

Direction
des transports

Bilan 2010

Mise en œuvre du *Plan de transport*



Montréal 

Faits saillants

Bilan 2010
Plan de transport

UN RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF RENFORCÉ

La STM améliore ses services :

- Métro : offre de service record avec 76,5 millions de km parcourus et ascenseurs à huit stations;
- Entente pour l'acquisition de 342 voitures de métro avec option pour 126 voitures additionnelles;
- Autobus : 4,8 % d'heures de service supplémentaires, 98 nouveaux autobus articulés et 301 nouveaux autobus conventionnels. Le service s'accroît de 14,4 % par rapport à 2006.

Montréal et ses partenaires se mobilisent autour des grands projets de transport en commun

- Tramway : étude de faisabilité complétée et études socio-économiques amorcées;
- Train de l'Ouest : études en cours pour bonifier la desserte de la ligne de train de banlieue Vaudreuil-Montréal;
- Prolongement de trois lignes de métro : bureau de projet créé par l'AMT;
- Service rapide par bus dans le boulevard Pie-IX : étude de faisabilité et d'avant-projet préliminaire en cours;
- Train de l'Est : construction des gares en cours, livraison des voitures commencée.

ENSEMBLE POUR UNE MÉTROPOLE DURABLE

- Baisse de 16 % des investissements en transport, qui passent de 672 M\$ en 2009 à 568 M\$ en 2010, causée par le ralentissement des investissements en voirie attribuable à la révision des processus d'octroi de contrats et à l'adoption retardée du PTI 2010;
- En conséquence, baisse des dépenses totales de Montréal pour le *Plan de transport*, qui passent de 104 M\$ en 2009 à 69 M\$ en 2010;
- Hausse de 19 % des investissements en transport collectif, qui représentent 77 % des investissements totaux, sans compter les avances de fonds de 110 M\$ pour les nouvelles voitures de métro;
- Hausse de 11 % de la contribution totale de Montréal à la STM, qui atteint un niveau record de 400,5 M\$;
- Contribution des partenaires gouvernementaux : sur les 568 M\$ investis par Montréal, 166 M\$ proviennent du gouvernement du Québec et 182 M\$ du gouvernement fédéral, essentiellement via le transfert de la taxe d'accise à la SOFIL.

HAUSSE
DES INVESTISSEMENTS
EN TRANSPORT COLLECTIF,
MALGRÉ UNE RÉDUCTION GLOBALE
DES DÉPENSES EN TRANSPORT

388 MILLIONS
DE DÉPLACEMENTS
UN RECORD DEPUIS 1949

DES QUARTIERS AGRÉABLES ET SÉCURITAIRES

Le bilan de sécurité des déplacements demeure stable

- Diminution de 4,9 % du nombre total de collisions par rapport à 2009;
- Onze blessés graves de moins chez les cyclistes, malgré une augmentation du nombre d'usagers du vélo;
- Forte proportion de piétons parmi les victimes décédées (49 %);
- Réaménagement sécuritaire de 114 carrefours depuis 2007.

Limite de vitesse réduite à 40 km/h dans les rues locales

- Implantation complétée dans les 19 arrondissements;
- Quelque 7000 panneaux installés et 1,4 M \$ investis;
- Campagnes de sensibilisation concertées et opérations policières ciblées.

DES INTERVENTIONS INTÉGRÉES AMÉNAGEMENT, SENSIBILISATION ET CONTRÔLE

LIGNE DU TEMPS 2010

Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Budget 2010</i> de la Ville : niveaux de dépenses inégalés pour la mobilité durable • Augmentation de 8,4 % de la contribution de la Ville à la STM 	<ul style="list-style-type: none"> • Amorce du projet de réaménagement du carrefour Pie-IX/Henri-Bourassa • BIXI roule maintenant dans six villes de trois continents • Image distinctive pour les taxis de Montréal 	<ul style="list-style-type: none"> • Lancement de l'exposition itinérante sur le tramway moderne • Réaménagement en boulevard de l'autoroute Bonaventure : Montréal reçoit positivement le rapport de l'Office de consultation publique de Montréal • Ligne d'autobus express 747 pour desservir l'aéroport Montréal-Trudeau 	<ul style="list-style-type: none"> • Contribution de la Ville à l'exploitation de quatre navettes fluviales • Début des travaux de réaménagement du chemin Remembrance sur le mont Royal • Mise en service des ascenseurs à la station de métro Henri-Bourassa, portant le nombre de stations accessibles à six 	<ul style="list-style-type: none"> • Lancement de la programmation des voies cyclables • Piétonnisation d'un tronçon de la rue Sainte-Catherine est • Nouveau forfait tarifaire BIXI et STM • Grands prix d'excellence en transport de l'AQTR : « Prix Environnement » pour le projet <i>Montréal, au rythme de la mobilité durable avec le déploiement de BIXI et l'implantation de 50 km de nouvelles voies cyclables en 2009</i> et « Prix Communication grand public » pour le projet <i>La STM : un mouvement collectif pour mieux respirer</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Début des travaux de l'échangeur Décarie • Entente Nissan, gouvernement du Québec, villes de Montréal et de Québec, Hydro-Québec et Agence de l'efficacité énergétique du Québec sur les moyens de transport à émission zéro • Entente Nissan, Hydro-Québec et Communauto pour l'achat de 50 véhicules électriques <i>Leaf</i> et les équipements de recharge • Montréal choisit la gare Centrale comme terminus de la navette aéroportuaire • Piétonnisation de la rue Saint-Paul, de juin à septembre • BIXI roule dans les rues de Melbourne et de Minneapolis 	<ul style="list-style-type: none"> • Acquisition des voitures de métro : la STM enclenche un nouveau processus d'appel d'offres public international 	<ul style="list-style-type: none"> • BIXI roule dans les rues de Londres • Lancement du <i>Réseau 10 minutes max</i> • Nouvelles voitures multi niveaux sur la ligne de train de banlieue Blainville-Saint-Jérôme 	<ul style="list-style-type: none"> • Lancement du <i>Guide des plans locaux de déplacements</i> • La STM devient signataire de la <i>Charte de développement durable</i> de l'UITP • BIXI roule dans les rues de Washington et d'Arlington 	<ul style="list-style-type: none"> • Association de la Ville, l'AMT, le MTQ et la STM à l'École Polytechnique et inauguration de la Chaire MOBILITÉ • Prix de la meilleure société de transport en Amérique du Nord décerné à la STM par l'American Public Transportation Association • Québec se dit encouragée par le premier rapport d'évaluation du projet pilote sur les radars photo, auquel participe Montréal • Début de la construction des gares du train de l'Est dans le tronçon montréalais • Campagne de sensibilisation de l'AMT <i>Tenté par la voie réservée? Prenez l'autobus</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Budget sans déficit pour la STM permettant d'assurer la croissance du transport collectif • Montréal souligne les améliorations en transport collectif et en aménagement urbain du projet de l'échangeur Turcot • Dépôt des mémoires sur l'industrie du taxi devant les commissions permanentes de consultation publique 	<ul style="list-style-type: none"> • Hausse de la contribution de Montréal à la STM, soit 35 M\$, une importante augmentation de près de 10 % depuis 2007 • Priorité aux infrastructures dans le <i>Budget 2011</i> de la Ville

CROISSANCE À VÉLO DES DÉPLACEMENTS

LE VÉLO ET LA MARCHE GAGNENT DU TERRAIN

- Quelque 25 km de nouvelles voies cyclables;
- Augmentation de 30 % du nombre de déplacements à vélo, de 2003 à 2008;
- Augmentation de 30 % des membres et des déplacements en BIXI;
- Les liens cyclables Berri et De Maisonneuve sont les plus achalandés en Amérique du Nord avec des pointes de 7000 passages par jour;
- Augmentation de 9,5 % des déplacements à pied, de 2003 à 2008;
- Piétonnisation permanente de la rue McTavish.

DE NOUVEAUX ÉQUIPEMENTS POUR MIEUX GÉRER LA CIRCULATION

UN RÉSEAU ROUTIER OPTIMISÉ

- Ajout de 100 feux piétons à décompte numérique et de 100 nouveaux contrôleurs de feux de circulation;
- Un nouveau Centre de gestion de la mobilité urbaine à la fine pointe de la technologie, pour mieux gérer les déplacements et les situations d'urgence;
- Un nouveau portail d'entrée des camions au port de Montréal est inauguré pour une plus grande efficacité du transport intermodal des marchandises.

Bilan 2010

Mise en œuvre du *Plan de transport*

Le présent document a été préparé par :

- Direction des transports
Service du développement et des opérations
Ville de Montréal

En collaboration avec :

- Société en commandite Stationnement de Montréal
- Société de transport de Montréal
- Société de vélo libre-service BIXI

Vision du *Plan de transport* de Montréal

Montréal s'est donnée une Vision de transport et des objectifs stratégiques qui s'inscrivent dans les orientations dégagées lors du Sommet de Montréal, de juin 2002. Cette Vision a été largement endossée par la suite lors des diverses consultations menées auprès des grands partenaires, des intervenants en transport et de la population. La Vision du *Plan de transport* consiste à :

« Assurer les besoins de mobilité de tous les Montréalais, en faisant de notre agglomération un endroit prospère et respectueux de son environnement. Pour ce faire, Montréal veut réduire de manière significative la dépendance à l'automobile par des investissements massifs dans les modes de transports collectif et actif tels que le tramway, le métro, l'autobus performant, le train, le vélo et la marche ainsi que sur des usages mieux adaptés de l'automobile tels que le covoiturage, l'autopartage et le taxi. »

Table des matières

Mot du maire de Montréal et du responsable des transports	7
Mot de monsieur Michel Labrecque	8
Sommaire.....	9
Transport collectif	9
Transport actif.....	10
Sécurité et qualité de vie	11
Réseau routier et déplacements à vocation économique	12
Financement, gouvernance et planification locale	13
Synthèse des dépenses	15
Introduction	17
Mécanismes de suivi du <i>Plan de transport</i>	19
Transport collectif	21
Contexte	21
Réalizations 2010	22
Synthèses des interventions.....	30
Transport actif	37
Aménagements piétonniers.....	37
Réseau cyclable	37
Vélos en libre-service	41
Utilisation du réseau cyclable.....	42
Transport actif et enquêtes <i>Origine-Destination</i>	43
Synthèse des interventions	44
Sécurité et qualité de vie	47
Réalizations 2010	47
Synthèse des interventions	51
Réseau routier et transport à vocation économique.....	53
Réalizations 2010	53
Synthèse des interventions	57
Financement, gouvernance et planification locale	61
Contexte	61
Réalizations 2010	66
Interventions en cours en 2011	67

Synthèse des dépenses	69
Immobilisations de 2010	71
Contributions de Montréal aux organismes de transport collectif	79
Contributions du gouvernement aux coûts d'exploitation de la STM	82
Synthèse des dépenses en transport.....	83
Comparaison des investissements consentis par Montréal avec les objectifs du <i>Plan de transport</i>	84
Conclusion	87
Annexes	89

Liste des figures

Figure 1 : Interventions en transport collectif réalisées	23
Figure 2 : Évolution de l'offre annuelle de service de la STM, 1990-2010	27
Figure 3 : Évolution de l'achalandage annuel de la STM, 1990-2010	28
Figure 4 : Types d'aménagement de voies cyclables, 2010.....	38
Figure 5 : Interventions en transport actif réalisées.....	39
Figure 6 : Évolution du nombre de kilomètres de voies cyclables dans l'agglomération de Montréal, 2004-2012	40
Figure 7 : Achalandage quotidien de quatre stations de comptage de Montréal	43
Figure 8 : Carrefours sécurisés, sites de radars photo et de surveillance aux feux rouges.....	50
Figure 9 : Interventions dans le réseau routier artériel	54

Figure 10 : Évolution des immobilisations en transport selon l'appartenance au <i>Plan de transport</i> , 2008-2011	76
Figure 11 : Contribution des gouvernements supérieurs aux immobilisations en transport de Montréal, 2008-2011	78
Figure 12 : Comparaison des montants déboursés par Montréal avec l'effort requis de sa part pour le <i>Plan de transport</i> , 2008-2012	86

Liste des tableaux

Tableau 1 : Sommaire des interventions de transport collectif réalisées par la STM en 2010	24
Tableau 2 : Évolution de l'achalandage annuel de la STM, 2006-2010, et cible 2011	29
Tableau 3 : Hausse d'achalandage pour les circuits d'autobus améliorés depuis le début du <i>Programme d'amélioration de service</i> , 2007-2010.....	29
Tableau 4 : Synthèse des chantiers de transport collectif du <i>Plan de transport</i>	31
Tableau 5 : Déplacements internes dans l'agglomération de Montréal	44
Tableau 6 : Synthèse des chantiers de transport actif du <i>Plan de transport</i>	45
Tableau 7 : Évolution du nombre de collisions, de mortalités et de blessés, 2005-2010.....	49
Tableau 8 : Synthèse des interventions en matière de sécurité des déplacements et d'amélioration de la qualité de vie	51

Tableau 9 : Synthèse des interventions dans le réseau routier et en faveur du transport à vocation économique	58
Tableau 10 : Immobilisations en transport de Montréal, par catégorie, 2010 (réel).....	71
Tableau 11 : Évolution des immobilisations en transport, par catégorie, 2008-2011.....	74
Tableau 12 : Évolution des immobilisations en transport selon l'appartenance au <i>Plan de transport</i> , 2008-2011	75
Tableau 13 : Contribution des gouvernements supérieurs aux immobilisations en transport de Montréal, par catégorie, 2008-2010	77
Tableau 14 : Contribution de Montréal à la STM, 2008-2011.....	80
Tableau 15 : Contribution de Montréal à l'AMT, 2008-2011	82
Tableau 16 : Contribution du gouvernement du Québec aux coûts d'exploitation de la STM, 2008-2011	83
Tableau 17 : Synthèse des dépenses en transport par partenaire, 2010	84
Tableau 18 : Comparaison des montants déboursés par Montréal avec l'effort requis de sa part pour le <i>Plan de transport</i> , 2010	85

Mot du maire de Montréal et du responsable des transports



Le Bilan 2010 marque une troisième année de déploiement du *Plan de transport* de Montréal. Notre Administration poursuit ses efforts de développement des modes de transports actif et collectif, tout en améliorant la sécurité et la qualité de vie des citoyens et des familles montréalaises dans leurs quartiers. Ainsi dans le respect de la Vision de notre Plan, nous sommes en voie d'atteindre nos objectifs, en misant sur la planification rigoureuse et la réalisation de projets durables en transport.

Nos investissements massifs dans les modes de transports collectifs et actifs ont porté leurs fruits. Pour la première fois depuis 1970, les déplacements en auto en pointe du matin sont en baisse de 6 % à Montréal et de 1 % dans la région métropolitaine. Pour sa part, la Société de transport de Montréal a, encore une fois, constaté une augmentation de l'achalandage, avec plus de 388 millions de déplacement en 2010.

Les modes de transport actif gagnent aussi du terrain. Le déploiement de notre réseau de voies cyclables, qui a atteint 530 km en 2010, a permis de constater une hausse de 30 % du nombre de cyclistes en cinq ans. De plus, les projets de piétonisation des rues Sainte-Catherine, Saint-Paul et McTavish ont eu un impact direct sur l'augmentation des déplacements à pied.

Des mesures tangibles ont également été prises pour assurer la sécurité des usagers de la route. L'implantation de la limite de vitesse à 40 km/h a été complétée dans les 19 arrondissements de Montréal. Des contrôleurs électroniques de feux ont notamment été installés, quelque 100 feux piétons à décompte numérique ont été ajoutés, la sécurisation de mesures prioritaires pour bus a été assurée et 114 carrefours ont été réaménagés depuis 2007. L'ensemble de toutes ces actions ont participé à la diminution du nombre de collisions de près de 5 % sur le territoire montréalais.

Pour que les transports en commun deviennent une véritable alternative à l'utilisation de l'automobile, nous sommes conscients qu'il faut constamment améliorer notre offre de services aux Montréalais. Ainsi Montréal contribue au déploiement du train de l'Est, à l'acquisition de voitures de métro et d'autobus et à la mise en place de mesures prioritaires pour bus, notamment dans les axes St-Michel et Sauvé/Côte-Vertu.

Pour notre Administration, le développement du *Plan de transport* est une priorité. Il est un gage de notre volonté commune de faire de notre ville une métropole durable, tant aux plans environnemental, social et économique. Le financement de ses grands projets d'infrastructure s'avère toutefois le défi le plus important à réaliser pour Montréal et ses partenaires. Voilà pourquoi nous nous afférons, depuis plusieurs années déjà, à diversifier nos revenus par divers moyens. En 2011, les efforts de concrétisation de ce Plan se poursuivront, et ceux-ci profiteront à tous les Montréalais!

Gérald Tremblay
Maire de Montréal

Michel Bissonnet
Responsable des transports

Mot de monsieur Michel Labrecque



Depuis 2007, la Société de transport de Montréal (STM) collabore étroitement avec la Ville de Montréal à la réalisation du *Plan de transport* qui vise à rendre le transport collectif plus attractif et performant.

Trois ans après l'adoption de ce Plan, les résultats obtenus jusqu'à maintenant sont très positifs. Tout indique que la STM va atteindre les objectifs fixés par le *Plan de transport* et par la *Politique québécoise du transport collectif*, soit une augmentation de l'achalandage de 8 % grâce à une hausse de service de 16 % d'ici la fin de 2011.

Grace aux investissements de l'agglomération de Montréal et du gouvernement du Québec, la STM a bonifié son offre de service de 22 % entre 2006 et 2010. Ces mesures ont permis d'augmenter l'achalandage de 7 % entre 2006 et 2010, pour atteindre 388,6 millions de déplacements en bus et en métro.

Les résultats de la neuvième *Enquête Origine-Destination 2008*, dévoilés en 2010, démontrent qu'avec un bond de l'achalandage de 16 % en cinq ans pour la période de pointe du matin, la part modale du transport collectif à destination de l'île de Montréal a grimpé à 37 %, alors que pour la première fois depuis près de 40 ans, les déplacements automobiles subissent une baisse de 6,5 %. L'augmentation de la part modale du transport collectif est la preuve que les efforts d'amélioration des services en termes de qualité et de fréquence ainsi qu'une mise en marché plus dynamique porte fruit.

Parmi les nouveautés de 2010, mentionnons la mise en place du *Réseau 10 minutes MAX*, de l'Express 747 entre le centre-ville et l'aéroport Montréal-Trudeau, trois nouvelles navettes Or destinées aux personnes âgées ainsi que la phase 1 du projet synchro-train dans l'Ouest-de-l'Île. Soulignons la signature très attendue du contrat d'acquisition des 468 voitures de métro MPM-10 qui débiteront leur service en 2014. Nous avons également poursuivi l'implantation des mesures prioritaires et l'aménagement de 15 kilomètres de voies réservées pour bus notamment dans les axes Saint-Michel, Côte-Vertu et, plus récemment, Saint-Joseph. L'année a aussi été marquée par la poursuite du remplacement et de la remise à neuf des équipements fixes du métro et par la rénovation de plusieurs stations.

C'est avec fierté que la STM a remporté en 2010 le *Prix de la meilleure société de transport en Amérique du Nord* de l'American Public Transportation Association (APTA) pour ses excellents résultats obtenus depuis 2007.

Je profite de l'occasion pour saluer la contribution du personnel de la STM qui est essentielle à l'atteinte de nos objectifs et la complicité de l'agglomération de Montréal et de nos nombreux partenaires impliqués dans le développement de la mobilité durable à Montréal.

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'ML'.

Michel Labrecque
Président de la Société de transport de Montréal

Sommaire

Transport collectif

Grâce au *Programme d'amélioration de service de transport en commun 2007-2011*, l'offre de service du métro a été de nouveau augmentée (+0,4 % par rapport à 2009) pour atteindre un niveau record de 76,5 millions de véhicules-km annuels. L'offre de service de la période 2007-2010 a donc augmenté de 19 %, dépassant l'objectif de 16 % fixé d'ici 2011. En plus des trois stations lavalloises, ce sont huit stations de la ligne orange qui ont été rendues accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Avec la mise en service de 98 autobus articulés et de 301 autobus réguliers en remplacement de matériel roulant en fin de vie utile, la Société de transport de Montréal (STM) a pu augmenter les heures de service de 4,8 %, une hausse substantielle. La croissance du service, entre 2006 et 2010, atteint 14,4 %, très près de la cible de 2011 fixée à 16 %.

Neuf nouvelles lignes d'autobus ont été créées, dont trois pour desservir les personnes âgées. Huit lignes ont connu des ajouts de service. De plus, 31 lignes ont été reprogrammées et assurent un service à intervalle maximum de dix minutes (*Réseau 10 minutes MAX*). Les autobus ont bénéficié de nouvelles voies réservées et mesures préférentielles aux feux de circulation dans les axes Saint-Michel et Sauvé/Côte-Vertu (**chantier 9**).



