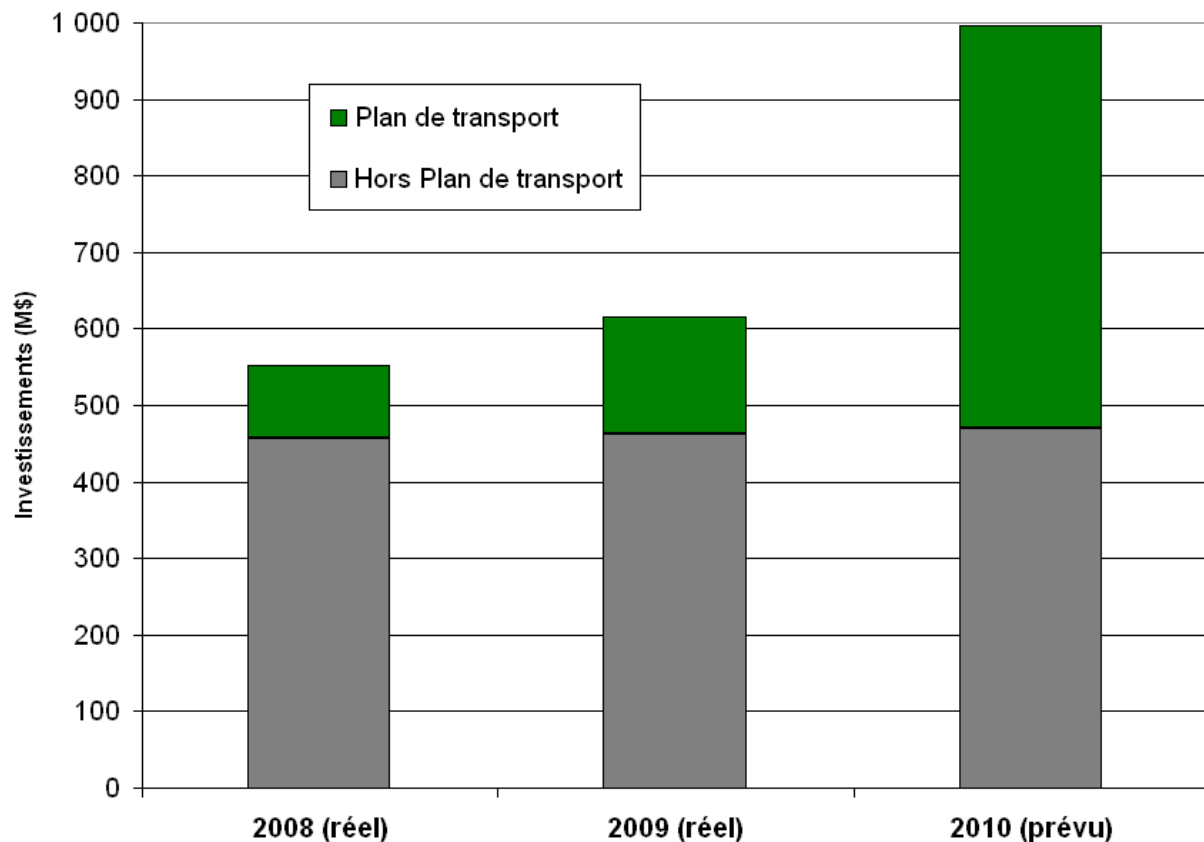


Tableau 14 | Évolution des immobilisations en transport selon l'appartenance au Plan, 2008-2010

(en M\$)	2008	2009		2010	
	Réel	Réel	Variation avec 2008	Prévu au PTI	Variation avec 2009
Hors <i>Plan de transport</i>	456,6	463,4	+1,5 %	470,6	+1,6 %
<i>Plan de transport</i>	95,5	152,8	+60 %	526,2	+244 %
	552,1	616,2	+12 %	996,8	+62 %