Ces efforts portent fruit, car l'achalandage de la STM a atteint un nouveau record de 388,6 millions de déplacements, une croissance non négligeable de 1,5 % par rapport à 2009, qui constituait déjà un record historique depuis 1949. La STM est en voie d'atteindre la cible d'achalandage fixée d'ici 2011, soit une croissance de 8 % par rapport à 2006.

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

- l'étude de faisabilité et les études socio-économiques de la ligne de tramway au centre de l'agglomération dans l'axe Côte-des-Neiges/centre-ville (**chantier 1**);
- le choix du tracé CN par Aéroports de Montréal pour réaliser l'Aérotrain et l'engagement financier du gouvernement du Québec, à hauteur de 200 M\$ (**chantier 2**);
- le lancement des études du projet de train de l'Ouest pour bonifier la desserte de la ligne de train de banlieue Vaudreuil-Montréal;
- l'octroi d'un contrat d'acquisition de voitures de métro pour remplacer les MR-63 (**chantier 3**), soit environ la moitié du parc de voitures de métro;
- la création d'un bureau de projet à l'Agence métropolitaine de transport (AMT) après la signature, par les villes de Montréal, Longueuil et Laval, du protocole sur le prolongement de trois lignes de métro (**chantier 4**);
- la réalisation, par l'AMT, de l'étude de faisabilité et d'avant-projet préliminaire du SRB Pie-IX (**chantier 8**);
- la réalisation du train de l'Est, notamment la construction des gares à Montréal et la livraison amorcée du matériel roulant (**chantier 12**);
- l'augmentation significative de la contribution à la STM, grâce à une nouvelle taxe sur le stationnement au centre-ville et à la hausse de la taxe sur l'essence dans le territoire de l'AMT (**chantier 21**).

Transport actif

Montréal a procédé à l'aménagement de 25 km de nouvelles voies cyclables, dont les accès au pont Jacques-Cartier, l'avenue Pierre-De Coubertin, les rues de l'Église et Decelles (arrondissement de Saint-Laurent) et le boulevard Pierre-Bernard (arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve). De plus, la chaussée sud du chemin Remembrance a été convertie en sentier polyvalent pour piétons et cyclistes. En incluant certains projets ponctuels réalisés par les arrondissements, le réseau cyclable de Montréal atteint près de 530 km.

La programmation 2011-2012 prévoit quelque 70 km de voies cyclables supplémentaires, notamment dans des secteurs achalandés comme le boulevard De Maisonneuve entre les rues Berri et Dorion, la rue Laurier, l'axe nord-sud comprenant les rues Berri, Lajeunesse Émile-Journault, Henri-Julien, De Castelnau et St-Dominique, de même qu'un lien cyclable entre le canal de Lachine et la piste des Berges, dans l'arrondissement de LaSalle.

La ferveur pour le système BIXI a fait bondir les abonnements de 11 000 à 33 000 et les utilisations de 1,1 à 3,3 millions. En 2011, le réseau a été modifié pour desservir un plus grand territoire avec trois nouveaux arrondissements desservis (Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, Ahuntsic-Cartierville et Verdun) et le probable ajout de cinq stations à Westmount. Au total, 5050 vélos et 405 stations seront disponibles en 2011, sans compter l'ajout de 1035 points d'ancrage. Le système BIXI est aussi devenu plus convivial grâce à une période d'utilisation sans frais allongée à 45 minutes et à un nouveau tarif pour 72 heures d'utilisation, en plus des accès quotidien, mensuel et annuel.

Les interventions pour favoriser la marche et le caractère piétonnier des quartiers centraux se sont poursuivies avec la piétonisation permanente de la rue McTavish, entre la rue Sherbrooke et l'avenue du Docteur-Penfield, la piétonisation saisonnière de la rue Sainte-Catherine Est et la piétonisation de la rue Saint-Paul dans un tronçon et une période plus étendus.

Des comptages ont permis de déterminer que les pistes cyclables de la rue Berri et du boulevard De Maisonneuve sont les plus fréquentées en Amérique du Nord.

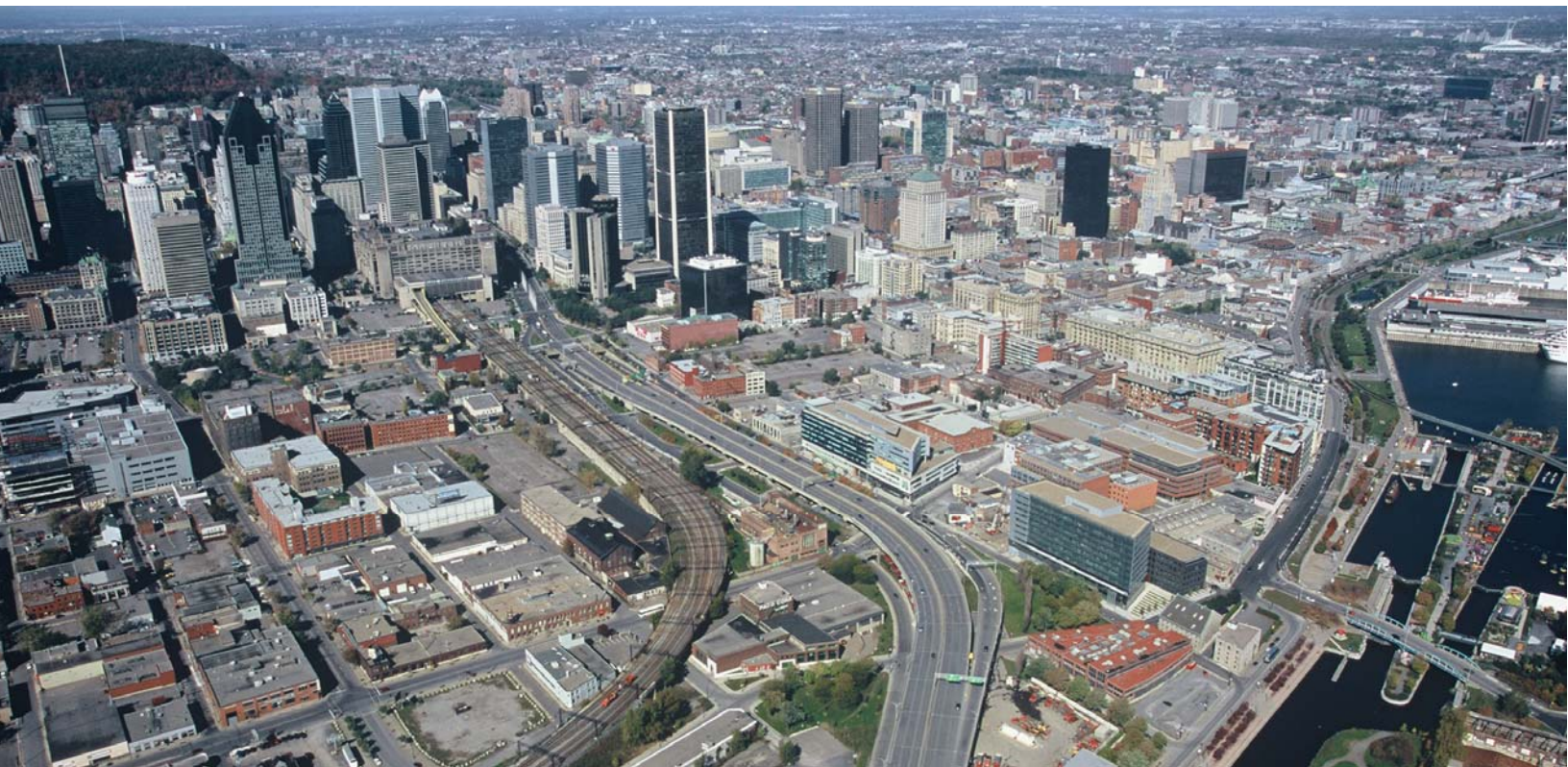
L'*Enquête Origine-Destination 2008* montre une augmentation de 11,5 % des déplacements actifs dans l'île de Montréal, entre 2003 et 2008. Après des décennies de déclin, la marche est revenue avec une augmentation de près de 10 %, tandis que le vélo a repris 30 % en cinq ans.

Sécurité et qualité de vie

Comme l'an dernier, la Ville a concentré ses efforts en sécurité des déplacements sur les trois volets suivants :

- **aménagement des rues** : huit carrefours sécurisés, 100 feux à décompte numérique installés et réalisation complète du projet d'abaissement de la limite de vitesse à 40 km/h dans les rues locales;
- **comportement des usagers** : plusieurs campagnes de sécurité menées par le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) et la Ville sur les thèmes du piéton, du cycliste, de la rentrée scolaire et du déneigement. De plus, le projet-pilote sur les radars photo a fait l'objet d'une évaluation positive à l'automne par le MTQ;
- **bureau de la sécurité des déplacements** : trois rencontres de la Table de concertation municipale avec les arrondissements et poursuite de la collaboration au niveau québécois et canadien.

Le bilan de sécurité routière 2010 confirme la tendance observée depuis 2008, soit une baisse de 4,5 % du nombre total de collisions. Cependant, il y a eu deux décès de plus qu'en 2009 et le nombre de collisions avec blessés graves est passé de 221 en 2009 à 270 en 2010. L'objectif de réduire de 40 % les accidents en dix ans est maintenu et tous les partenaires déploient des efforts dans ce sens.



Réseau routier et déplacements à vocation économique

Dans un contexte de révision des règles d'octroi de contrat, la Ville a réduit ses investissements en réfection du réseau routier, qui se sont limités à 30 M\$ pour les chaussées du réseau artériel et à 16 M\$ pour les structures.

Dans l'arrondissement de Saint-Laurent, les travaux de raccordement des boulevards Cavendish et Henri-Bourassa sont toujours en cours et l'ouverture est prévue en 2011.

Les deux projets routiers qui permettront l'accès aux futures gares du train de l'Est (boulevard Maurice-Duplessis et 56^e Rue) ont franchi des étapes importantes avec la fin des avant-projets définitifs et le début des plans et devis, en vue de travaux en 2011.

Le projet de réaménagement du carrefour Pie-IX et Henri-Bourassa a également progressé, avec la fin de l'avant-projet définitif et l'acquisition d'une partie des terrains requis. Les plans et devis sont en cours, le début des travaux prévu à l'automne 2011, après la mise en service du pont de l'A-25, en mai 2011. Par ailleurs, la Ville a poursuivi sa collaboration avec le MTQ, qui réalise actuellement les grands projets de réaménagement de l'échangeur Dorval (A-20/A-520) et de la partie nord de l'échangeur Décarie (A-15/A-40).

Des études de faisabilité et des concepts ont été réalisées pour deux projets dans l'Ouest-de-l'Île, soit un nouveau boulevard dans l'emprise de l'A-440 à Pierrefonds et le prolongement du boulevard Jacques-Bizard jusqu'à l'A-40. Des concepts ont également été développés pour le réaménagement du boulevard Sherbrooke Est.

Dans le cadre du déploiement du *Plan stratégique sur les systèmes de transport intelligents*, la Ville a vu l'inauguration du Centre de gestion de la mobilité urbaine (CGMU), qui permettra d'améliorer l'exploitation du réseau et la réponse en cas de situation d'urgence. La mise aux normes des feux de circulation s'est poursuivie, portant à 800 le nombre de feux mis aux normes depuis 2002. La gestion dynamique des feux est en cours d'implantation dans les axes Crémazie et Sherbrooke, alors que les axes Henri-Bourassa et Pie-IX sont déjà en fonction.

En ce qui concerne le transport des marchandises, un nouveau portail d'entrée des camions à la fine pointe de la technologie a été inauguré par le Port de Montréal. Des progrès dans l'implantation d'un réseau de camionnage à l'échelle de l'agglomération, avec 13 règlements conformes en vigueur, ont également été constatés.

Financement, gouvernance et planification locale

En 2010, Montréal a déboursé de ses fonds propres 69 M\$ pour la réalisation du *Plan de transport*, comparativement à des besoins estimés à 240 M\$ par année.

Montréal doit obtenir plus de ressources pour financer sa part du Plan. Dans l'attente d'une solution de financement plus globale à l'échelle régionale, Montréal a instauré, en 2010, une taxe sur le stationnement au centre-ville et, en 2011, une taxe sur les véhicules immatriculés, pour soutenir le transport collectif.

Dans son budget 2010, le gouvernement du Québec a entériné l'entente sur le financement du transport métropolitain 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. La taxe régionale sur l'essence a donc été haussée à 3¢/l depuis le 1^{er} mai 2010.

Les besoins de la région métropolitaine sont tels que des sources additionnelles de revenus sont nécessaires pour y faire face. Le mémoire pré-budgétaire de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), déposé en février 2011, chiffre à 22,9 G\$ les dépenses en immobilisations nécessaires pour réaliser les projets documentés. La CMM propose 10,5 G\$ d'investissement d'ici 2021 dans les projets de remplacement des voitures de métro, de prolongements de métro, de SRB Pie-IX, de mesures préférentielles aux bus et de trains de banlieue dans l'Ouest-de-l'Île de Montréal. Le mémoire proposait une augmentation de la taxe sur l'essence de 5¢/l, qui n'a pas été retenue dans le budget 2011 du gouvernement du Québec.

La *Politique québécoise du transport collectif* (PQTC) du gouvernement du Québec a bien rempli sa mission depuis 2007. Elle apporte des fonds pour stimuler l'offre de services de transport collectif et ainsi aider grandement à la réalisation du **chantier 5**. Il est urgent de reconduire et de bonifier la PQTC, qui prend fin au 31 décembre 2011 et ce, dans le contexte du *Plan stratégique 2020* de la STM, qui propose des mesures pour atteindre les cibles de réduction des gaz à effet de serre (GES) visées par le gouvernement du Québec à l'horizon 2020.



De son côté, l'agglomération de Montréal a grandement accru son soutien au transport collectif : en incluant sa contribution à la SOFIL, la contribution de Montréal à la STM est passée de 303,6 M\$ en 2007 à 400,5 M\$ en 2011, soit une hausse de 32 % en trois ans.

Dans le dossier de la gouvernance du transport métropolitain, les élus ont demandé au gouvernement du Québec de modifier les règles d'approbation du plan triennal d'immobilisations (PTI), du budget et de la tarification de l'AMT. Par ailleurs, le projet de loi 58 a mené à un mandat donné à la CMM de réaliser le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD), qui comporte trois grandes orientations : un Montréal avec des milieux de vie durables, des réseaux de transport performants et structurants, un environnement protégé et mis en valeur.

En ce qui a trait à la planification locale des déplacements, seuls deux arrondissements (Le Plateau-Mont-Royal et Saint-Laurent) ont formellement adopté des *Plans locaux de déplacements* (PLD). Ces deux arrondissements ont commencé la mise en œuvre de ceux-ci.

Par ailleurs, plusieurs mesures des plans de transport intégrés du Mont-Royal et du Vieux-Montréal ont été déployées, notamment le réaménagement du chemin Remembrance et de la place d'Armes.

Synthèse des dépenses

En 2010, les immobilisations en transport de Montréal ont totalisé 568 M\$. Une baisse de 16 % par rapport à 2009, notamment en raison d'un ralentissement dans les investissements de voirie attribuable à la révision des processus d'octroi de contrats et à l'adoption retardée du PTI, au début de 2010. Toutefois, les investissements en transport collectif, qui représentent maintenant 77 % du total, ont crû de 19 % en 2010.

Des 568 M\$ investis par Montréal, un montant de 141 M\$ a été consacré à la mise en œuvre du *Plan de transport*, en baisse de 10 % par rapport à 2009. Le transport collectif occupe une part importante de ces investissements. La STM a investi 113 M\$ pour déployer des projets d'amélioration et de développement prévus au *Plan de transport*, notamment l'acquisition de nombreux autobus articulés et conventionnels. Ces montants ne tiennent pas compte des avances de fonds de 110 M\$, effectuées par la STM à ses fournisseurs en 2010, pour le remplacement des voitures de métro, montants qui seront capitalisés lors de la réception des actifs au cours des prochaines années.

Quelque 11 M\$ ont été investis pour les projets routiers prévus au Plan, surtout pour le raccordement des boulevards Cavendish et Henri-Bourassa, la reconstruction de l'échangeur Dorval et l'acquisition de terrains pour le réaménagement du carrefour Pie-IX/Henri-Bourassa. De plus, 9 M\$ ont été investis pour le transport actif, 4,4 M\$ pour la sécurité et la qualité de vie et 0,9 M\$ pour la planification locale.

En 2010, les subventions du gouvernement fédéral ont connu une croissance importante et représentent 182 des 568 M\$ investis par Montréal. Cette hausse est attribuable aux subventions de la SOFIL pour l'acquisition d'autobus par la STM. Montréal a également reçu 166 M\$ de subventions du gouvernement du Québec, surtout pour la STM, une baisse de 7 % par rapport à 2009.

En 2010, Montréal a versé une contribution de 400,5 M\$ à la STM (+11 % par rapport à 2009), dont 41 M\$ pour les projets financés par la SOFIL et un montant inégalé de 30 M\$ pour le *Programme d'amélioration de service*. La contribution de Montréal à l'AMT s'est élevée à 43 M\$, en hausse de 5 %, dont environ 4 M\$ sont liés au *Plan de transport*. La contribution du gouvernement du Québec au *Programme d'amélioration de service* de la STM a atteint 33 M\$, une hausse significative de 42 % par rapport à 2009.

En combinant les dépenses d'immobilisations et d'exploitation du transport collectif, Montréal aura dépensé 69 M\$ de ses fonds propres (hors subventions) pour mettre en œuvre le *Plan de transport*. Ce montant, qui constitue une baisse par rapport à 2009, ne tient cependant pas compte des avances de fonds importantes pour les nouvelles voitures de métro.

Montréal a pu accroître ses investissements en transport collectif grâce à de nouvelles sources de financement, comme la mise en place d'une taxe sur le stationnement au centre-ville, qui génère 19 M\$ par année. La STM a également bénéficié de l'entente de la CMM sur le financement du transport collectif métropolitain et de la hausse de la taxe régionale sur l'essence qui en a suivi. En 2011, Montréal continuera à accroître ses investissements en transport collectif, grâce notamment à l'entrée en vigueur d'une nouvelle taxe sur l'immatriculation des véhicules.

Du côté de la voirie, un rattrapage est déjà en cours en 2011 et devrait se poursuivre au cours des prochaines années.

Le montant de 69 M\$ dépensé par Montréal représente toutefois moins du tiers de l'objectif de 240 M\$ par année nécessaire pour compléter d'ici dix ans les 21 chantiers du *Plan de transport*. La réalisation de ce Plan, tout comme l'atteinte des objectifs québécois de réduction des émissions de GES d'ici 2020, nécessiteront la mise en place d'une source de financement municipale dédiée, stable, récurrente pour le transport collectif. Cela permettra de poursuivre avec succès le virage vers la mobilité durable déjà largement entamé avec le *Plan de transport*.

Introduction

Le présent document reprend la même structure que celle du *Bilan 2009-2010*, mais de façon plus synthétique. Il comporte des chapitres sur les transports collectif et actif, la sécurité et la qualité de vie, le transport routier et les déplacements à vocation économique, le financement, la gouvernance et la planification locale des déplacements, ainsi que les dépenses associées au *Plan de transport*.

À la fin des chapitres, un tableau résume l'état d'avancement des chantiers concernés. Les annexes rassemblent des informations sur les initiatives marquantes des arrondissements, sur les nouveaux services de la STM, sur les indicateurs de résultats, sur les actions des Centre de gestion de la mobilité de Montréal et sur la compatibilité entre le bilan annuel du *Plan de transport* et les rapports financiers annuels de la Ville de Montréal.

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

Afin de tenir compte des recommandations des deux commissions permanentes qui ont analysé le *Bilan 2009-2010*, à l'automne 2010, des encadrés énumèrent les interventions destinées aux personnes handicapées et à mobilité réduite. Des données portant sur les gaz à effet de serre dans la région de Montréal sont également ajoutées.

Les deux premiers bilans du *Plan de transport* couvraient chacun une année et demie, soit du 1^{er} janvier 2008 au 30 juin 2009 et du 1^{er} janvier 2009 au 30 juin 2010. Pour simplifier la présentation des résultats et la cueillette d'information, ce bilan de l'an 3 du *Plan de transport* couvre la période du 1^{er} janvier au 31 décembre 2010.

Adopté à l'unanimité par le conseil d'agglomération de Montréal en 2008, le Plan se veut le reflet de ce que les Montréalais souhaitent pour eux et pour leurs enfants.



Cela se traduit par 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.

Depuis 2008, le *Plan de transport* est animé par de nouvelles orientations de transport qui favorisent une diversification de l'usage des modes (transports collectif et actif) et une gestion plus écologique et sécuritaire du système de transport.

Mécanismes de suivi du *Plan de transport*

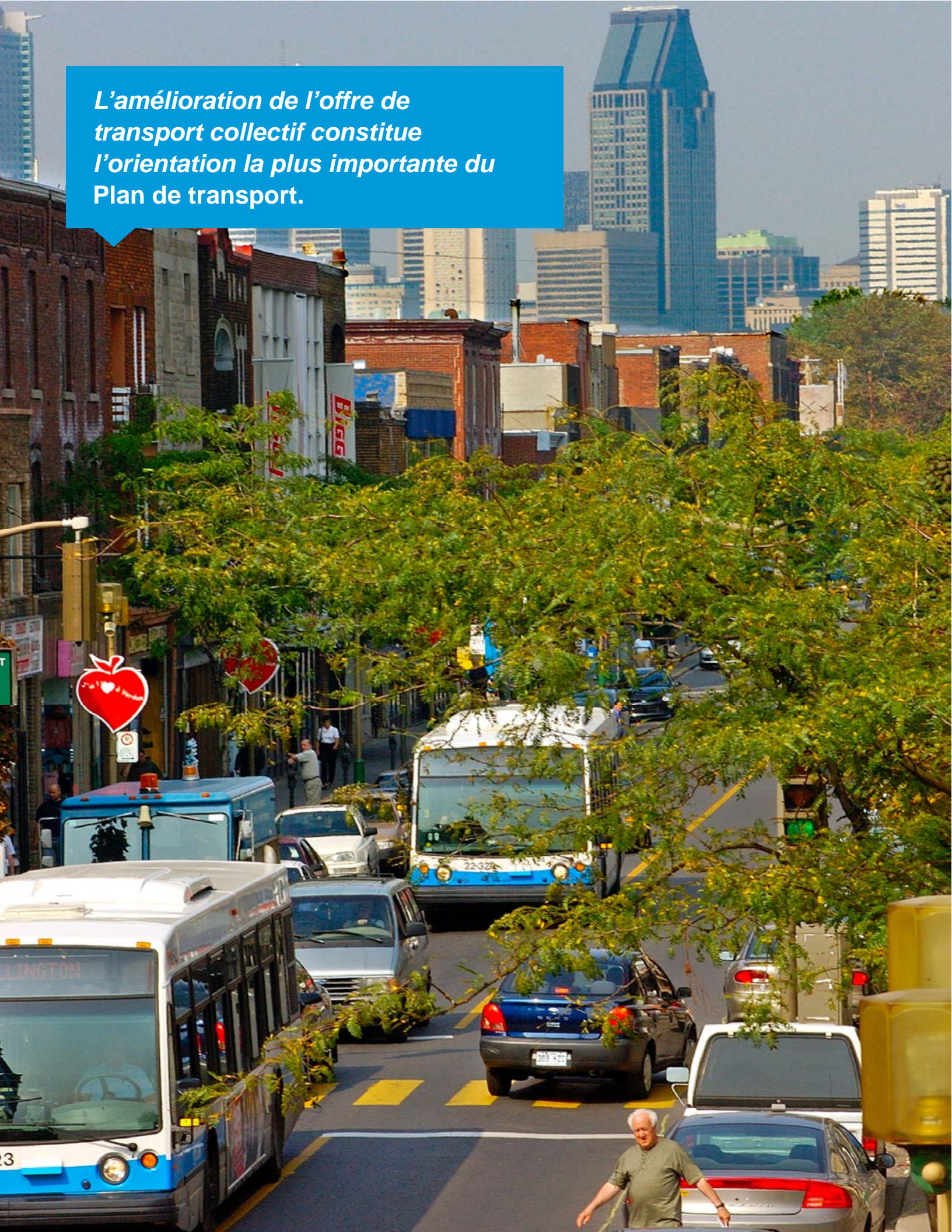
Le *Plan de transport* prévoit la publication d'un bilan annuel des moyens déployés et des investissements consentis par Montréal et ses partenaires.

En plus de ce suivi annuel des moyens déployés, un suivi quinquennal du *Plan de transport* mesurera les impacts sur les habitudes de déplacement des Montréalais, l'accessibilité, la sécurité, la santé, l'environnement et l'économie.

Ce suivi quinquennal, prévu pour 2013, présentera un ensemble complet d'indicateurs de résultats qui permettront d'apprécier dans quelle mesure le déploiement du *Plan de transport* a permis d'atteindre les cibles et les objectifs fixés, particulièrement en ce qui a trait à la réduction de la dépendance à l'automobile. Le bilan quinquennal alimentera la révision du *Plan de transport*, également prévue à tous les cinq ans.

La révision du *Plan de transport* tiendra compte de l'évolution du secteur du transport à Montréal dans les sphères sociales, économiques et environnementales.

L'amélioration de l'offre de transport collectif constitue l'orientation la plus importante du Plan de transport.



Transport collectif

Contexte

L'amélioration de l'offre de transport collectif constitue l'orientation la plus importante du *Plan de transport*. Ce dernier prévoit augmenter l'achalandage du transport collectif de 8 % d'ici 2012, une cible cohérente avec celle de la *Politique québécoise du transport collectif* (PQTC) du gouvernement du Québec. À plus long terme, le *Plan de transport* vise une augmentation de 26 % de l'achalandage d'ici 2021.

Pour ce faire, la STM termine le déploiement de son *Programme d'amélioration de service 2007-2011*. Ce programme, **chantier 5** du *Plan de transport*, est financé à parts égales par le gouvernement du Québec et par le milieu local (agglomération de Montréal et revenus des usagers), dans le cadre de la PQTC.

Grâce à ce programme, l'offre de service du métro a été augmentée de 18 % pendant la période 2007-2010, dépassant l'objectif de 16 % d'ici 2012. L'offre de service d'autobus a, quant à elle, augmenté de 4,8 % entre 2009 et 2010. Les lignes d'autobus circulant dans les artères les plus congestionnées ont notamment bénéficié de l'ajout de nouvelles voies réservées et de feux prioritaires, grâce au déploiement du **chantier 9** du *Plan de transport*.

Par ailleurs, les efforts de réalisation des 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 vers l'Est (**chantier 4**), puis la ligne orange vers 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 dans le boulevard Pie-IX (**chantier 8**) et, finalement, de réaliser le train de l'Est (**chantier 12**).

Réalisations 2010

Le déploiement par la STM du *Programme d'amélioration de service 2007-2011* s'est poursuivi activement, ce qui s'est traduit par plusieurs bonifications additionnelles du réseau de transport collectif montréalais. Ces améliorations sont illustrées à la [Figure 1](#) et détaillées au [Tableau 1](#).

Métro

L'offre de service dans le métro a été légèrement augmentée (+0,4 % par rapport à 2009) pour atteindre un niveau record de 76,5 millions de véhicules-km annuels. L'installation d'ascenseurs dans les stations Lionel-Groulx, Côte-Vertu, Bonaventure, Berri-UQAM et Henri-Bourassa a été achevée, ce qui constitue une première dans le réseau initial du métro. Avec les trois stations lavalloises, ce sont huit stations de la ligne orange qui ont été rendues accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Le service à la clientèle dans le métro a été amélioré, notamment par la diffusion des interruptions de service de plus de 20 minutes par Twitter, Facebook, Internet et les téléphones mobiles.

Le gouvernement du Québec a autorisé la STM à signer un contrat avec le consortium Alstom-Bombardier pour l'acquisition de 342 voitures de métro. S'ajoute une option d'achat pouvant aller jusqu'à 126 voitures additionnelles, pour un total possible de 468 voitures. Ce nouveau matériel roulant remplacera les 336 MR-63 (44 ans de service) et permettra d'augmenter l'offre de service et de desservir les futurs prolongements de métro. Selon un échéancier préliminaire, le premier train de type boa, qui servira de test, serait livré 32 mois après l'octroi du contrat. À partir de 2014, une rame de neuf voitures sera livrée et mise en service à chaque mois sur la ligne orange.

Figure 1 | Interventions en transport collectif réalisées

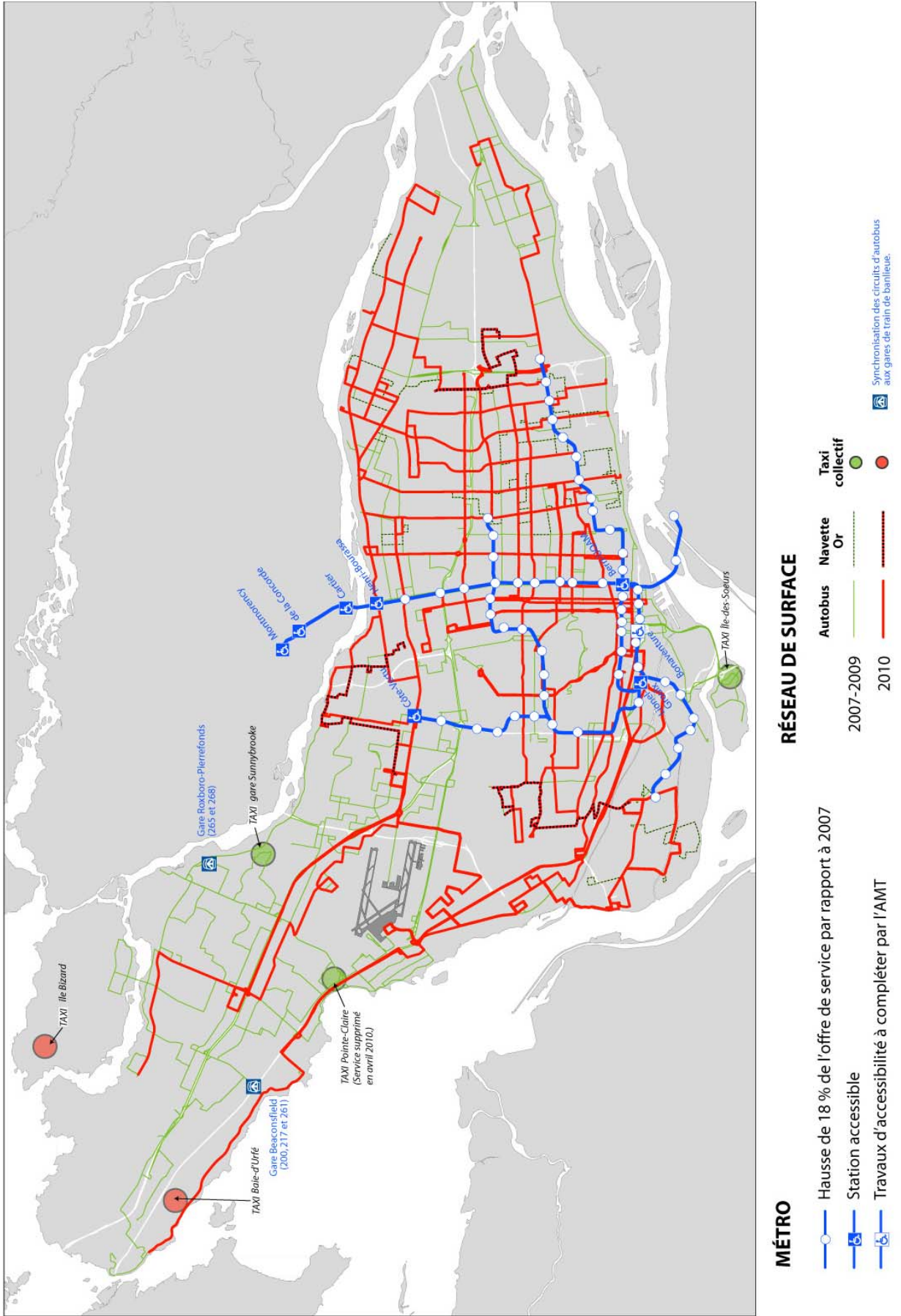


Tableau 1 | Sommaire des interventions de transport collectif réalisées par la STM en 2010

Ch.	Interventions	Moyens déployés			
3	Modernisation du métro				
	Matériel roulant :	Octroi du contrat d'acquisition des voitures de métro pour le remplacement de tous les MR-63			
5	Améliorations des services de la STM				
	Métro				
	Capacité :	Plus de 309 000 km/an (+0,4 % par rapport à 2009)			
	Accessibilité :	Fin de l'installation des ascenseurs aux stations Bonaventure, Henri-Bourassa, Lionel-Groulx, Berri-UQAM et Côte-Vertu			
	Qualité du service :	Partenariat avec le SPVM. Bilan à être présenté par la STM et le SPVM. Campagne comportementale « On aime ça » à l'intention de la clientèle et sondage marketing après l'activité			
	Information aux usagers :	Interruptions de service annoncées par Twitter, Facebook, Internet et téléphones mobiles			
	Impacts environnementaux :	Études finalisées et approche choisie pour le <i>Programme de gestion des matières résiduelles dans le métro</i> (PGMR). Revue complète et implantation des routine d'entretien des stations. Réalisation des programmes <i>Embelli-stations</i> et <i>MétroNet</i>			
	Autobus	Heures annuelles			
	Ajouts de service :	Par rapport à 2010 sans amélioration¹		Cumulatif depuis l'année de référence 2006²	
	Desserte centre-ville :	+ 68 870	+ 1,5 %	+ 150 170	+ 3,5 %
	Axes à fort achalandage :	+ 102 810	+ 2,2 %	+ 215 460	+ 5,1 %
	Secteurs en développement	+ 47 930	+ 1,0 %	+ 164 930	+ 3,9 %
	Clientèles spécifiques	+ 5 090	+ 0,1 %	+ 82 780	+ 1,9 %
		+ 224 700	+ 4,8 %	+ 613 340	14,4 %
	Capacité :	Acquisition de 98 autobus articulés et de 301 modèles APS5 et APS 6 pour moderniser la flotte			
	Qualité du service :	Accès « TC étudiants » : plan d'affaires réalisé auprès de l'Université de Montréal en 2009 et approche auprès des autres universités en 2010. Accroissement de la visibilité du programme <i>Entre deux arrêts</i> . Diffusion des normes de qualité de service aux employés. Évaluation de trois prototypes d'abribus			
	Information aux usagers :	<i>IBUS</i> (info en temps réel) : mise en place de l'équipe mixte et du bureau de projet			
	Impacts environnementaux :	Diffusion de la formation préventive écologique sur un cycle de trois ans			

Tableau 1 | Sommaire des interventions de transport collectif réalisées par la STM en 2010 (suite)

Ch.	Interventions	Moyens déployés
5	Améliorations des services de la STM	
	Transport adapté	
	Normes :	Développement et diffusion d'une norme de qualité de service portant sur la courtoisie des préposés des centres d'appels. Développement d'un questionnaire « clients mystères » pour les déplacements en taxi, mesurant l'expérience client et démarrage du processus de mesure
	Véhicules :	Modification du devis des minibus pour intégrer suspension pneumatique, moteur à l'urée et option d'air climatisé. Lancement de l'appel d'offres et octroi du contrat pour 14 nouveaux minibus
9	Mesures prioritaires pour bus	
	Axe Saint-Michel :	Mise en service du système de détection de bus dans l'axe complet
	Axe Sauvé/Côte-Vertu :	Aménagement d'une voie réservée de 1,6 km
	Général :	Ajout d'une troisième phase de développement des MPB par l'ajout de 60 km au réseau, à partir de 2014
13	Intermodalité vélo	
	Supports à vélo sur bus :	Étude de faisabilité dans l'environnement d'exploitation de la STM. Analyse ergonomique, évaluation d'impacts santé/sécurité au travail et essais routiers

¹ 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.

² Total des améliorations apportées durant les quatre premières années du *Programme d'amélioration de service*, soit 2007 à 2010, tel que mesuré par rapport à 2006, année de référence de la PQTC.

Autobus

Le processus de renouvellement du parc d'autobus s'étant poursuivi, la STM a pu augmenter les heures de service de 4,8 %, une hausse substantielle. Par rapport à 2006, la croissance du service d'autobus a atteint 14,4 % en 2010 et atteindra la cible de 16 % en 2011.

De multiples améliorations au réseau d'autobus ont été apportées dans le cadre du *Programme d'amélioration de service* et ce, en fonction de quatre grandes stratégies (Annexes 2 à 5). Sept nouvelles lignes d'autobus ont été créées, dont trois pour desservir les personnes âgées (navettes OR qui rejoignent les résidences pour aînés). Depuis 2008, onze nouvelles navettes OR ont été implantées dans le territoire. Trente-neuf lignes ont bénéficié d'ajouts de service. Entre autres, la fréquence de 31 lignes a été revue pour créer le *Réseau 10 minutes MAX* pour assurer un service à intervalle maximum de 10 minutes. Par ailleurs, les horaires d'autobus et de trains a été synchronisés aux gares de train de banlieue Roxboro-Pierrefonds et Beaconsfield, ce qui a nécessité de l'ajout de service. Enfin, un nouveau service de taxi collectif a été mis sur pied à Baie-d'Urfé et le service de taxi collectif de l'Île-Bizard a été bonifié.

En plus des améliorations de service, les interventions suivantes ont été mises de l'avant pour le réseau d'autobus :

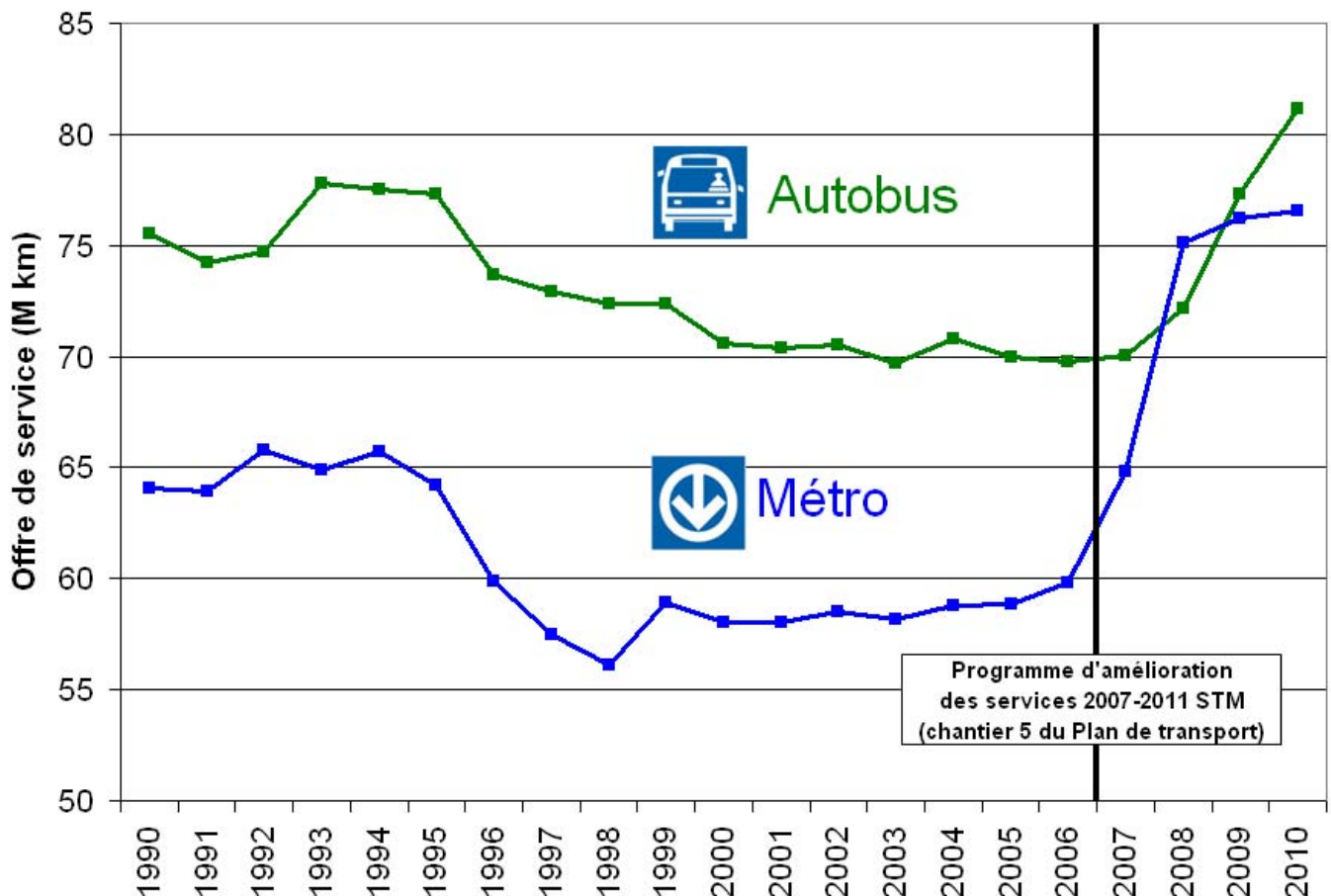
- acquisition de 98 autobus articulés et de 301 autobus réguliers en remplacement de matériel roulant en fin de vie utile;
- association de la STM et de l'Association québécoise de lutte contre la pollution atmosphérique (AQLPA) et ses partenaires au *Programme Faites de l'air!/Adieu bazou*. Quelque 20 000 Québécois ont recyclé leurs vieux véhicules en 12 mois et ont réduit les CO₂ d'au moins 6000 tonnes. Deux tiers de ceux qui ont reçu un laissez-passer continueront à utiliser le transport en commun après l'expiration de ce dernier;
- évaluation de trois prototypes d'abribus conçus par le consortium de designers Leblanc + Turcotte + Spooner et fabriqués par Provincial Sign Systems, en vue d'une commande de 400 unités au début de 2011. La STM a également mis à l'essai un totem avec une signalétique plus moderne correspondant à sa nouvelle identité visuelle;
- bonification du programme *BIXI-Bus*. Les clients de la STM qui s'abonnent à OPUS pour 12 mois consécutifs ont profité d'un rabais de 75 % sur le prix d'un abonnement annuel à BIXI, qui ne coûte que 19 \$ au lieu de 78 \$. Les clients qui ont pris un abonnement annuel à BIXI ont reçu une carte OPUS chargée de six passages valides dans le réseau de la STM, d'une valeur de 16,75 \$;
- mise en service, le 29 mars, de la ligne de bus 747 entre le centre-ville et l'aéroport Montréal-Trudeau. Bonification le 21 juin pour offrir un meilleur service (notamment aux 10 à 12 minutes entre 8 h 30 et 20 h).