Contribution des partenaires aux immobilisations

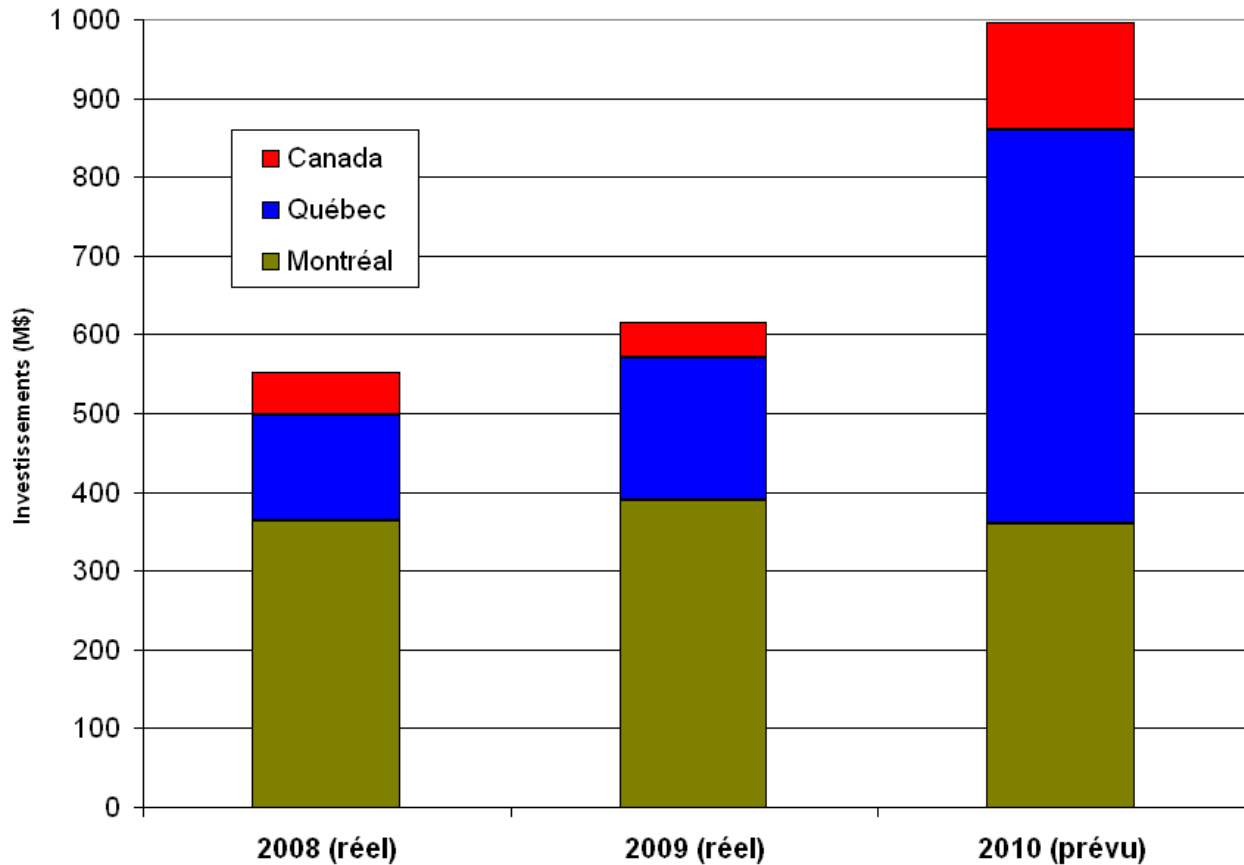
Ces investissements importants en transport seraient impossibles sans la contribution essentielle des gouvernements supérieurs, qui ont bonifié au cours des dernières années les programmes de subventions des immobilisations de la STM et de la Ville de Montréal. La figure 10 illustre les subventions des gouvernements du Québec et du Canada pour les immobilisations en transport réalisées par Montréal en 2008, 2009 et pour celles prévues en 2010. Le tableau 15 détaille la même information, cette fois par catégorie.