Résultats globaux

La [Figure 2](#) illustre l'évolution de l'offre de service kilométrique de la STM de 1990 à 2010. Avec une augmentation de 27,8 % en 2007-2010, par rapport à l'année de référence 2006, l'offre de service du métro atteint aujourd'hui un sommet inégalé depuis 1966. Par ailleurs, avec une augmentation cumulée de 16,3 % en 2007-2010, par rapport à 2006, l'offre de service kilométrique du réseau d'autobus a dépassé celui du début des années 1990.

Avec la mise en œuvre du *Programme d'amélioration de service*, l'offre de service d'autobus a augmenté, depuis 2007, plus rapidement en termes de kilomètres parcourus (+16,3 %) que d'heures de service offertes (+14,4 %). Cet écart indique que la vitesse moyenne des autobus a légèrement augmenté, un effet combiné de l'introduction de nouveaux circuits express, de 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.

Figure 2 | Évolution de l'offre annuelle de service de la STM, 1990-2010



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'atteindre 388,6 millions de déplacements, une croissance non négligeable de 1,5 % par rapport à l'achalandage de 2009, qui constituait déjà un record historique depuis 1949.

Tel que détaillée au [Tableau 2](#), la hausse cumulative d'achalandage, par rapport à 2006, est de 7 %, ce qui signifie que la cible de 8 % visée pour 2011 par le *Plan de transport* et par la PQTC du gouvernement du Québec est en voie d'être atteinte.

Par ailleurs, les améliorations au réseau d'autobus, apportées depuis 2007, ont permis une hausse de 17,5 millions de déplacements annuels sur les circuits améliorés ([Tableau 3](#)).

En plus de ces bons résultats d'achalandage, les améliorations de service ont permis de contribuer à l'atteinte de plusieurs objectifs du *Plan de transport*. C'est le cas de 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 3 | Évolution de l'achalandage annuel de la STM, 1990-2010

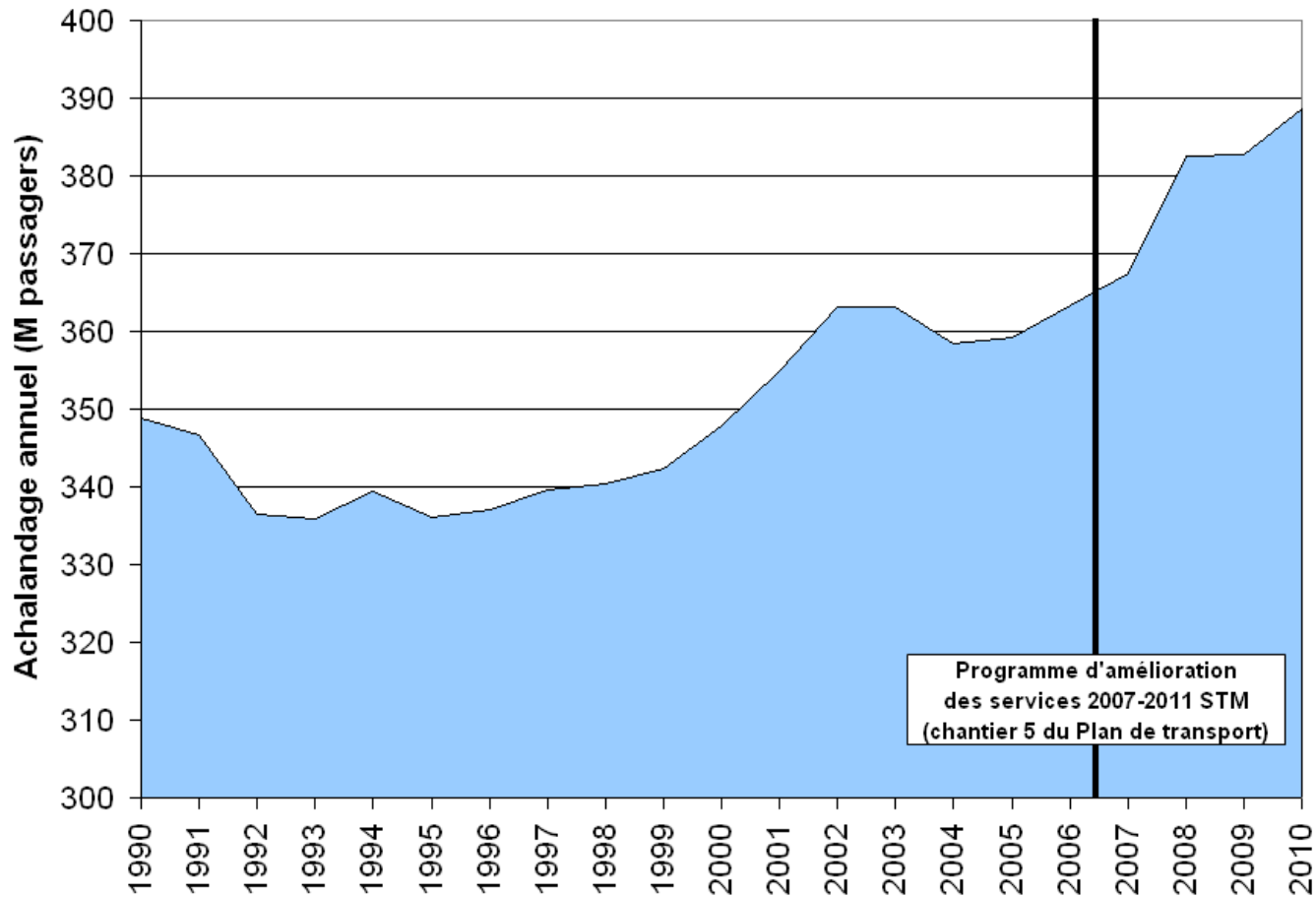


Tableau 2 | Évolution de l'achalandage annuel total de la STM, 2006-2010, et cible 2011

	2006	2007	2008	2009	2010	Cible 2011
Achalandage annuel total (en million de passagers) :	363,3	367,5	382,5	382,8	388,6	393,3
Variation annuelle :		+ 1,2 %	+ 4,1 %	0,1 %	+ 1,5 %	Moyenne de +1,6 %, par année sur cinq ans
Hausse cumulative par rapport à 2006 :		+ 1,2 %	+ 5,3 %	+ 5,4 %	+ 7,0 %	+ 8,3 %

Tableau 3 | Hausse d'achalandage pour les circuits d'autobus améliorés depuis le début du Programme d'amélioration de service, 2007-2010

Stratégie	Hausse d'achalandage annuel (en million de déplacements)	% de croissance
Desserte du centre-ville :	+ 3,3	+ 30,3 %
Axes à fort achalandage :	+ 8,3	+ 4,8 %
Secteurs en développement :	+ 4,5	+ 41,5 %
Clientèles spécifiques :	+ 1,4	+ 8,7 %
	+ 17,5	+ 8,4 %

Le transport adapté à la STM

La STM offre un service de transport spécialisé pour les personnes handicapées. En 2010, le nombre de véhicules dédiés au service est resté inchangé, mais l'utilisation des services de taxis est en croissance. En effet, les dépenses d'exploitation du transport adapté ont crû de 9,4 %, passant de 49,9 M\$ en 2009 à 54,7 M\$ en 2010. Les utilisateurs ont réalisé 2,7 millions de déplacements en 2010, en hausse de 10,1 % par rapport à 2009. Selon les sondages, la satisfaction globale des utilisateurs a atteint un sommet en 2010 à 94 %.

L'accessibilité universelle

Dotée d'une politique d'accessibilité universelle, la STM offre les mesures suivantes :

- sept stations de métro sont accessibles aux personnes à mobilité réduite : Montmorency, de la Concorde, Cartier, Berri-UQAM, Lionel-Groulx, Henri-Bourassa et Côte-Vertu. La station Bonaventure est accessible entre la billetterie et les quais, mais demeure non accessible entre la billetterie et la rue. Des ascenseurs assurent le déplacement des personnes en fauteuil roulant;
- la STM offre un service d'accompagnateur sur demande à la billetterie;
- des tuiles avertissantes sont installées sur les quais pour les personnes non voyantes;
- des bandes de signalisation jaunes sont installées à 69 escaliers fixes sur les lignes orange et verte du métro.

Synthèse des interventions

En plus des interventions déployées sur le terrain par la STM (**chantier 5**), la réalisation des 12 grands chantiers de transport collectif du *Plan de transport* (Tableau 4) s'est poursuivie avec, notamment :

- l'étude de faisabilité technique et les études socio-économiques de la ligne de tramway au centre de l'agglomération, dans l'axe Côte-des-Neiges/centre-ville (**chantier 1**);
- le choix du tracé CN par Aéroports de Montréal pour réaliser l'Aérotrain et l'engagement financier du gouvernement du Québec, à hauteur de 200 M\$ (**chantier 2**);
- le lancement des études du projet de train de l'Ouest pour bonifier la desserte de la ligne de train de banlieue Vaudreuil-Montréal;
- l'octroi d'un contrat d'acquisition de voitures de métro pour remplacer les MR-63 (**chantier 3**), soit environ la moitié du parc de voitures de métro;
- la création d'un bureau de projet à l'AMT après la signature, par les villes de Montréal, Longueuil et Laval, du protocole sur le prolongement de trois lignes de métro (**chantier 4**);
- la réalisation, par l'AMT, de l'étude de faisabilité et d'avant-projet préliminaire du SRB Pie-IX (**chantier 8**);
- la réalisation du train de l'Est, notamment la construction des gares à Montréal et la livraison amorcée du matériel roulant (**chantier 12**);
- la hausse significative de la contribution de Montréal à la STM grâce à une nouvelle taxe sur le stationnement au centre-ville et l'augmentation de la taxe sur l'essence dans le territoire de l'AMT (**chantier 21**).

Le Tableau 4 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 :

0	Inactif
1	Phase identification
2	Phase planification
3	Phase réalisation et suivi
4	Phase exploitation (intervention réalisée)
c	Intervention en continu (programmes, cibles, etc.)

Tableau 4 | Synthèse des chantiers de transport collectif du *Plan de transport*

Ch.	Interventions	Ph.	État d'avancement en 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 de faisabilité technique de la ligne Côte-des-Neiges/centre-ville (1^{re} ligne) complétée Études socio-économiques avancées à 50 % Exposition itinérante de mobilisation. Séminaire sur l'exploitation et la sécurité en hiver 	<ul style="list-style-type: none"> Début prévu de l'avant-projet en 2011 Groupe de travail dédié au financement de la 1^{re} ligne
2	Réaliser la navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport international Montréal-Trudeau			
	Navette ferroviaire (Aérotrain)	P2	<ul style="list-style-type: none"> Dépôt des études techniques et économiques pour le choix du tracé optimal Aéroports de Montréal (ADM) poursuit le projet d'Aérotrain (gare Centrale) et l'AMT étudie le train de l'Ouest Engagement financier de 200 M\$ de Québec 	Demande de subvention à Partenariats Publics Privés Canada par ADM
	Améliorer le service de train entre le centre-ville, l'aéroport et l'ouest de Montréal	P2	<ul style="list-style-type: none"> Participation de l'AMT à l'étude conjointe d'ADM sur la desserte de l'aéroport Montréal-Trudeau et de l'Ouest de Montréal L'AMT fait le choix de l'axe CP et de la gare Lucien-L'Allier pour la desserte de l'Ouest 	Poursuite et dépôt des études par l'AMT
	Plan d'action d'accessibilité à l'aéroport, à court terme	P4	<ul style="list-style-type: none"> Nouveau circuit 747 <i>Express bus</i> (aérogare-centre-ville) et bonification du service en cours d'année 	
3	Moderniser le réseau de métro de Montréal			
	Acquisition des MPM-10	P3	Contrat d'acquisition des voitures de métro octroyé en fin d'année pour le remplacement à 100 % des MR-63	<ul style="list-style-type: none"> Les travaux de conception débutés en 2011, puis fabrication et réception du prototype d'essai en juin 2013 Le remplacement des MR-73 se fera après celui des MR-63 Ces dernières seront réaménagées en 2011 pour accroître leur capacité de transport de près de 8 %
	Programme <i>Réno-Systèmes</i>	P3	Travaux en 2009-2010 pour les phases 1 et 2	Phases 1 et 2 terminées en 2011, phase 3 prévue pour 2011-2015

Tableau 4 | Synthèse des chantiers de transport collectif du Plan de transport (suite)

Ch.	Interventions	Ph.	État d'avancement en 2010	Prochaines étapes
4	Prolonger le métro vers l'est			
	Prolongement des lignes bleue et orange	P1	Début des travaux du bureau de projet à l'AMT après l'entente de Montréal, Laval et Longueuil sur trois prolongements du métro d'ici dix ans	<ul style="list-style-type: none"> 2011: l'AMT doit établir le programme d'étude pour définir le projet (charte, programme d'études, dossier de présentation stratégique) 2012: l'AMT doit définir le projet (besoins, analyse socio-économique, options, analyse avantages-coûts, description)
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 19 % depuis 2006 (excluant le prolongement du métro à Laval)	
		P4	Accessibilité au métro : ascenseurs installés dans cinq stations : Henri-Bourassa, Berri-UQAM, Lionel-Groulx, Bonaventure et Côte-Vertu	
		C	<ul style="list-style-type: none"> Amélioration des services usagers-propreté : approche choisie pour le <i>Programme de gestion des matières résiduelles</i> (PGRM) Revue complète et implantation des routines d'entretien des stations Réalisation des programmes <i>Embelli-stations</i> et de <i>MétroNet</i> Campagne de propreté à l'intention de la clientèle "Ça c'est propre" 	<ul style="list-style-type: none"> Implantation du PGMR au début de juin et poursuite du programme pour le reste de 2011 Poursuite des programmes <i>Embelli-stations</i> et de <i>MétroNet</i>
		C	Amélioration des services usagers-sécurité : partenariat avec le SPVM	
		C	<ul style="list-style-type: none"> Revue complète et implantation des routines d'entretien des stations Réalisation des programmes <i>Embelli-stations</i> et de <i>MétroNet</i> 	Poursuite des programmes <i>Embelli-stations</i> et de <i>MétroNet</i>
		P4	<ul style="list-style-type: none"> Interruptions de service de plus de 20 minutes annoncées par Twitter, Facebook, Internet et les téléphones mobiles 	<ul style="list-style-type: none"> Abonnement offert aux clients depuis février 2011 Essais pour le WIFI dans deux stations en 2011, soit Berri-UQAM et Bonaventure

Tableau 4 | Synthèse des chantiers de transport collectif du Plan de transport (suite)

Ch.	Interventions	Ph.	État d'avancement en 2010	Prochaines étapes
5	Améliorer les services de la STM pour accroître l'achalandage de 8 % en cinq ans			
Services d'autobus améliorés		P4	Desserte du centre-ville : nouveau circuit 747 Express Bus, service bonifié pour circuit 470 Express Pierrefonds, plage horaire bonifiée sur les axes du Parc et Côte-des-Neiges	
		P4	Axes à fort achalandage : nouveau circuit à arrêts limités soit 427 Express Saint-Joseph, 31 circuits à intervalle maximum de 10 minutes	Augmentation du confort à bord des autobus par la diminution de la norme de charge en pointe et hors pointe, dès l'automne 2011
		P4	Secteurs en développement : nouveau circuit 120 Lachine/LaSalle, cinq circuits synchronisés avec le train dans l'Ouest-de-l'Île et bonification de la desserte du parc industriel de Lachine	<ul style="list-style-type: none"> • Poursuite du <i>Programme synchro train-bus</i> dans l'Ouest en 2011 • Modification du parcours de la ligne 25-Angus • Nouveau parcours 41-St-Michel/Ahuntsic • Bonification du service à l'Île-des-Sœurs (lignes 12 et 21). Bonification de la plage horaire de la ligne 46-Casgrain
		P4	Clientèles spécifiques : trois nouvelles navettes Or pour personnes âgées et nouveau circuit 19-Chabanel/ Marché Central	<ul style="list-style-type: none"> • Desserte du Pavillon du Souvenir par la ligne 251 • Refonte du Réseau de nuit à l'été 2011
Parc d'autobus		P4	Acquisition de 98 autobus articulés et de 301 modèles APS5 et APS6 pour moderniser la flotte en 2010	62 articulés et 212 modèles APS6 prévus pour 2011
Qualité de service		P2	Accès "TC étudiants" : plan d'affaires réalisé auprès de l'Université de Montréal en 2009 et approche auprès des autres universités en 2010	Lancement d'un projet pilote avec l'Université de Montréal à l'automne 2011
		C	Accroissement de la visibilité du programme <i>Entre deux arrêts</i> . Diffusion des normes de qualité de service aux employés et formation	
		P1	<i>IBUS</i> (information en temps réel) : mise en place de l'équipe mixte et du bureau de projet	<i>IBUS</i> : homologation des Fournisseurs-Intégrateurs SAEIV, préparation de l'appel d'offre et octroi de contrat

Tableau 4 | Synthèse des chantiers de transport collectif du Plan de transport (suite)

Ch.	Interventions	Ph.	État d'avancement en 2010	Prochaines étapes
5	Améliorer les services de la STM pour accroître l'achalandage de 8 % en cinq ans			
	Impacts environnementaux	C	Diffusion de la formation préventive écologique sur un cycle de trois ans	Analyse d'opportunité de VIGIL
		P2		Études pour l'implantation de trolleybus et projet de démonstration de bus électriques
	Transport adapté - Normes	C	<ul style="list-style-type: none"> Développement et diffusion d'une norme de qualité de service sur la courtoisie des préposés des centres d'appels Développement d'un questionnaire "clients mystères" pour les déplacements en taxi, mesurant l'ensemble de l'expérience client et démarrage du processus de mesure 	<ul style="list-style-type: none"> Mesure de la norme de courtoisie par "clients mystères" pour les préposés des centres d'appels Poursuite de la mesure par "clients mystères" de l'expérience client pour les déplacements en taxi (ponctualité, courtoisie, conduite, sécurité, etc.) Développement d'un tableau de bord qualité de service par taxi
	Transport adapté - Véhicules	P1	<ul style="list-style-type: none"> Modification du devis des minibus pour intégrer suspension pneumatique, moteur à l'urée et option d'air climatisé Lancement de l'appel d'offres et octroi du contrat pour 14 nouveaux minibus 	<ul style="list-style-type: none"> Intégration des 14 nouveaux minibus et mesure de la performance Préparation d'appel d'offres pour quatre ans pour tous les minibus STM
6	Favoriser le covoiturage, l'autopartage et le taxi			
	Voies réservées au covoiturage sur le réseau supérieur	P2	Intégration d'une voie réservée dans l'A-20 et le projet du Complexe Turcot	Entente MTQ/Ville pour le concept
	Taxis verts	P1	Discussions sur les taxis écologiques dans le cadre de la Commission mixte de consultation publique sur l'industrie du taxi	Décision attendue du comité exécutif de Montréal sur la recommandation de la Commission sur les taxis pouvant mener à un changement réglementaire
7	Installer une plus grande capacité en transport en commun dans le corridor Champlain-Bonaventure			
	Voies en site propre, corridor Bonaventure	P2	Concept du corridor Bonaventure révisé et approuvé par la Ville en réponse au rapport de l'Office de consultation publique de Montréal	Projet en phase de planification (plans et devis) en concertation avec les partenaires
	Capacité d'accueil du terminus centre-ville (TCV)	P2	L'AMT cherche à accroître la capacité d'accueil des autobus dans le corridor pont Champlain/Bonaventure, tout en tenant compte des orientations gouvernementales à venir pour l'implantation d'un mode lourd et permanent dans le corridor Champlain (par exemple : un SLR)	

Tableau 4 | Synthèse des chantiers de transport collectif du Plan de transport (suite)

Ch.	Interventions	Ph.	État d'avancement en 2009-2010	Prochaines étapes
8 Implanter un nouveau réseau de transport SRB				
	SRB Pie-IX	P2	L'AMT a complété l'étude de faisabilité et l'avant-projet préliminaire, en septembre 2010	<ul style="list-style-type: none"> • Avant-projet définitif prévu en 2011 • Plans et devis prévus en 2012 • Réalisation prévue en 2013
	Réaménagement Pie-IX/Henri-Bourassa	P2	<ul style="list-style-type: none"> • Avant-projet complété • Information-concertation réalisée avec le milieu • Acquisition de terrains 	<ul style="list-style-type: none"> • Plans et devis et début des travaux préparatoires en 2011 • Début prévu de construction en 2012
9 Implanter des mesures prioritaires pour autobus sur 240 km d'artères				
	Axe Saint-Michel	P4	Mise en service du système de détection de bus dans l'axe complet	
	Axe Sauvé/Côte-Vertu	P4	Aménagement d'une voie réservée de 1,6 km	
	Réseau des MPB	P2	Troisième phase de développement des MPB pour ajouter 60 km au réseau à partir de 2014	<ul style="list-style-type: none"> • Aménagement de nouvelles voies réservées en 2011 : Saint-Joseph, Saint-Jean, Pierrefonds, A-25, Saint-Patrick, Sherbrooke (centre-ville) • Début des études pour les réalisations 2012 (six axes)
11 Moderniser la rue Notre-Dame				
	Voies réservées pour autobus	P1	Tronçon entre les boulevards Pie-IX et René-Lévesque en redéfinition, après l'arrêt du projet Notre-Dame	Mise sur pied d'un comité de travail Ville-MTQ
12 Réaliser le train de l'Est				
	Tronçon Montréal	P3	Début de la construction des gares	Poursuite de la construction des gares
	Tronçon Rive-Nord	P3	<ul style="list-style-type: none"> • Obtention du certificat d'autorisation de réalisation • Plans et devis en cours • Début de la construction de la voie ferrée 	Poursuite des travaux
	Matériel roulant	P3	Début de la livraison des voitures à deux niveaux, dont certaines pour le train de l'Est	Livraison complète en 2012
		P3	Construction en cours de 20 locomotives bimodes diesel-électriques, dont certaines pour le train de l'Est	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 (19 M\$/an) et à l'augmentation de 1,5 ¢ de la taxe sur l'essence dédiée au transport collectif métropolitain (40M\$/an)	Revenus additionnels grâce à la taxe sur les véhicules immatriculés en 2011

Les interventions municipales en faveur des modes non motorisés sont véritablement en harmonie avec l'engouement des Montréalais pour la marche et le vélo.