Le gouvernement du Québec a augmenté en 2008 et en 2009 le financement des immobilisations de la STM, afin de lui permettre de se doter des infrastructures requises pour soutenir son *Programme d'amélioration des services 2007-2011*. Les subventions du gouvernement du Québec pour le transport collectif ont ainsi atteint 132,8 M\$ en 2008 et 177,5 M\$ en 2009. Ces montants proviennent essentiellement du *Programme d'aide aux immobilisations des organismes de transport collectif*, mais également de la Société de financement des infrastructures locales (SOFIL). En 2009, Québec a notamment octroyé à la STM la somme de 20,6 M\$ pour l'installation d'ascenseurs dans le métro (soit 75 % des coûts) et 7,1 M\$ pour l'acquisition d'autobus articulés (15,5 % des coûts).

Par ailleurs, pour favoriser l'utilisation du transport actif, le gouvernement du Québec finance également le développement du réseau cyclable. Ces subventions ont représenté 1,8 M\$ en 2008 et 2,1 M\$ en 2009.

De son côté, le gouvernement du Canada a versé 53,6 M\$ à la STM en 2008 et 44,4 M\$ en 2009, notamment par le versement d'une partie de la taxe d'accise sur l'essence à la SOFIL et de *Sûreté-Transit*. De plus, le projet pilote des autobus hybrides en 2008 a été partiellement financé par le *Programme de démonstration en transport urbain*.

Figure 10 | Contribution des gouvernements supérieurs aux immobilisations en transport de Montréal, 2008-2010



Aucune subvention des gouvernements supérieurs n'est octroyée pour le réseau routier municipal, à l'exception de faibles montants pour la mise aux normes des feux de circulation.

En 2010, la contribution du gouvernement du Québec devrait augmenter de façon importante, en raison des coûts élevés du remplacement des voitures de métro, subventionné à hauteur de 75 %. Ce projet, ainsi que ceux de développement prévus par la STM, augmenteront la contribution relative de Québec aux immobilisations en transport, qui devrait passer de 30 % en 2009 à 51 % en 2010.

Tableau 15 | Contribution des gouvernements supérieurs aux immobilisations en transport de Montréal, par catégorie, 2008-2010

(en M\$)	2008 (réel)				2009 (réel)				2010 (prévu)			
	Montréal	Québec	Canada	Total	Montréal	Québec	Canada	Total	Montréal	Québec	Canada	Total
Transport collectif	160,8	132,8	53,6	347,2	174,2	177,5	44,4	396,1	254,1	495,6	136,6	886,3
Transport actif	9,3	1,8		11,1	10,4	2,1		12,5	7,6	3,7		11,3
Sécurité et qualité de vie	6,7	0,1		6,8	10,2	0,2		10,4	8,9	0,1		9,0
Réseau routier et transport à vocation économique	186,3	0,5		186,8	194,9	1,1		196,0	89,3	0,1		89,4
Financement, gouvernance et planification locale	0,2			0,2	1,2			1,2	0,8			0,8
Total	363,3	135,2	53,6	552,1	390,9	180,9	44,4	616,2	360,7	499,5	136,6	996,8
	64 %	27 %	8 %	100 %	64 %	30 %	6 %	100 %	35 %	51 %	14 %	100 %

Coûts d'exploitation du transport collectif

Le budget annuel de la STM était de 1,028 G\$ en 2009, dont environ 900 M\$ de dépenses d'exploitation. Par rapport à 2008, les dépenses d'exploitation de la STM ont été en hausse de 9,7 % en 2009.

Contribution de Montréal aux coûts d'exploitation

Tel que détaillé au tableau 16, Montréal a versé un montant total de 350,9 M\$ à la STM en 2009, une hausse de 8,4 % par rapport à 2008. De ce montant, 19,2 M\$ ont été utilisés pour financer la contribution montréalaise au *Programme d'amélioration des services (chantier 5)*. De plus, une subvention non récurrente de 18,9 M\$ a servi à éponger, en fin d'année, le déficit structurel de la STM.

Aux contributions versées par Montréal à la STM s'ajoutent 23,7 M\$ payés à l'AMT en 2009 pour l'exploitation des trains de banlieue. Ce montant est en hausse de 22 % par rapport à 2008, en raison d'une hausse des coûts d'exploitation des trains, couplée à une première baisse d'achalandage des trains en 2009, dans la foulée des problèmes vécus au début de l'hiver 2009.

Tableau 16 • Contribution de Montréal aux coûts d'exploitation du transport collectif, 2008-2010

(en M\$)		2008	2009	Variation 2008-2009	2010	Variation 2009-2010
		Réel	Réel		Budget	
Société de transport de Montréal						
	Contribution de base	292,0	307,9	+5 %	323,7	+5 %
<i>Plan de transport</i>	Programme d'amélioration des services	5,7	19,2	+237 %	30,0	+56 %
	Surveillance	4,0	4,9	+23 %	5,7	+16 %
	Contribution spéciale	22,0	18,9	-14 %	0	
		323,7	350,9	+8,4 %	359,4	+2,4%
Agence métropolitaine de transport						
	Trains de banlieue	19,4	23,7	+22 %	24,8	+4,6 %
	TOTAL	343,1	374,6	+9,2 %	384,2	+2,6 %

En 2010, Montréal prévoit accroître de 2,6 % son soutien à l'exploitation du transport collectif, avec une contribution prévue de 359,4 M\$ à la STM (+2,4 %) et de 24,8 M\$ (+4,6 %) à l'AMT. La contribution spécifique de Montréal au *Programme d'amélioration des services* de la STM atteindra 30 M\$ en 2009, en hausse de 56 %.

Contribution des partenaires aux coûts d'exploitation

Dans le cadre de sa *Politique québécoise du transport collectif*, le gouvernement du Québec finance, au moyen du *Fonds vert*, la moitié des dépenses d'exploitation du programme d'amélioration des services de la STM (**chantier 5**). Le tableau 17 présente les montants versés en 2008 et en 2009, ainsi que les montants prévus au budget, pour 2010. Le **Fonds vert** est financé par une redevance prélevée auprès des entreprises pétrolières.

Tableau 17 | Contribution du gouvernement du Québec aux coûts d'exploitation du transport collectif, 2008-2010

(en M\$)		2008	2009	Variation 2008-2009	2010	Variation 2009-2010
		Réel	Réel		Budget	
<i>Plan de transport</i>	Contribution du gouvernement du Québec au <i>Programme d'amélioration des services</i> de la STM	17,4	29,1	+67 %	41,5	+43 %

Synthèse des dépenses en transport

Le tableau 18 résume, pour chaque partenaire, les dépenses totales nettes en transport, en 2009. Cela inclut les immobilisations et les contributions aux dépenses d'exploitation. La Ville de Montréal a investi 68,8 M\$ en immobilisations et 19,2 M\$ en exploitation spécifiquement pour le *Plan de transport*. De son côté, le gouvernement du Québec a contribué pour 46,2 M\$ en immobilisations et 29,1 M\$ en exploitation pour le *Plan de transport*.

Tableau 18 | Synthèse des dépenses en transport, 2009

(en M\$)	Immobilisations			Exploitation du transport collectif		
	Hors Plan	<i>Plan de transport</i>	Total	Services de base ¹⁷	<i>Plan de transport</i>	Total
Ville de Montréal	322,1	68,8	390,9	355,4	19,2	374,6
Subvention du gouvernement du Québec	134,7	46,2	180,9	-	29,1	29,1
Subvention du gouvernement du Canada	6,6	37,8	44,4	-	-	-
	463,4	152,8	616,2	355,4	48,3	403,7

¹⁷ L'offre de service de base de transport collectif est celle de 2006.