Transport actif

Aménagements piétonniers

La rue McTavish a été transformée de façon permanente en espace piétonnier, entre la rue Sherbrooke et l'avenue du Docteur-Penfield. Cette piétonnisation, fruit d'une collaboration entre l'Université McGill et l'arrondissement de Ville-Marie, s'inscrit dans le cadre du projet d'écologisation du campus McGill et d'une volonté de réappropriation de l'espace urbain de l'administration municipale.

En raison de son succès, la piétonnisation saisonnière de la rue Sainte-Catherine est a été rééditée pour une troisième année. La rue Saint-Paul a, quant à elle, bénéficié d'une plus longue période de piétonnisation, de juin à septembre, avec un tronçon plus étendu entre la rue du Marché-Bonsecours et le boulevard Saint-Laurent.

Les clients du marché Jean-Talon ont profité, une année de plus, des week-ends piétons, de juin à septembre. Les promeneurs du Quartier chinois ont aussi pu déambuler dans une section de la rue Clark durant les week-ends de la période estivale.

La majorité des arrondissements ont aussi réalisé des projets destinés à améliorer la sécurité des déplacements. Dans les faits, ces projets bénéficient aussi grandement aux marcheurs.

Réseau cyclable

Montréal a investi, en 2010, 3,7 M\$ pour le développement et la mise aux normes du réseau cyclable. Elle a procédé à l'aménagement de 25 nouveaux kilomètres de voies cyclables. Les accès au pont Jacques-Cartier, l'avenue Pierre-De Coubertin, les rues de l'Église et Decelles (arrondissement de Saint-Laurent) et le boulevard Pierre-Bernard (arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve) ne sont que quelques exemples de ces projets.

De surcroît, 3,1 M\$ ont été consacrés aux travaux de conversion de la chaussée sud du chemin Remembrance en sentier polyvalent pour piétons et cyclistes. Ce projet a pour principal objectif de réduire la circulation de transit dans le parc du Mont-Royal et de compléter la voie de ceinture de la montagne.

En incluant certains projets ponctuels réalisés par les arrondissements, le réseau cyclable de Montréal atteint près de 530 km (Figure 5). Avec une telle étendue, le réseau cyclable montréalais affiche une maturité certaine. Il se distingue d'abord par une grande variété d'aménagements. Chaque tronçon est conçu pour faciliter son insertion dans la rue et s'adapter à la spécificité de la demande cycliste. La Figure 4 présente les quatre types d'aménagement présents dans le territoire de Montréal.

Figure 4 | Types d'aménagement de voies cyclables, 2010

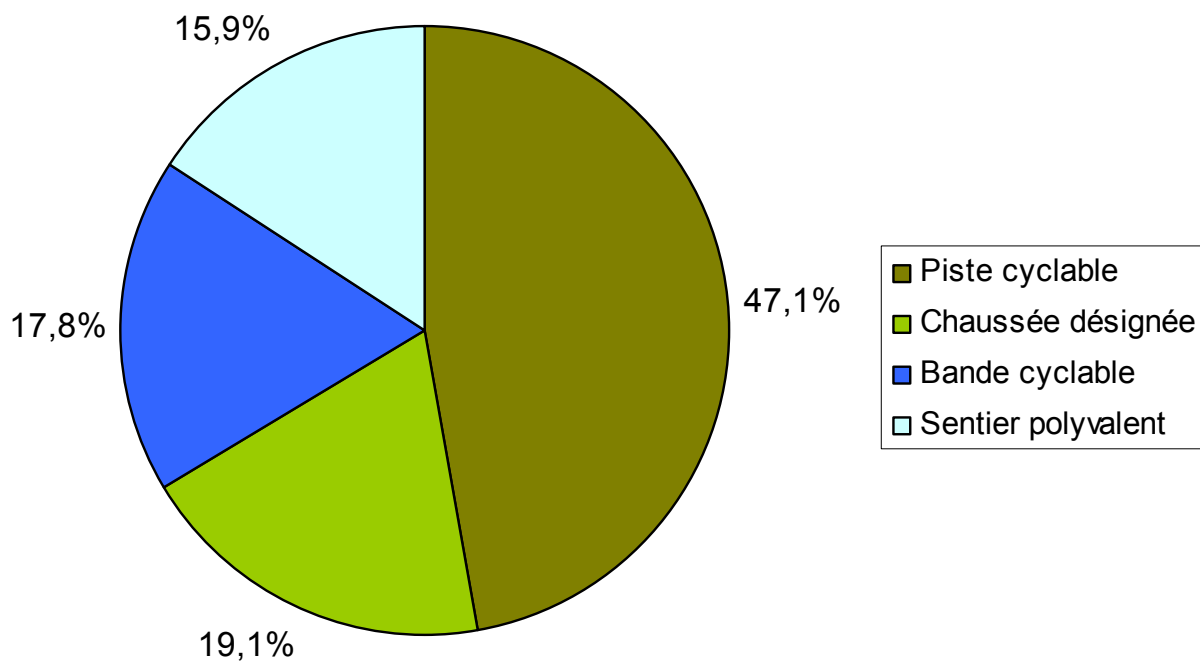
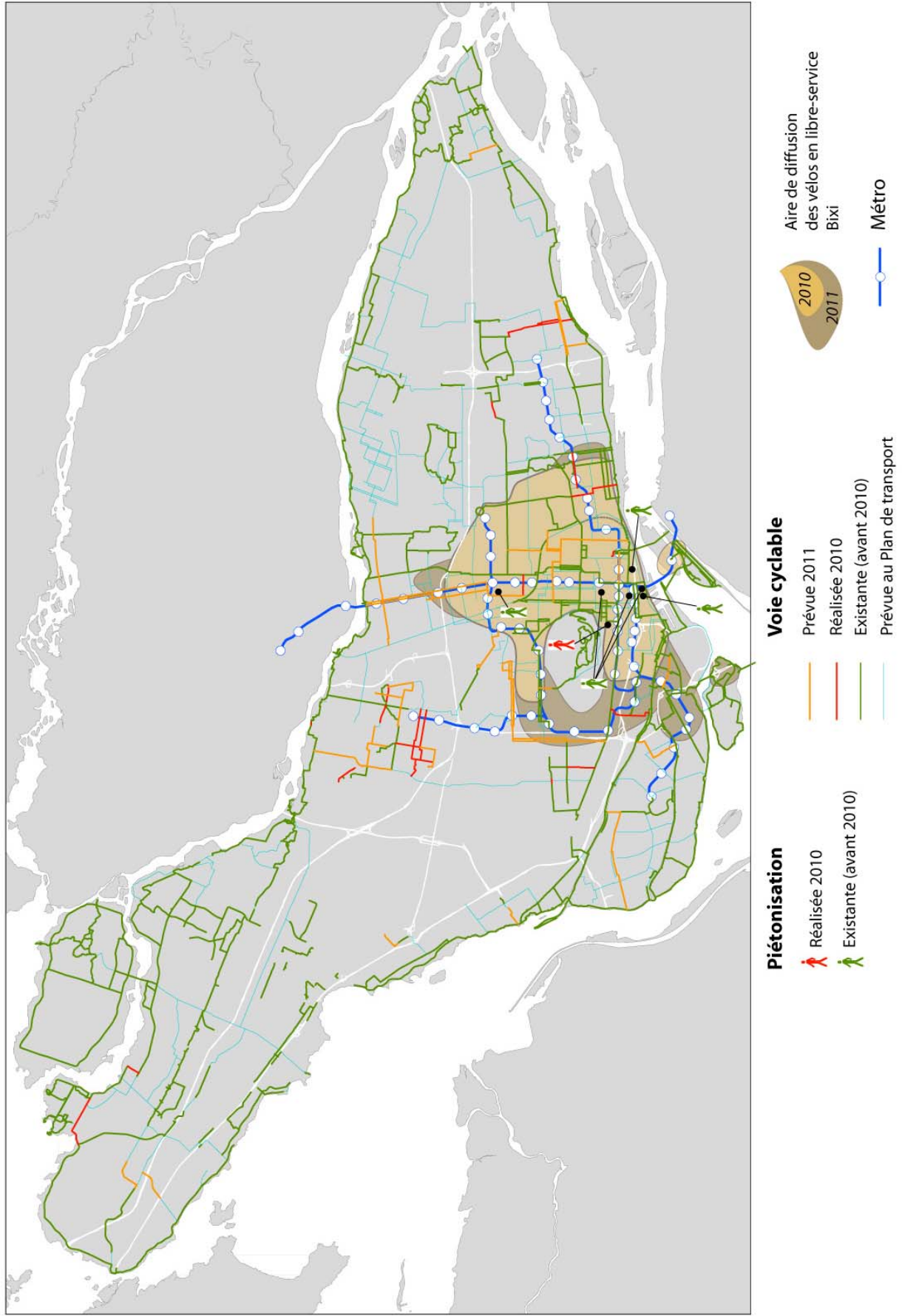
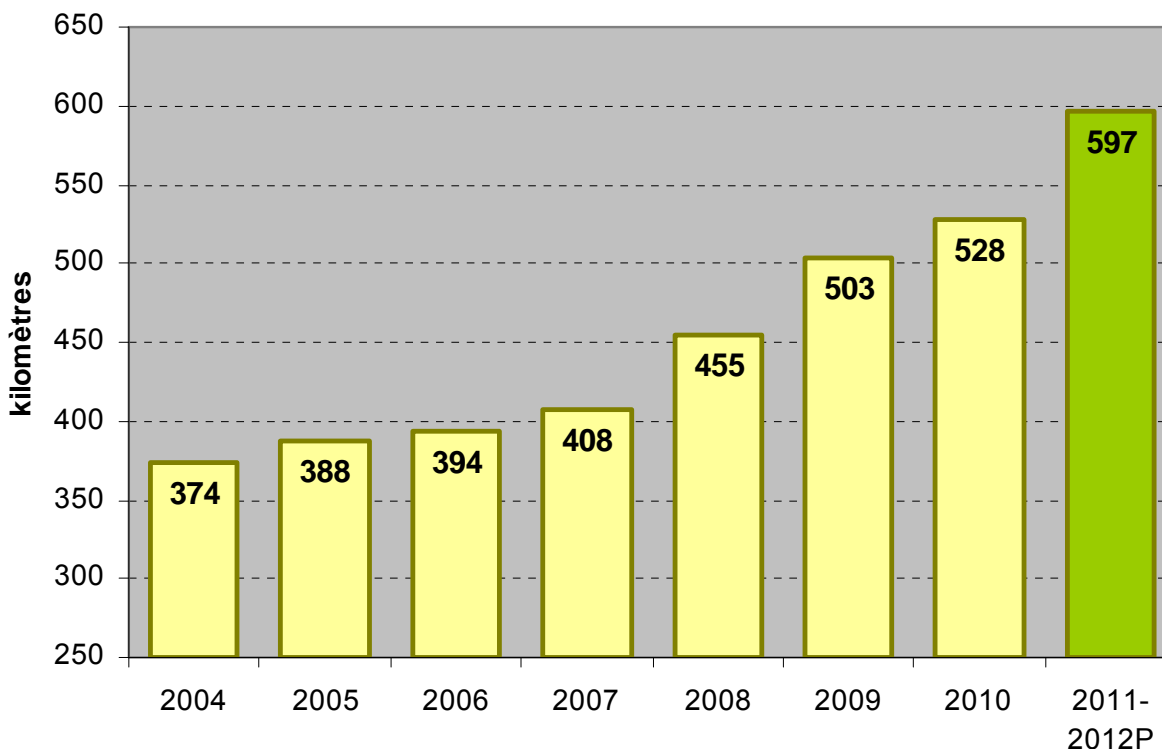


Figure 5 | Interventions en transport actif réalisées



La programmation 2011-2012 prévoit quelque 70 km de voies cyclables supplémentaires, notamment dans des secteurs achalandés comme le boulevard De Maisonneuve, entre les rues Berri et Dorion, la rue Laurier, l'axe nord-sud comprenant les rues Berri, Lajeunesse Émile-Journault, Henri-Julien, De Castelnau et St-Dominique, de même qu'un lien cyclable entre le canal de Lachine et la piste des Berges, dans l'arrondissement de LaSalle. La Figure 6 montre la progression continue du réseau montréalais, de 2004 à 2010, ainsi que les projets prévus, progression qui s'est accélérée depuis l'adoption du *Plan de transport*

Figure 6 | Évolution du nombre de kilomètres de voies cyclables dans l'agglomération de Montréal, 2004-2012



La Ville mettra également en place deux projets pilotes. Le premier consiste en l'implantation d'un sas vélo, à l'intersection des rues Milton et University. Le second permettra l'aménagement de terre-pleins de béton dans l'axe Saint-Urbain, à trois intersections achalandées. Le sas vélo est un espace aux intersections, réservé aux cyclistes, qui leur permet de se placer devant les véhicules et de changer de direction de façon sécuritaire, tout en diminuant leur exposition aux gaz d'échappement des automobiles. Quant aux terre-pleins de béton, ils assurent une meilleure cohabitation des cyclistes avec les autres usagers et améliorent du même coup l'insertion des autobus aux arrêts.

Vélos en libre-service

Après avoir accueilli favorablement le système de vélo en libre-service BIXI en 2009, les Montréalais l'ont littéralement adopté en 2010. En effet, cette ferveur est manifeste dans les rues de Montréal, mais aussi dans les statistiques qui ont vu bondir les abonnements de 11 000 à 33 000 et les utilisations de 1,1 à 3,3 millions.

Le système adopté à Montréal est devenu la référence en raison de sa flexibilité et de sa fonctionnalité. Si bien que, sur la scène internationale, BIXI est désormais présent à Toronto, Londres, Melbourne, Washington et Minneapolis.



En 2011, le réseau a été modifié pour desservir un plus grand territoire avec trois nouveaux arrondissements desservis (Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, Ahuntsic-Cartierville) et l'ajout de cinq stations à Westmount. Au total, 5050 vélos et 405 stations seront disponibles en 2011, sans compter l'ajout de 1035 points d'ancrage.

Le système BIXI devient, en 2011, plus convivial en étendant la période d'utilisation sans frais de 30 à 45 minutes, en offrant un nouvel accès 72 heures, en plus des accès quotidien, mensuel et annuel.

Utilisation du réseau cyclable

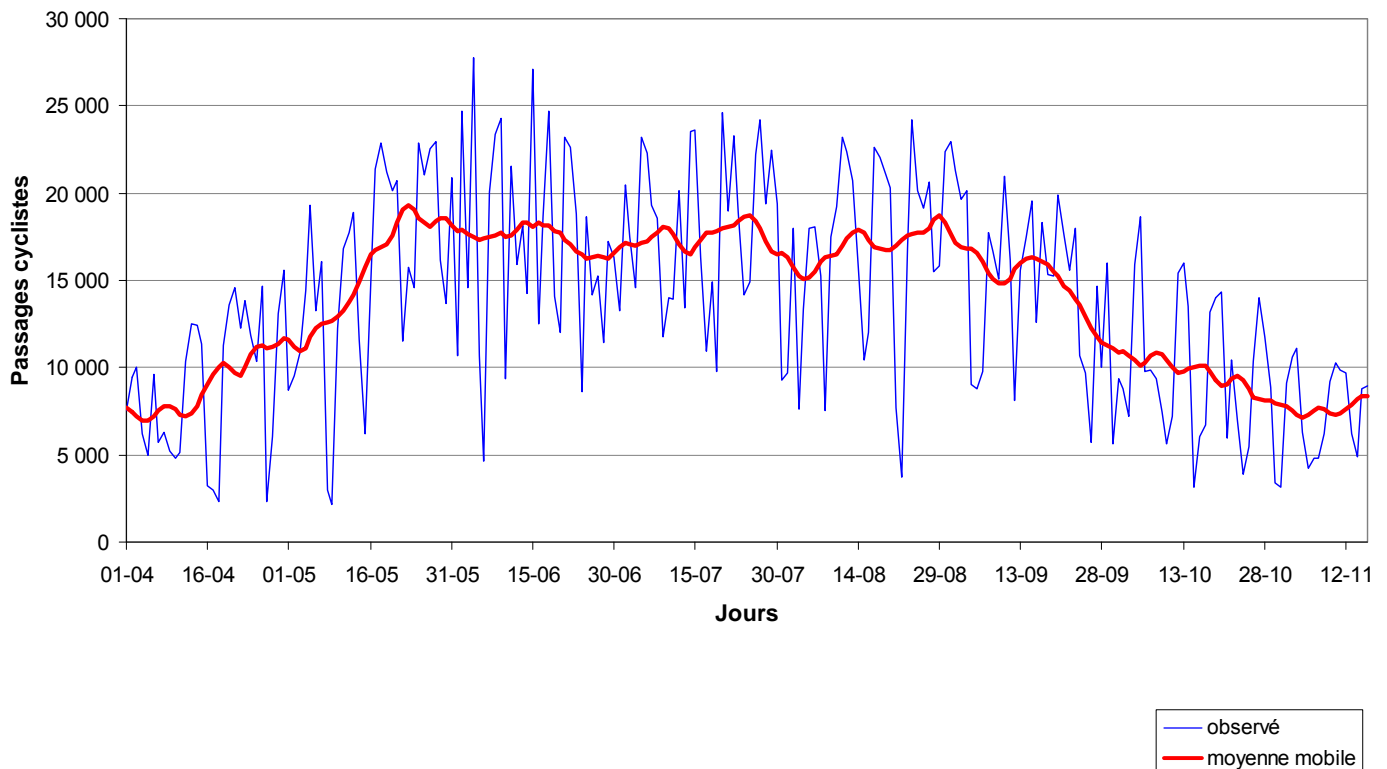
Pour évaluer l'achalandage des voies cyclables, la Ville a installé des compteurs dans divers tronçons stratégiques du réseau. Cinq stations ont calculé le nombre de passages pour l'année au complet, tandis que quatre autres compteurs ont été ajoutés en fin de saison.

Les comptages ont permis de déterminer que les voies cyclables de la rue Berri et du boulevard De Maisonneuve sont les plus fréquentées en Amérique du Nord. La [Figure 7](#) montre l'achalandage quotidien de quatre stations de comptage du centre de Montréal¹ pendant la période d'ouverture du réseau cyclable, soit du 1^{er} avril à la mi-novembre.