Comparaison des investissements consentis par Montréal avec les objectifs du *Plan de transport*

Le *Plan de transport* a évalué l'effort financier total de la Ville de Montréal seulement, pour la réalisation complète des 21 chantiers du Plan en dix ans. Cet effort représente un déboursé annuel moyen estimé à 240 M\$, en sus des dépenses courantes de maintien des actifs et d'exploitation des services de transport collectif de base. Ce montant de 240 M\$ par an combine à la fois les immobilisations pour les nouvelles infrastructures et les coûts d'exploitation récurrents des nouveaux services de transport collectif, soit ceux au-delà de l'offre de service de base¹⁸.

¹⁸ L'année 2006 est utilisée comme référence pour définir l'offre de service de base en transport collectif, conformément au *Programme d'amélioration des services 2007-2011* de la STM et à la *Politique québécoise du transport collectif*.

Par ailleurs, la réalisation des 21 chantiers du *Plan de transport* implique également des investissements de 3,55 G\$ sur dix ans de la part des partenaires de la Ville, ce qui comprend à la fois le coût des projets sous la responsabilité des partenaires (exemple : train de l'Est et navette aéroportuaire) et les subventions à octroyer à la Ville pour les projets sous sa propre responsabilité (exemple : remplacement des voitures de métro).

Le tableau 19 compare les montants dépensés par Montréal en 2009 avec les besoins du *Plan de transport*. Montréal a déboursé un total de 88 M\$ en 2009, en sus des dépenses courantes, pour réaliser le *Plan de transport*. Tel qu'illustré à la figure 11, ce montant représente une hausse appréciable par rapport aux 58 M\$ dépensés en 2008.

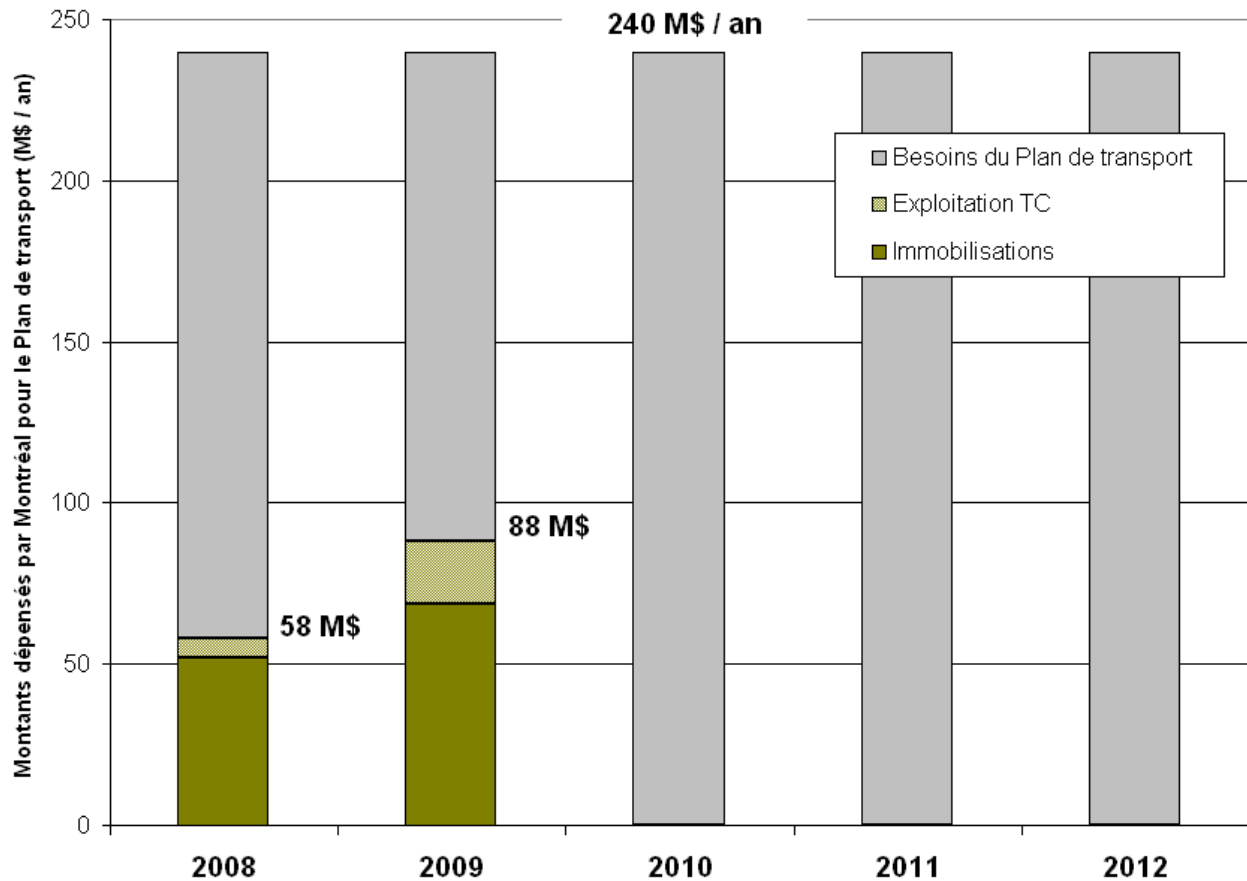
Bien que le montant déboursé en 2009 ait permis de nombreuses réalisations d'envergure, il ne représente qu'environ 35 % des 240 M\$ requis annuellement pour compléter, d'ici dix ans, les 21 chantiers du *Plan de transport*. Dans le cadre financier actuel, cet objectif de 240 M\$ par année dépasse la capacité de payer de Montréal et nécessite une solution de financement à l'échelle régionale, soutenue par les gouvernements supérieurs.

L'augmentation de la taxe sur l'essence de 1,5 ¢/L en mai 2010, demandée par la CMM et autorisée par le gouvernement du Québec, a constitué un premier pas dans la bonne direction, permettant d'assurer à court terme un financement pour le transport collectif. Toutefois, la réalisation du *Plan de transport*, tout comme l'atteinte des objectifs québécois de réduction des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020, nécessiteront des sources de revenus additionnels pour les transports collectif et actif.

Tableau 19 | Comparaison des montants dépensés par Montréal avec les besoins du *Plan de transport*, 2009

		Montants dépensés par Montréal en 2009 (M\$)			Besoins du <i>Plan de transport</i> (M\$/an)
		Immobilisations	Exploitation TC	Total	
Hors Plan	Maintien des actifs, services TC de base¹⁹	322,1	355,4	-	-
Plan de transport	Développement, nouveaux services TC	68,8	19,2	88,0	240
		390,9	374,6	-	-

¹⁹ L'offre de service de base de transport collectif est celle de 2006.

Figure 11 | Comparaison des montants déboursés par Montréal avec les besoins du *Plan de transport*, 2008-2012

Plusieurs options sont possibles pour générer des revenus additionnels, comme une augmentation graduelle de la taxe sur l'essence, une hausse des droits d'immatriculation, une extension sur le territoire de la taxe sur le stationnement ou une implantation d'un péage routier à l'échelle du Grand Montréal. Ces quatre options sont techniquement réalisables, mais requièrent à la fois un consensus régional et l'autorisation du gouvernement du Québec. Une hausse de la taxe sur l'essence, qui pourrait passer graduellement de 3 ¢ à 13 ¢/L serait l'option la plus simple à implanter, alors que le péage routier serait plus coûteux, mais permettrait d'avoir un impact plus ciblé sur la demande de transport.

Quelle que soit l'option retenue, la mise en place d'une source de financement dédiée, stable, récurrente et indexée est essentielle pour poursuivre avec succès le virage vers la mobilité durable déjà prévue par le *Plan de transport*.

Conclusion

L'engagement de mettre en œuvre le *Plan de transport* et de faire le suivi de son avancement est tenu dans un souci de transparence, de reddition de compte et de mobilisation : ce bilan en fait état.