La [Figure 7](#) montre de fortes variations journalières. Plus que les conditions météorologiques, c'est le cycle hebdomadaire qui génère les plus fortes oscillations. En effet, les journées de semaine affichent des débits 57 % plus élevés que les week-ends. Cela confirme la vocation très utilitaire du cyclisme à Montréal.

Le tracé de la moyenne mobile de 14 jours montre que la saison atteint sa vitesse de croisière à la mi-mai et se maintient jusqu'au début de l'automne, à la mi-septembre. Durant cette période, les volumes sont importants, environ de 17 300 par jour et de 19 200 pour les journées de semaine. Durant la deuxième moitié de septembre, les débits s'estompent progressivement jusqu'en novembre, mais restent tout de même significatifs.

¹ Sites Berri, de Brébeuf, De Maisonneuve est et De Maisonneuve ouest. Le site Saint-Urbain a été retiré pour des raisons techniques.

Figure 7 | Achalandage quotidien de quatre stations de comptage de Montréal

Transport actif et enquêtes

Origines-Destinations

Les interventions municipales en faveur des modes non motorisés sont véritablement en harmonie avec l'engouement des Montréalais pour la marche et le vélo. La plus récente *Enquête Origine-Destination* montre une augmentation de 11,5 % des déplacements actifs dans l'île de Montréal, entre 2003 et 2008 ([Tableau 5](#)). Après des décennies de déclin, la marche revient en force avec un bond de près de 10 %.

Tableau 5 | Déplacements internes dans l'agglomération de Montréal

Modes	24 heures tous motifs		Croissance (%)	Part modale	
	2003	2008	2008/2003	2003	2008
Vélo :	58 200	75 600	29,8 %	1,6 %	2,1 %
Marche :	566 500	621 100	9,6 %	15,2 %	17,0 %
Transport actif :	624 700	696 700	11,5 %	16,8 %	19,1 %

Sources : *Mobilité des personnes dans la région de Montréal, Enquête Origine-Destination 2008*, version 08.2a, période automne et *Enquête Origine-Destination 2003*.

Traitement : Direction des transports, Ville de Montréal.

Synthèse des interventions

Le [Tableau 6](#) présente un bref aperçu des interventions selon leur état d'avancement en 2010 et leurs prochaines étapes.

0	Inactif
1	Phase identification
2	Phase planification
3	Phase réalisation et suivi
4	Phase exploitation (intervention réalisée)
c	Intervention en continu (programmes, cibles, etc.)

Tableau 6 | Synthèse des chantiers de transport actif du Plan de transport

Ch	Interventions	Ph.	État d'avancement en 2010	Prochaines étapes
13	Doubler le réseau cyclable			
	Développement du réseau cyclable	P3	Réalisation de 25 nouveaux kilomètres de voies cyclables dont le boulevard Pierre-Bernard, l'avenue Pierre-de-Coubertin, la rue De Chambly/avenue Valois et les rues de la Roche et de l'Église	Mise en œuvre de la programmation 2011-2012 (70 km) : axe nord-sud via Berri/Lajeunesse/Henri-Julien, boulevard De Maisonneuve Est, axe Corder/90° avenue (LaSalle) et axe Souigny
	Mise aux normes	P3	Mise à niveau de 2 km de voies cyclables aux endroits suivants : Christophe-Colomb, Haut-Anjou, De la Commune, West-Broadway, Clichy, de Brébeuf	Interventions correspondant à 8,4 km, principalement à Anjou et dans le boulevard De Maisonneuve Ouest (CDN-NDG) : boulevards Yves-Prévost, Joseph-Renaud, De Maisonneuve, René-Lévesque et rue Rachel
	Vélos libre-service - BIXI	P4		Troisième saison d'exploitation : ajout de 1035 points d'ancrage et période d'utilisation sans frais étendue à 45 minutes
14	Mettre en œuvre la Charte du piéton			
	<i>Guide d'aménagement durable des rues de Montréal</i>	P2		<ul style="list-style-type: none"> • Chapitre 1 sur la géométrie des rues en cours de réalisation à l'interne • Chapitre 12 sur les <i>Quartiers verts</i> faisant l'objet d'un mandat externe • Réalisation des dix autres chapitres
	Amélioration des conditions de pratique de la marche	P3		Travaux en continu du Comité consultatif en accessibilité universelle de la Direction des transports
	Piétonnisation de certaines rues	P4		<ul style="list-style-type: none"> • Rue Sainte-Catherine est : période de fermeture prolongée • Rue McTavish : piétonnisation permanente • Rue Saint-Paul : tronçon et période allongés
		P2		Projet visant la piétonnisation de la rue Masson
	Consolider le caractère piétonnier	P3		Réaménagement de la place d'Armes (fin des travaux prévus en septembre 2011)

Les mesures adoptées par la Ville ont contribué à améliorer le bilan de sécurité des déplacements.



Sécurité et qualité de vie

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

Réalisations 2010

Les actions dans le domaine de la sécurité ont porté sur trois volets.

Adapter l'aménagement des rues

Montréal est intervenue à huit nouveaux carrefours dans le cadre du programme de sécurisation des intersections. Au total, ce sont 114 carrefours qui ont été sécurisés depuis le début du programme en 2007 ([Figure 8](#)). Il est prévu qu'en 2011, Montréal intervienne à 68 intersections et endroits critiques du réseau routier, pour rattraper son objectif de 500 carrefours sécurisés en dix ans.

La Ville a aussi poursuivi ses efforts pour améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes. Ainsi 100 feux à décompte numérique à l'usage des piétons ont été installés de même que 100 contrôleurs numériques de feux, assurant une meilleure répartition de la circulation aux intersections.

Enfin, l'abaissement de la limite de vitesse à 40 km/h dans les rues locales de tous les arrondissements de la Ville de Montréal a été complété. Ce projet a nécessité un effort important de planification, notamment pour l'installation de 7000 panneaux de signalisation, au coût de 1,4 M\$.

Changer le comportement des usagers

Des campagnes de sécurité concertées et des opérations policières ciblées ont été menées par le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) et par la Ville sur les thèmes du piéton, du vélo, de la rentrée scolaire et du déneigement. Le SPVM a aussi participé à une campagne nationale de sécurité visant la promotion de comportements sécuritaires des conducteurs.

Cette campagne comportait une surveillance accrue du comportement des usagers, notamment le respect du *Code de la sécurité routière* par les piétons et par les cyclistes, le respect des limites de vitesse et le respect de la signalisation aux intersections.

Ainsi les policiers de Montréal ont émis un peu plus de 632 000 constats d'infraction en 2010. Les opérations de sensibilisation (346) et de contrôle (1043) des piétons se sont légèrement accrues par rapport à 2009. Ces opérations ont abouti à l'émission de 15 545 constats d'infraction aux piétons fautifs, mais aussi à 27 072 constats d'infraction à des automobilistes qui n'ont pas respecté les piétons.

Les radars photo ont permis de réduire la vitesse et feront l'objet d'un rapport d'évaluation après la période d'essai.

Bureau de la sécurité des déplacements

Afin d'augmenter l'efficacité des actions, trois rencontres de la Table de concertation municipale avec les arrondissements ont eu lieu. Ces rencontres ont constitué des occasions pour échanger et partager des informations et des pistes de solutions sur des problématiques de sécurité précises.

La Ville est aussi présente à diverses tables et comités techniques, dont la Table québécoise de sécurité routière, l'Association québécoise du transport et des routes et l'Association des transports du Canada.

Ce Bilan confirme la tendance à la baisse observée depuis 2005 ([Tableau 7](#)). En effet, le nombre total de collisions a baissé de 4,7 % entre 2009 et 2010. Cependant, il y a eu trois décès de plus qu'en 2009 et le nombre de collisions avec blessés graves est passé de 221 en 2009 à 269 en 2010. L'objectif de réduire de 40 % les accidents en dix ans est maintenu et tous les partenaires déploient des efforts dans ce sens.

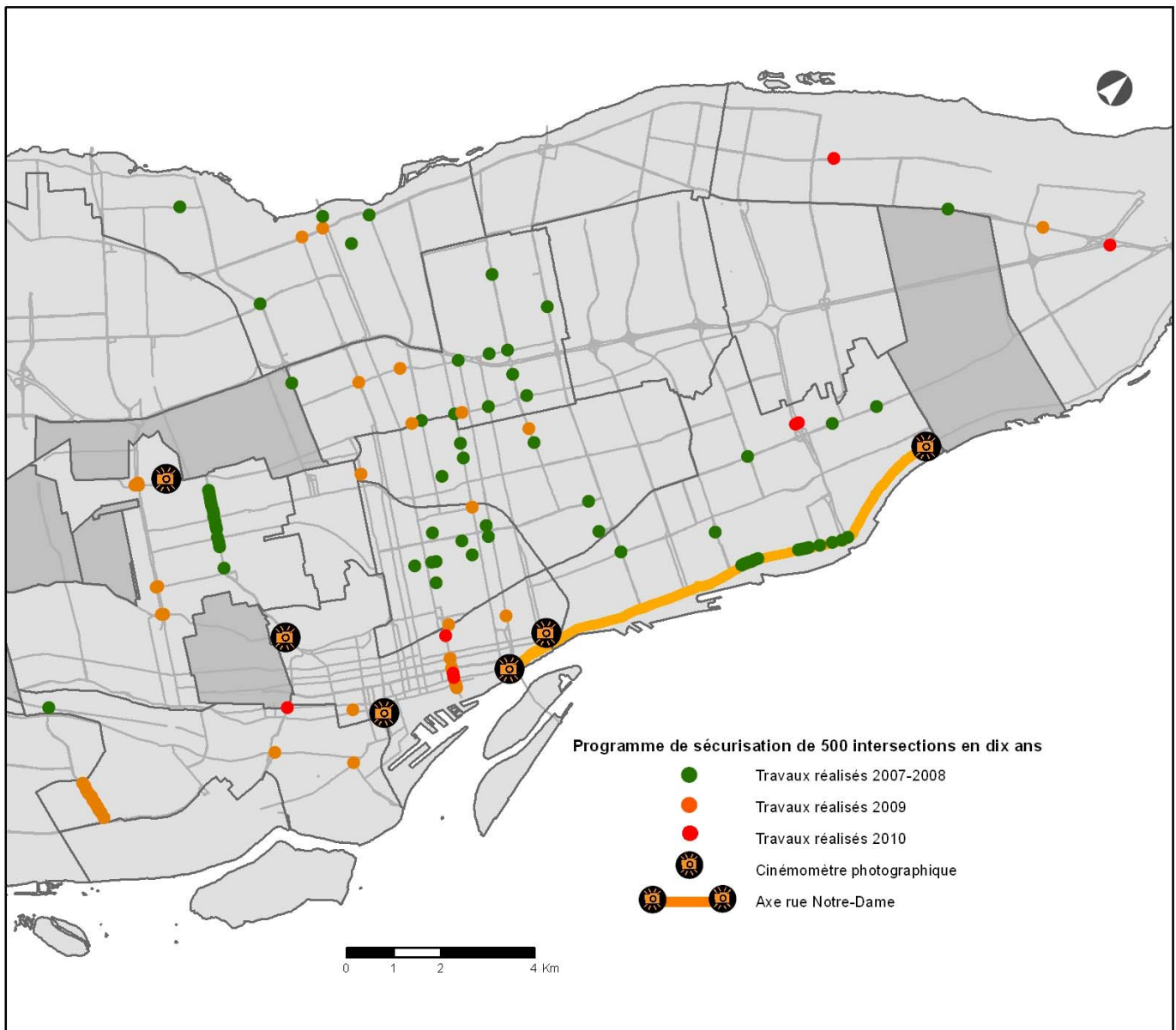
Tableau 7 | Évolution du nombre de collisions, de mortalités et de blessés, 2005-2010

Collisions	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Variation (%) 2009-2010
Mortelles (décès)	52 (54)	54 (56)	39 (39)	33 (33)	33 (35)	38 (38)	15,2 %
Avec piétons	24	27	24	18	20	18	-10,0 %
Avec cyclistes	4	5	4	2	3	4	33,3 %
Avec blessés graves	403	431	305	221	221	269	27,7 %
Avec piétons	178	183	128	78	85	125	47,1 %
Avec cyclistes	51	47	27	34	41	26	-36,6 %
Avec blessés légers	7015	6416	6030	5246	5618	5716	1,7 %
Avec piétons	1470	1326	1363	1284	1252	1263	0,9 %
Avec cyclistes	769	698	765	665	690	711	3,0 %
Avec dommages matériels seulement	29 836	28 093	30 547	31 949	29 626	27 814	-6,1 %
Total :	37 306	34 994	36921	37 449	35 498	33 837	-4,7 %

Source : SPVM, *Bilan routier 2010, Portrait de la sécurité routière et de la circulation*

Note : Les données du tableau pour les années 2005 et 2010 comportent des ajustements par rapport à celles du même tableau du Bilan 2009-2010 du Plan de transport.

Figure 8 | Carrefours sécurisés, sites de radars photo et de surveillance aux feux rouges



Synthèse des interventions

Le [Tableau 8](#) présente un bref aperçu des interventions selon leur état d'avancement en 2010 et leurs prochaines étapes.

0	Inactif
1	Phase identification
2	Phase planification
3	Phase réalisation et suivi
4	Phase exploitation (intervention réalisée)
c	Intervention en continu (programmes, cibles, etc.)

Tableau 8 | Synthèse des interventions en matière de sécurité des déplacements et d'amélioration de la qualité de vie, 2009-2010

Ch	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>	P2	Quatre projets à l'étude avec le Centre d'écologie urbaine	Projet pilote à venir dans l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve
	<i>Guide d'aménagement durable des rues de Montréal</i>	P3	Chapitre 10 (<i>Quartiers verts</i>) : 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	Quelque 114 carrefours sécurisés depuis le début du programme, dont huit en 2010	Poursuite du programme
	Campagne de sensibilisation	P3	Campagnes Ville-SPVM-SAAQ et partenaires dans l'île de Montréal. Thèmes préconisés : piétons, cyclistes, rentrée scolaire, déneigement et comportement des usagers	Poursuite des campagnes
	Cinémomètres photographiques	P3	Poursuite du projet-pilote	
	Mise aux normes des feux de circulation	P3	Mise aux normes de 800 feux depuis 2002. Phase 1 du programme terminée	Poursuite du programme de la phase 2
	Bureau de la sécurité des déplacements	P4	Trois rencontres de la Table de concertation municipale avec les arrondissements	Démarrage de la Table de consultation avec les partenaires
	Réduction de la limite de vitesse à 40 km/h	P4	Déploiement complété dans les 19 arrondissements	Évaluation en 2011-2012

Maintenir en état un réseau routier, le réaménager et le compléter constituent un défi majeur pour Montréal et impliquent des besoins en investissements considérables.



Réseau routier et transport à vocation économique

Maintenir en état un réseau routier de plus de 5000 km, le réaménager et le compléter constituent un défi majeur pour l'agglomération de Montréal et impliquent des besoins en investissements considérables. En effet, le réseau routier montréalais, construit dans les décennies précédentes, est vieillissant et soumis à un usage croissant, particulièrement par les véhicules lourds.

Réalisations 2010

Maintien des actifs et réfection routière

Par rapport aux montants annuels consentis entre 2006 et 2009, les investissements ont été réduits en 2010 et ce, dans un contexte de révision rigoureuse des procédures d'octroi de contrats. Montréal a donc investi 68 M\$ en 2010 pour maintenir et réaménager la voirie, dont 30 M\$ pour la réfection du réseau artériel et 16 M\$ pour les structures routières. Un retour est prévu, dès 2011, au niveau d'investissement de la période 2006-2009. La [Figure 9](#) montre la localisation des interventions pour le réseau artériel.

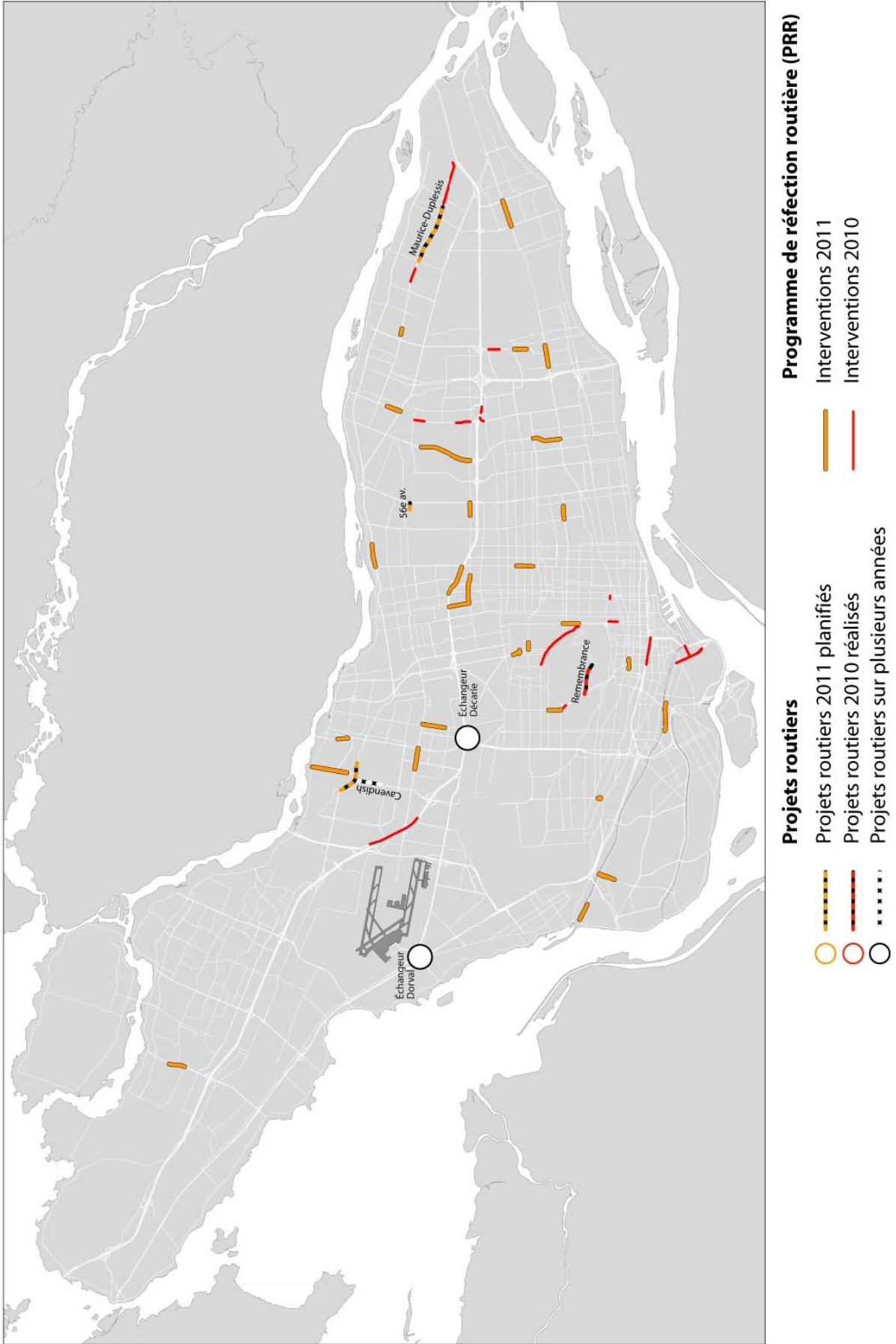
Amélioration des infrastructures d'accès à l'aéroport Montréal-Trudeau – échangeur Dorval

Les travaux, sous la responsabilité du MTQ, comportaient, entre autres, 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 a été complété en septembre 2010. Depuis l'automne, les plans et devis sont en cours de réalisation, en vue de débiter les travaux à l'automne 2011, afin de permettre l'accès à la future gare Rivière-des-Prairies.

Figure 9 | Interventions dans le réseau routier artériel



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

L'avant-projet définitif a été complété et les travaux seront réalisés à l'automne 2011, afin de permettre l'accès à la future gare Montréal-Nord.

Raccordement des boulevards Cavendish et Henri-Bourassa

Dans le cadre des travaux de raccordement, la construction des infrastructures souterraines et de la chaussée du boulevard Cavendish a été amorcée et se poursuivra en 2011. Les travaux de réaménagement des boulevards Henri-Bourassa et Toupin seront réalisés en 2011.

Carrefour Pie-IX/Henri-Bourassa

Dans l'axe Pie-IX, l'avant-projet pour le réaménagement de l'intersection Pie-IX/Henri-Bourassa a été complété. Les plans, devis et travaux préparatoires seront complétés en 2011.

Les études de faisabilité et l'avant-projet préliminaire d'implantation d'un service rapide par bus le long du boulevard Pie-IX ont été complétés en septembre 2010. L'avant-projet définitif sera complété à la fin de 2011.

Études de concept et de faisabilité

Des études ont été réalisées pour différents projets de boulevards. Dans l'Ouest-de-l'Île, l'étude de faisabilité d'un lien routier dans l'emprise de l'A-440 a été réalisée et une étude de concept a été effectuée pour le prolongement du boulevard Jacques-Bizard. Dans l'Est, le concept de réaménagement de la rue Sherbrooke est a été révisé pour le tronçon à la hauteur de la future gare du train de l'Est (gare Pointe-aux-Trembles).

Réfection de l'échangeur A-40/Décarie

Les travaux, sous la responsabilité du MTQ, ont débuté en juin 2010 et seraient complétés en décembre 2012.

Gestion de la circulation

Les efforts pour mettre en place des équipements de régulation de la circulation se sont poursuivis en 2010. Amorcée en 2002, ce sont 800 feux de circulation qui ont été mis aux normes, dont 50 intersections qui l'ont été en 2010 et ce, dans le cadre du programme de mise aux normes phase 1.

La mise en service des équipements de gestion dynamique des feux de circulation dans l'axe Crémazie a été amorcée et se poursuivra en 2011. L'implantation du système de gestion dynamique, le long de la rue Sherbrooke, sera quant à elle complétée en 2011. Ce système permet de gérer la circulation en temps réel, en fonction des volumes mesurés de véhicules et optimisent ainsi la capacité routière.

En vue de doter Montréal de la fine pointe des systèmes de transport intelligent, le Centre de gestion de la mobilité urbaine a été déployé. Ce Centre a pour objectif la surveillance des systèmes de feux de circulation, la gestion des mesures d'urgence, l'emménagement des données concernant la mobilité urbaine en vue d'analyser et de prioriser les interventions sur le réseau.

Apaisement de la circulation

Le projet de modernisation de la rue Notre-Dame est en suspens depuis 2010. Cependant, la Ville poursuit l'implantation des mesures d'apaisement dans le quadrilatère délimité par l'A-25, la rue Sherbrooke, l'avenue De Lorimier et la rue Notre-Dame. Un budget de 1,5 M\$ a été alloué à ce projet pour l'année 2011. De ce budget, 500 000\$ seront dépensés dans le cadre des travaux de réfection d'égout et d'aqueduc planifiés dans la rue Sainte-Catherine, entre les rues Jeanne-d'Arc et William-David, dans l'arrondissement Mercier-Hochelaga-Maisonneuve. La Ville saisira cette opportunité pour intégrer des mesures d'apaisement de la circulation. Le reste du budget servira à mettre en œuvre, en 2011, d'autres mesures dans ce secteur.

Transport des marchandises et déplacements à vocation économique

Un rythme de croissance économique plus soutenu a marqué l'année 2010. Les activités de transport à vocation économique ont donc repris leur niveau d'avant la crise de 2008-2009. En effet, le trafic des voyageurs à l'aéroport Montréal-Trudeau a frôlé les 13 millions de passagers, en hausse de 6 % par rapport à 2009. Le port de Montréal, quant à lui, n'a pas retrouvé le volume record de 2008, mais a affiché un total de 25,9 millions de tonnes de marchandises transportées, dont 12 millions par conteneur.

Étendre le réseau de camionnage au territoire de l'agglomération

La mise en place du réseau de camionnage est en partie réalisée puisque 13 arrondissements et trois villes reconstituées ont maintenant un règlement conforme en vigueur. Les autres entités sont à déterminer leurs réseaux ou entreprennent des démarches pour adopter la réglementation.

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. L'objectif est de faire de l'axe Saint-Laurent/Grands Lacs un corridor compétitif de commerce et de transport.

Les priorités d'action de Montréal ont été inscrites dans le mémoire d'un groupe de travail coordonné par le Comité interrégional pour le transport des marchandises. La publication de la stratégie d'ensemble des gouvernements est toujours attendue. Ce futur plan d'action présentera un ensemble de priorités d'investissements et de politiques pour améliorer la compétitivité du Québec et de l'Ontario dans le domaine du commerce international.

Par ailleurs, l'Administration portuaire de Montréal a mis de l'avant un portail commun d'entrée des camions doté de technologie de pointe visant à améliorer la circulation à l'intérieur du territoire portuaire. Non seulement le portail sert-il à optimiser les opérations intermodales, mais il contribue aussi à réduire le temps d'attente sur le réseau municipal aux abords des terminaux.

Synthèse des interventions

Le Tableau 9 présente un bref aperçu des interventions selon leur état d'avancement en 2010 et leurs prochaines étapes.

0	Inactif
1	Phase identification
2	Phase planification
3	Phase réalisation et suivi
4	Phase exploitation (intervention réalisée)
c	Intervention en continu (programmes, cibles, etc.)

Tableau 9 | Synthèse des interventions dans le réseau routier et en faveur du transport à vocation économique

Ch.	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"> Septembre 2007 : mandat confié par la Ville de Montréal Mars 2009 : dépôt par la Société du Havre de Montréal d'un avant-projet détaillé de la phase 1 du réaménagement de l'autoroute Bonaventure Hiver 2010 : consultation publique Mars 2010 : dépôt du rapport par l'Office de consultation publique de Montréal Août 2010 : concept révisé et approuvé par le comité exécutif Acquisition d'un immeuble en fonction des aménagements prévus Plans et devis en cours 	<ul style="list-style-type: none"> Conclure une entente avec le MTQ et l'AMT Réalisation de travaux préparatoires (infrastructures souterraines) par Montréal
11	Modernisation de la rue Notre-Dame			
	Projet de modernisation	P1	<ul style="list-style-type: none"> Reprise des discussions avec le MTQ Consultation publique pour l'apaisement de la circulation 	Étude d'avant-projet pour le secteur de l'Assomption et mesures d'apaisement dans l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve
12	Réaliser le Train de l'Est			
	Prolonger le boulevard Maurice-Duplessis	P2	Confection des plans et devis en cours	Entente AMT-Ville sur le partage des coûts concernant l'accès à la gare Rivière-des-Prairies et octroi du contrat
	Réaliser la 56 ^e Rue pour accéder à la gare Montréal-Nord	P2	Avant-projet préliminaire	Plans et devis définitifs et réalisation des travaux par l'AMT
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	Poursuivre le programme de maintien des actifs de voirie
	Mettre aux normes les feux de circulation	P3	Phase 1 terminée : 800 des 2000 intersections mises aux normes	Poursuivre la mise aux normes, phase 2
	Implanter la gestion dynamique des feux	P3	Implantation terminée dans deux axes majeurs, soit Henri-Bourassa et Pie-IX	Implantation dans la rue Sherbrooke, en 2011, et dans le boulevard Crémazie, en 2011-2012
	Prolonger le boulevard Jacques-Bizard	P1	Définition du concept après analyse des besoins et de la fonctionnalité. Rencontre avec Hydro-Québec	Étude de faisabilité

Tableau 9 | Synthèse des interventions dans le réseau routier et en faveur du transport à vocation économique (suite)

Ch.	Interventions	Ph.	État d'avancement en 2009-2010	Prochaines étapes
18	Entretien et compléter le réseau routier de l'île (suite)			
	Aménager le boulevard 440	P2	Étude de faisabilité réalisée	Finaliser les paramètres d'un protocole d'entente entre le MTQ et la Ville
	Réaménager l'intersection Côte-des-Neiges/Remembrance	P3	Sécurisation de l'intersection étagée	Surveillance en continue de la structure
	Raccorder les boulevards Cavendish et Henri-Bourassa	P3	<ul style="list-style-type: none"> Resurfacement du boulevard Marcel-Laurin Construction des infrastructures du boulevard Cavendish 	<ul style="list-style-type: none"> Réaménagement du boulevard Henri-Bourassa Travaux aux feux et éclairage Raccordement à terminer en 2011-2012
	Réaménager le complexe Turcot	P2	Formation d'un comité conjoint MTQ-Ville	Compléter l'avant-projet définitif en 2011
	Réaménager le carrefour Pie-IX/Henri-Bourassa	P2	Avant-projet réalisé en 2010	Réalisation des plans et devis et travaux préparatoires en 2011
19	Faciliter le transport des marchandises et les déplacements à vocation économique			
	Réaménager l'échangeur Dorval	P3	Poursuite des travaux en 2010	Fin des travaux routiers
	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 2011
	<i>Porte continentale Ontario-Québec</i>	P2	<ul style="list-style-type: none"> Participation à l'élaboration de la stratégie par le biais du groupe de travail d'agglomération Stratégie nationale déposée à l'hiver 2010 	
	Améliorer le service de trains voyageurs Montréal-Toronto	P2	<ul style="list-style-type: none"> Étude prospective conjointe d'un train à grande vitesse dans le corridor Québec-Windsor (villes de Québec, Montréal, Laval, Toronto et CMM) Étude des enjeux techniques et financiers des variantes technologiques (Montréal) Actualisation des études de faisabilité d'un train à haute vitesse dans le corridor Québec-Windsor (gouvernements du Canada, de l'Ontario et du Québec) 	

*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 2010. Le chapitre sur la synthèse des dépenses fait état de dépenses brutes² de 141 M\$ dans des projets du Plan, sans compter ceux mis de l'avant par les partenaires.

Montréal a réalisé de nombreux projets dans la mesure de ses compétences dans les domaines du transport collectif local (STM), du vélo, de la marche, de la sécurité et de la qualité de vie. L'acquisition des voitures de métro est notamment bien amorcée et a occasionné des déboursés importants qui seront comptabilisés lors de la réception des actifs, dans les années à venir.

Les études sur tous les grands projets ont progressé, sans toutefois atteindre un niveau décisionnel assuré. À l'interne de la Ville : tramway, corridor Bonaventure, projets routiers tels que les boulevards 440 et Jacques-Bizard, etc. À l'externe : navette aéroportuaire, SRB Pie-IX, prolongements de métro, modernisation de la rue Notre-Dame. Plusieurs de ces grands projets voient leur réalisation ralentie par le financement.

Précisons qu'une partie du *Plan de transport* est liée au financement métropolitain dans la mesure où certains projets ont une portée plus grande que l'île de Montréal.

La *Politique québécoise du transport collectif* (PQTC) du gouvernement du Québec a bien rempli sa mission depuis 2007. Elle apporte des fonds pour stimuler l'offre de services de transport collectif et ainsi aider grandement à la réalisation du **chantier 5**.

Au total, pour faire sa part dans le financement des projets du Plan, Montréal a besoin de 240 M\$ par année. En 2010, sans les subventions, la Ville a dépensé 69 M\$ pour la réalisation du *Plan de transport*.

² Dépenses totales sur des projets incluant les subventions reçues par la Ville des gouvernements supérieurs.



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. Les discussions se poursuivent à ce sujet à la CMM.

Entretemps, Montréal a quand même pu agir pour financer une partie de son *Plan de transport*. Depuis janvier 2010, grâce aux pouvoirs habilitants de la Loi 22, Montréal prélève une nouvelle taxe sur le stationnement au centre-ville qui génère des revenus de 19 M\$ par année. De plus, l'entrée en vigueur, en juillet 2011, d'une taxe de 45 \$ par véhicule immatriculé dans le territoire de Montréal permettra de percevoir, à terme, 30 M\$ de revenus annuels pour soutenir le transport collectif.

Le financement du transport en commun métropolitain

Après l'entente 2007-2011 du financement du déficit du métro par les municipalités de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), une entente sur le financement des autres composantes du système métropolitain de transport (trains de banlieue, autobus métropolitains, équipements régionaux, tarification métropolitaine) n'attend plus que la révision de la loi de l'AMT. Elle devrait s'appliquer au plus tard le 1^{er} janvier 2012.

Cette entente quinquennale prévoit que les municipalités de la CMM se partageront les charges métropolitaines nettes (exploitation et immobilisations) sur la base de l'achalandage.

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\$ annuels requis. 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. La taxe régionale sur l'essence est donc passée à 3 ¢/l depuis le 1^{er} mai 2010.

Les plus récents travaux de planification montrent que les besoins de la région métropolitaine sont tels que des sources additionnelles de revenus sont nécessaires pour y faire face. En effet, le mémoire pré-budgétaire de la CMM, déposé en février 2011, chiffre à 22,9 G\$ les dépenses en immobilisations qui seraient nécessaires pour réaliser les projets documentés.

La CMM propose 10,5 G\$ d'investissement d'ici 2021 dans les projets de remplacement des voitures de métro, de prolongement du métro, de SRB Pie-IX, de mesures préférentielles aux bus et de trains de banlieue dans l'Ouest-de-Île de Montréal. Le mémoire proposait une augmentation de la taxe sur l'essence de 5 ¢/l, qui n'a pas été retenue dans le budget 2011 du gouvernement du Québec. À terme, une seconde hausse de 5 ¢/l serait requise pour financer la part municipale des autres projets prévus au *Plan stratégique 2020* de la STM, notamment le maintien des actifs du métro.

Le financement des services de transport collectif

Depuis 2006, le gouvernement du Québec déploie sa *Politique québécoise du transport collectif* (PQTC) à l'échelle du Québec et vise une hausse de 16 % de l'offre de service et de 8 % de l'achalandage, pour la période 2007-2011. Cette politique, qui s'inscrit dans le cadre du *Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques*, est financée par l'entremise du *Fonds vert* par une taxe du carbone perçue auprès des entreprises énergétiques en proportion de leurs émissions de GES.

C'est grâce au financement de la PQTC que la STM a pu déployer depuis 2007 son *Programme d'amélioration de service*. Les 110 M\$, financés à parts égales par l'agglomération de Montréal et par le MTQ dans le cadre de ce programme ont porté fruit. La STM a en effet dépassé les objectifs d'offre de service et atteindra, à la fin de 2011, ceux de l'achalandage.

Au niveau municipal, l'agglomération de Montréal a grandement accru son soutien au transport collectif : en incluant sa contribution à la SOFIL, la contribution de Montréal à la STM est passée de 303,6 M\$ en 2007 à 400,5 M\$ en 2011, soit une hausse de 32 % en trois ans.

Les usagers ont également accru leur effort financier. En effet, le coût du titre mensuel de la STM est passé de 65 \$ en 2007 à 72,75 \$ en 2011, une hausse annuelle moyenne de 2,9 %, un taux supérieur à l'inflation. La contribution des usagers au budget de la STM est ainsi passée de 416 M\$ en 2007 à 506 M\$ en 2011. Il s'agit d'une hausse moyenne de 5 % par année, attribuable à l'effet combiné de la hausse des tarifs et de la croissance de l'achalandage.

La PQTC prenant fin en 2012, il est urgent de la reconduire et d'envisager une amélioration substantielle des ressources disponibles, par l'intermédiaire du *Fonds vert*. Ce Fonds fournit 100 M\$ par année, dont 50 M\$ à la STM. La bonification de la PQTC devra permettre l'atteinte des cibles dans le cadre de la *Politique québécoise de lutte aux changements climatiques* (-20 % par rapport à 1990), qui confère un rôle prépondérant au transport collectif comme instrument de changement des comportements de transport.

Le *Plan stratégique 2020* de la STM, adopté d'ici la fin de 2011, constitue une réponse planifiée pour faire face aux défis des changements climatiques, en portant l'achalandage de 388,6 millions de déplacements en 2010 à 540 millions en 2020. Cela signifie une augmentation de la part modale du transport collectif de 5 %. Le cadre financier de ce plan nécessitera un effort accru des gouvernements supérieurs, ainsi qu'une augmentation de la contribution de Montréal à la STM, qui devrait atteindre 475 M\$ en 2020.

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 lui permettrait de 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 pour demander 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 (Indice des prix à la consommation et Indice des prix en transport).

Par ailleurs, après des modifications apportées par le projet de loi 58, la CMM a reçu le mandat d'élaborer un *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD) pour définir les orientations, les objectifs et les 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 doit se conformer à ce 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.

Une version du PMAD pour fins de consultation a été approuvée par la CMM en avril 2011 et comporte trois grandes orientations :

- un Montréal avec des milieux de vie durables;
- des réseaux de transport performants et structurants;
- un environnement protégé et mis en valeur.

Budget 2010 du gouvernement du Québec

Le *Fonds des infrastructures routières et de transport en commun* (FORT), mis en place en 2010 par le gouvernement du Québec, est 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 fera passer la taxe provinciale sur les carburants de 15 à 19 ¢/l d'ici 2013, à raison d'une augmentation de 1 ¢/l par année.

Le rôle du FORT est d'assurer le financement du réseau routier et du transport en commun. Il est demandé que le FORT puisse fournir les fonds nécessaires pour faire face aux besoins importants à venir.

Réalisations 2010

Les Plans locaux de déplacements

À ce jour, seuls deux arrondissements (Le Plateau-Mont-Royal et Saint-Laurent) ont formellement adopté des *Plans locaux de déplacements* (PLD). Ces deux arrondissements ont commencé la mise en œuvre de ceux-ci.

Afin de soutenir la réalisation des PLD, le *Guide des Plans locaux de déplacements* a été présenté le 25 février 2010 et envoyé aux arrondissements, aux villes et aux partenaires (STM, AMT, CGD, etc.), en juin.

De plus, la mise en œuvre des deux plans qui couvrent des territoires déterminés s'est poursuivie.

Le Plan de transport intégré du Mont-Royal

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

- fermeture de la chaussée sud du chemin Remembrance à la circulation automobile : priorité aux modes de transport actif et réaménagement de la chaussée nord pour réduire les vitesses de circulation, améliorer la sécurité de l'ensemble des usagers et réduire la circulation de transit;
- amorçe de la révision de la signalisation d'acheminement sur le mont Royal;
- réaménagement de l'accès piétonnier Peel;
- réalisation des tronçons 2 et 3 du chemin de ceinture du mont Royal.



Le Plan de gestion des déplacements du Vieux-Montréal

Le rapport final du *Plan sectoriel de gestion des déplacements du Vieux-Montréal 2010-2017*, résultat d'une révision du Plan initial datant de 2008, a été déposé en décembre 2010.

Plusieurs éléments du Plan ont été réalisés, notamment :

- élaboration, par la STM, de scénarios pour l'ajustement du service de la ligne 515;
- prolongement de la piétonnisation de la rue Saint-Paul, entre la rue du Marché-Bonsecours et le boulevard Saint-Laurent, de juin à septembre 2010;
- travaux de réaménagement en cours 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;
- mise en place d'une signalisation destinée aux autocars touristiques afin de restreindre l'accès à l'intérieur du Vieux-Montréal;
- application de mesures favorisant les déplacements par les rues McGill et Saint-Antoine, durant les travaux de construction de la place d'Armes;
- réduction de la limite de vitesse à 40 km/h dans les rues locales du Vieux-Montréal.

Le Plan directeur de gestion des déplacements du centre-ville

- Développement des outils informatiques de modélisation des déplacements;
- Présentation à l'arrondissement de Ville-Marie et à la STM, en septembre 2010, du portrait des déplacements et des étapes subséquentes du dossier (en attente d'orientations).