Deux ans après l'adoption du *Plan de transport*, en juin 2008, Montréal aura déployé des efforts considérables et constants vers l'atteinte des objectifs fixés. Le tout dans une optique de développement durable, en particulier par des investissements massifs dans le développement des transports actif et collectif afin de diminuer la dépendance à l'automobile. La Ville et ses partenaires agissent également sur plusieurs autres fronts : amélioration du réseau routier, planification locale et sécurité des déplacements. De plus, Montréal travaille sur les questions de financement et de gouvernance du transport.

Soutenue par l'implantation de mesures prioritaires pour les autobus par la STM et par l'augmentation de l'offre de service du réseau de métro, Montréal améliore la qualité de l'air. En participant au développement du réseau de transport collectif métropolitain, notamment le train de l'Est et le SRB Pie-IX, les Montréalais et tous les citoyens de la CMM respireront mieux. Montréal contribue, avec ses partenaires, à l'atteinte de ses objectifs environnementaux et de ceux du gouvernement du Québec en matière de réduction des gaz à effet de serre.

Il est rassurant de constater que, selon la dernière *enquête Origine-Destination*, l'utilisation des transports collectifs par les Montréalais, pour se rendre au travail, a augmenté de 10 % entre 2003 et 2008, alors que l'utilisation de l'automobile a diminué de 6 % et ce, malgré l'augmentation du nombre de voitures. Un renversement de la tendance des 15 années précédentes est donc constaté. De plus, les deux-tiers des déplacements qui ont le centre-ville de Montréal pour destination utilisent les transports collectifs, peu importe leur origine. Ces constatations appuient l'idée que l'offre d'un réseau de transport collectif performant et concurrentiel convainc les citoyens de l'utiliser plutôt que l'automobile.

Outre le transport collectif, le développement du réseau cyclable, du vélo en libre-service BIXI et l'usage croissant de ces systèmes s'inscrivent dans la tendance de la mobilité durable et contribue à l'amélioration de la qualité de l'air, de la qualité de vie et la réduction des gaz à effet de serre.

Par ailleurs, l'implantation de plusieurs mesures pour accroître la sécurité des déplacements, tels la réduction de la limite de vitesse de 50 à 40 km/h dans les rues locales et la mise en œuvre de la *Charte du piéton*, améliorent la qualité de vie des Montréalais et la sécurité de leurs déplacements. En outre, l'élaboration des PLD et du *Plan directeur de gestion des déplacements du centre-ville*, et le déploiement graduel des nombreuses mesures qu'ils pourront contenir, offrent un grand potentiel d'amélioration de la qualité de vie pour l'agglomération montréalaise.

Enfin, en investissant des montants substantiels dans la mise à niveau, l'amélioration et le parachèvement du réseau routier, dans le cadre d'une stratégie de partage de la voirie plus favorable aux transports collectif et actif, Montréal favorise un développement économique durable. Montréal déploie ainsi des mesures prioritaires et des voies réservées aux autobus ainsi que des voies cyclables dans le réseau routier montréalais et propose à ses partenaires de telles mesures dans les grands projets routiers de transport métropolitain, tels le complexe Turcot, la transformation de l'autoroute Bonaventure en boulevard et la modernisation de la rue Notre-Dame. Montréal considère qu'un réseau de transport collectif performant contribue au développement immobilier et commercial et qu'il réduit la congestion, génératrice de pertes considérables pour l'économie de la métropole, telle que les études l'ont démontré.

Certes, il reste beaucoup à faire. Mais Montréal peut, à ce jour, dire mission accomplie, à la hauteur de ses moyens actuels. Elle poursuit son engagement de réaliser le *Plan de transport*, notamment par des actions concrètes dans les budgets et les PTI de la Ville et de la STM : Montréal investit.

Bref, la réalisation des projets du *Plan de transport* contribue indéniablement au développement durable de Montréal, tant aux plans environnemental, social qu'économique et profitera à toute la communauté métropolitaine. L'effort des citoyens et de tous les partenaires à la mise en œuvre du *Plan de transport* permettra d'assurer la durabilité de Montréal dans le domaine du transport : ensemble pour une métropole durable!