Interventions en cours en 2011

Le Plan de transport intégré du Mont-Royal

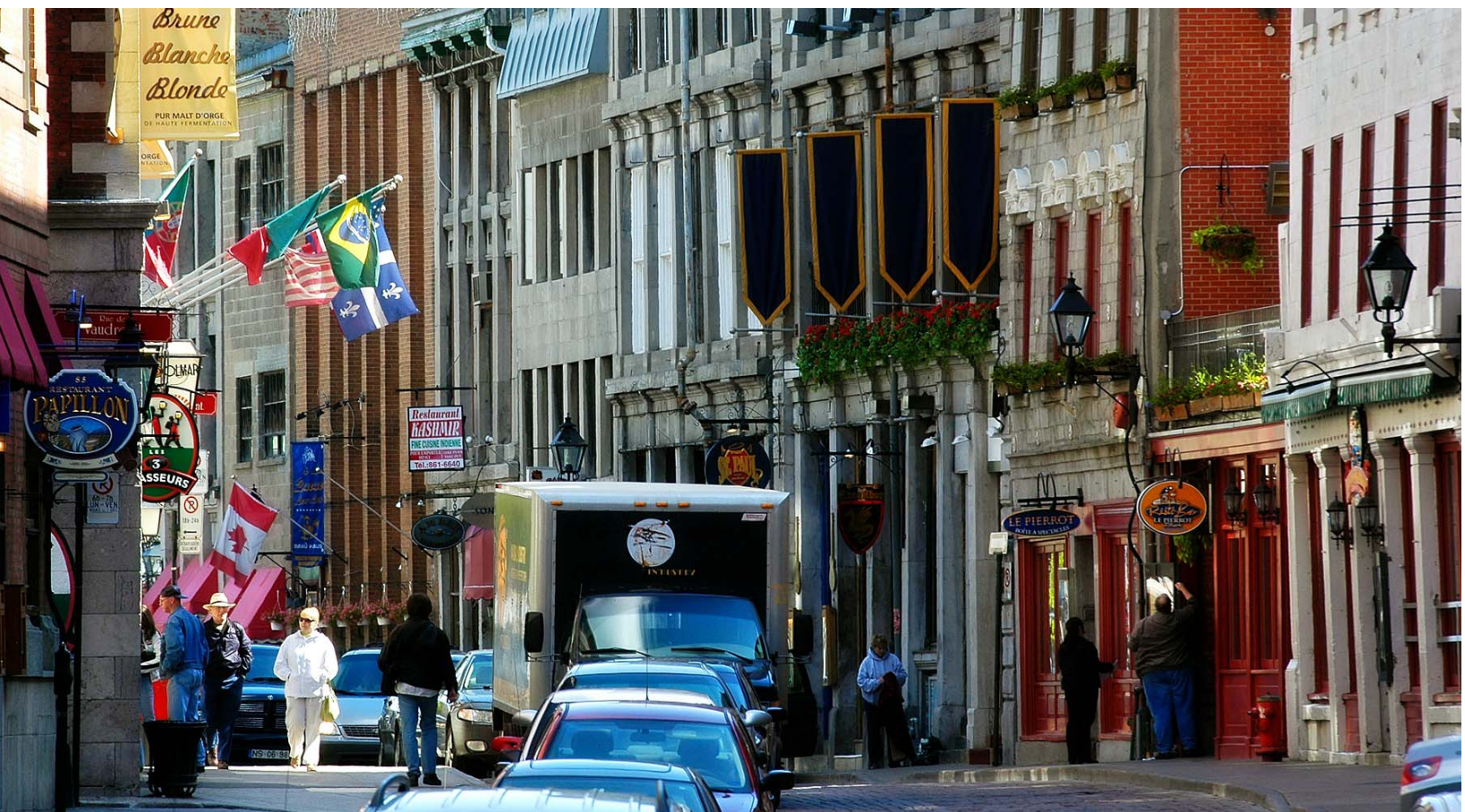
Le *Plan de transport intégré du Mont-Royal* prévoit la réalisation des interventions suivantes :

- suivis et observations après la fermeture de la chaussée sud du chemin Remembrance;
- consolidation du réseau cyclable : réalisation d'une voie cyclable dans la rue Decelles, entre les rues Édouard-Montpetit et Troie (programmation 2011-2012);
- réalisation d'un portrait et d'un diagnostic du stationnement sur le mont Royal et identification de mesures afin de revoir l'offre;
- poursuite de la révision de la signalisation d'acheminement sur le mont Royal;
- poursuite du projet d'implantation d'une navette écologique sur la montagne et de la révision de la desserte en transport en commun du secteur;
- sécurisation de la voie Camilien-Houde - phase de conception.

Le Plan de transport intégré du Vieux-Montréal

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

- ajustement, par la STM, du service de la ligne 515;
- études et élaboration des plans pour le réaménagement de la rue St-Paul, entre la place Jacques-Cartier et la rue Berri;
- évaluation des coûts et planification de la réfection de la rue St-François-Xavier, entre les rues St-Antoine et St-Jacques;
- finalisation du réaménagement de la place d'Armes;
- lancement d'une étude d'élaboration d'une politique/stratégie de stationnement propre au Vieux-Montréal;
- interconnexion des rues St-Hubert, Amherst et St-André à la rue de la Commune;
- mise en place d'itinéraires restrictifs pour les autocars touristiques dans le Vieux-Montréal;
- identification, mise en place et suivi de mesures de réduction de la circulation de transit dans le Vieux-Montréal;
- installation de postes de comptage permanents dans le but de faire un suivi continu des débits de circulation entrant et sortant du Vieux-Montréal.



Synthèse des dépenses

Le transport représente le poste de dépenses le plus important pour Montréal. En effet, selon le rapport financier de la Ville de Montréal, le transport a représenté en 2010 plus de la moitié des immobilisations³ et 22 % des charges de fonctionnement⁴ de Montréal.

Le présent chapitre résume les dépenses en transport de Montréal en 2010 et les compare aux dépenses des deux premières années (2008 et 2009) de mise en œuvre du *Plan de transport* et aux prévisions budgétaires de 2011.

En 2010, la méthodologie de compilation des dépenses a été revue pour être en tout point conforme aux rapports financiers annuels de la Ville de Montréal, un document validé par le vérificateur général de la Ville. Les immobilisations en transport correspondent donc à la définition du *Manuel de normalisation de la comptabilité municipale au Québec* du MAMROT. Les valeurs pour 2008 et 2009 ont été révisées, ce qui explique les différences avec les deux premiers bilans du *Plan de transport*. La compatibilité exacte entre ce bilan et les rapports financiers annuels de 2008, 2009 et 2010 est présentée à l'[Annexe 8](#) du présent document.

Les données sont présentées selon les cinq chapitres de ce bilan, soit le transport collectif, le transport actif, la sécurité et la qualité de vie, le réseau routier et le transport à vocation économique, ainsi que le financement, la gouvernance et la planification locale. Cette année, une sixième catégorie s'est ajoutée, soit les autres actifs, qui regroupent notamment les dépenses liés aux cours de voirie et aux véhicules de service. Ces dépenses ne sont pas liées au *Plan de transport*.

Pour les immobilisations, une distinction est faite entre trois types d'investissements : maintien des actifs, réaménagement ou amélioration des actifs, et développement de nouveaux projets.

³ *Rapport financier 2010* de la Ville de Montréal, p. 14.

⁴ *Rapport financier 2010* de la Ville de Montréal, p. vii

Types d'investissement

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'actif permettant une amélioration substantielle du service offert à la clientèle (exemples : réaménagement du carrefour 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 ou déploiement de BIXI).

De façon générale, le *Plan de transport* ne traite pas du maintien des actifs, mais s'intéresse plutôt aux projets de réaménagement, d'amélioration et de développement.

Les immobilisations présentées dans ce chapitre correspondent aux coûts totaux des projets dont Montréal est le maître d'œuvre, incluant la contribution financière des gouvernements supérieurs détaillée plus loin. Conformément aux rapports financiers, on se limite aux immobilisations acquises et capitalisées durant l'année, ce qui exclut certains coûts de projet et les avances de fonds pour les projets à venir.

Le chapitre présente également les contributions de Montréal à la Société de transport de Montréal et à l'Agence métropolitaine de transport, en distinguant les portions de ces contributions qui sont liées au *Plan de transport*. Le chapitre présente également les contributions du gouvernement du Québec au budget d'exploitation de la STM.

Finalement, les montants dépensés par Montréal en 2010 sont comparés aux estimations initiales de l'effort financier requis de sa part pour réaliser en dix ans, soit d'ici 2018, les 21 chantiers du *Plan de transport*.

Immobilisations de 2010

Immobilisations totales

Les immobilisations de la STM, de la Ville de Montréal⁵ et de ses 19 arrondissements, ont totalisé 568,4 M\$ en 2010, dont 437,5 M\$ (77 %) pour le transport collectif (Tableau 10). L'essentiel de ce montant est attribuable à la STM⁶ qui a acquis des immobilisations de 322,3 M\$ pour maintenir ses actifs et 113,4 M\$ spécifiquement pour les projets du *Plan de transport*, pour un total de 435,7 M\$. À ces investissements en transport collectif s'ajoutent 1,8 M\$ de projets réalisés par la Ville elle-même.

Les investissements dans le réseau routier sont nettement moindres en 2010. Ils totalisent 75,6 M\$, essentiellement pour le maintien et le réaménagement de la voirie (55,5 M\$) et le développement de rues (9,1 M\$) pour l'accès aux secteurs en développement. Les investissements en transport actif, incluant la réfection et la construction de nouveaux trottoirs pour les piétons, ont atteint 26,4 M\$ en 2010⁶, alors que ceux liés à la sécurité et à la qualité de vie ont totalisé 4,4 M\$. À ces montants s'ajoutent 23,6 M\$ d'investissements pour d'autres actifs.

Tableau 10 | Immobilisations en transport de Montréal, par catégorie, 2010 (réel)

(en M\$)	Hors Plan de transport		Plan de transport		TOTAL	
	Maintien et amélioration des actifs	Développement	Réaménagement et amélioration	Développement		
Transport collectif	322,3		89,7	25,5	437,5	77 %
PTI STM	319,4	2,9	89,1	24,3	435,7	
PTI Montréal	-	-	0,6	1,2	1,8	
Transport actif	16,3	1,1	4,4	4,6	26,4	5 %
Sécurité et qualité de vie	-	-	4,4	-	4,4	1 %
Réseau routier et transport à vocation économique	55,5	9,1	8,9	2,1	75,6	13 %
Financement, gouvernance et planification locale	-	-	-	0,9	0,9	0 %
Autres actifs	23,6	-	-	-	23,6	4 %
	427,9		140,5		568,4	100 %
	75 %		25 %		100%	

⁵ Ne comprend pas les villes reconstituées de l'agglomération de Montréal.

⁶ Les investissements en transport actif excluent les chiffres de BIXI, qui relèvent de la Société de vélo en libre-service

Immobilisations pour la mise en œuvre du Plan de transport

Le quart des 568,4 M\$ investis en transport en 2010, soit 140,5 M\$, ont été consacrés à la mise en œuvre du *Plan de transport*.

Le transport collectif a représenté l'essentiel de cet effort financier, puisque la STM a investi 113,4 M\$ pour déployer les projets d'amélioration et de développement prévus au *Plan de transport*, notamment 74 M\$ pour acquérir des autobus articulés, 22 M\$ pour acquérir de nouveaux autobus conventionnels pour augmenter la flotte et 7 M\$ pour compléter l'installation des ascenseurs dans cinq stations de métro (**chantier 5**).

De plus, l'acquisition d'autobus articulés est prévue au *Plan de transport* pour le confort accru offert à la clientèle. Bien que ces nouveaux véhicules n'augmentent pas le parc d'autobus, ils permettent de le moderniser en retirant de la route des modèles conventionnels plus anciens.

Seuls 7 M\$ d'actifs ont été acquis en 2010 dans le cadre du projet de remplacement des voitures de métro MR-63 par les futures MPM-10 (**chantier 3**). Toutefois, la STM a déboursé environ 110 M\$ en 2010 pour des avances de fonds à son fournisseur, un montant important qui sera capitalisé dans les bilans futurs du *Plan de transport*, au moment de la réception des actifs.

Du côté de l'AMT, l'acquisition de matériel roulant et la construction en cours du train de l'Est (**chantier 12**) ont représenté cette année encore une portion importante des immobilisations.

Trois projets de développement et d'amélioration du réseau routier prévus au *Plan de transport* ont accaparé l'essentiel des investissements routiers de Montréal en 2010. C'est le cas du réaménagement de l'échangeur Dorval par le MTQ (contribution de Montréal de 3,9 M\$ - **chantier 19**), de la mise à niveau du carrefour Henri-Bourassa/Pie-IX dans l'arrondissement de Montréal-Nord (3,4 M\$), du préalable à la réalisation du SRB Pie-IX (**chantier 8**) et du prolongement du boulevard Cavendish jusqu'au boulevard Henri-Bourassa dans l'arrondissement de Saint-Laurent (2,4 M\$, sans compter la voie cyclable et les infrastructures souterraines - **chantier 18**).

En ce qui concerne le transport actif, les investissements pour la mise en œuvre du *Plan de transport* comprennent notamment la construction du chemin de ceinture du mont Royal et la fermeture de la chaussée sud du chemin Remembrance (3,8 M\$ - **chantier 10**), ainsi que la mise à niveau et le développement du réseau cyclable (3,7 M\$ - **chantier 13**).

Aux investissements déjà mentionnés pour la sécurité et la qualité de vie (4,4 M\$ - **chantiers 16 et 17**), s'ajoute 0,9 M\$ pour la planification locale (**chantier 10**).

Pour fins de comparaison avec les estimations initiales de coûts du *Plan de transport*, les investissements rapportés ici pour le Plan n'incluent pas les 52 M\$ investis par Montréal en 2010 pour réaménager le domaine public dans le cadre, notamment, des projets du Quartier des Spectacles (36 M\$), de la place d'Armes (10 M\$) et du square Dorchester (3 M\$). Ces grands projets contribuent tout de même à la réalisation de deux chantiers du Plan, en concrétisant les principes de la *Charte du piéton* (**chantier 14**) et en consolidant le caractère piétonnier du centre-ville (**chantier 15**).

Évolution des immobilisations de 2008 à 2011

Le **Tableau 11** présente l'évolution des immobilisations totales depuis la première année de mise en œuvre du *Plan de transport* (2008) jusqu'en 2011. Les chiffres de 2011 sont des prévisions tirées des programmes triennaux d'immobilisations de la STM⁷, de la Ville de Montréal et de ses arrondissements.

Les immobilisations en transport de Montréal ont décliné de 104,4 M\$ par rapport à 2009, soit une baisse de 16 %. Toutefois, les investissements en transport collectif ont connu une croissance de 68 M\$ (+19 %).

En début d'année, l'exercice de priorisation mené par l'administration municipale a retardé l'adoption du programme triennal d'immobilisations (PTI) de Montréal. De plus, les processus d'octroi de contrat ont été revus, ce qui a retardé le démarrage des projets. En conséquence, les investissements routiers ont été réduits de 108 M\$, soit une baisse de 59 %. Les montants investis pour le transport actif, la sécurité et la qualité de vie ont connu une baisse similaire.

⁷ Inclut les dépenses capitalisables et les dépenses non capitalisables liées aux projets d'immobilisations.

Tableau 11 | Évolution des immobilisations en transport, par catégorie, 2008-2011

(en M\$)	2008	2009	2010		2011	
	Réel	Réel	Réel	Variation avec 2009	Prévu au PTI	Variation avec 2010
Transport collectif	317,1	369,0	437,5	+19 %	600,4	+37 %
Transport actif	63,8	79,1	26,4	-67 %	38,5	+46 %
Sécurité et qualité de vie	4,2	11,5	4,4	-62 %	13,5	+207 %
Réseau routier et transport à vocation économique	194,1	184,0	75,6	-59 %	199,6	+164 %
Financement, gouvernance et planification locale	0,6	0,9	0,9	+0 %	1,3	+44 %
Autres actifs	27,6	28,3	23,6	-17 %	24,7	+5 %
	607,4	672,8	568,4	-16 %	878,0	+54 %

En 2011, Montréal et la STM prévoient porter à 600 M\$ les immobilisations en transport collectif. Pour les trois prochaines années (2011-2013), le PTI de la STM totalise 1 876 M\$, un montant trois fois supérieur aux investissements de la période 2004-2006, soit celle avant le programme d'amélioration des services.

Les projets du *Plan de transport* constituent une bonne partie de ce total, avec notamment le remplacement des voitures de métro (505 M\$ sur trois ans), le projet *iBus* (154 M\$), la construction d'un nouveau centre de transport (145 M\$) permettant d'accommoder la croissance du parc d'autobus de la STM, la mise en place de mesures préférentielles pour autobus (65 M\$), la poursuite de l'acquisition d'autobus articulés (42 M\$) et l'accroissement du parc d'autobus conventionnels (18 M\$), de même que la construction d'abribus (15 M\$).

Après les baisses de dépenses en 2010, un rattrapage important est en cours en 2011 pour la voirie, avec une hausse prévue de 124 M\$ des investissements pour le réseau routier et de 21 M\$ pour les projets de transport actif, de sécurité et de qualité de vie. Après les difficultés vécues en 2010, un rattrapage important est en cours en 2011 pour la voirie, avec une hausse prévue de 100 M\$ des investissements pour le réseau routier et de 19 M\$ pour les projets de transport actif, de sécurité et de qualité de vie.

Le Tableau 12 et la Figure 10 présentent l'évolution des immobilisations en transport de 2008 à 2011, selon l'appartenance ou non au *Plan de transport*.

Les immobilisations hors du *Plan de transport*, qui correspondent essentiellement au maintien des actifs de voirie et de la STM, ont décru de 17 % entre 2009 et 2010, en raison de la baisse des investissements de Montréal en voirie. Pour les mêmes raisons, les immobilisations pour le *Plan de transport* ont connu une baisse de 10 %, passant de 156 M\$ en 2009 à 141 M\$ en 2010. Rappelons que les avances de fonds de la STM pour les voitures de métro en 2010 (110 M\$) seront comptabilisés ultérieurement, au moment de la réception des actifs.

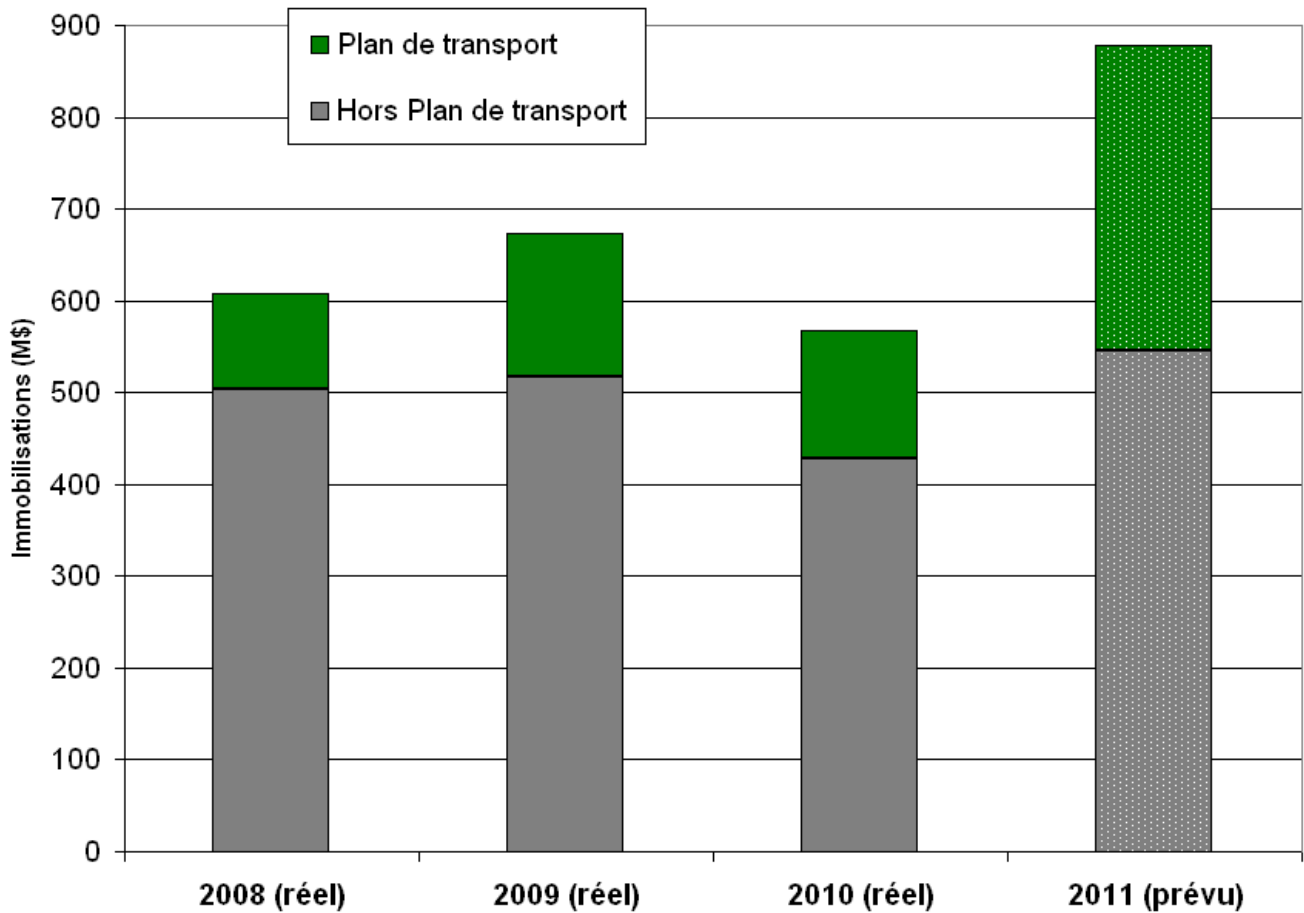
Le *Plan de transport* représente une portion croissante des immobilisations en transport de Montréal, avec un pourcentage qui est passé de 17 % en 2008 à 25 % en 2010.

En 2011, il est prévu que les investissements pour le Plan atteignent 332 M\$, alors que les autres investissements devraient également connaître une croissance marquée et atteindre 547 M\$.

Tableau 12 | Évolution des immobilisations en transport selon l'appartenance au *Plan de transport*, 2008-2011

	2008	2009	2010		2011	
(en M\$)	Réel	Réel	Réel	Variation avec 2009	Prévu au PTI	Variation avec 2010
Hors <i>Plan de transport</i>	503,9	516,7	427,9	-17 %	546,5	+28 %
<i>Plan de transport</i>	103,5	156,1	140,5	-10 %	331,5	+136 %
	607,4	672,8	568,4	-16 %	878,0	+54 %
% lié au <i>Plan de transport</i>	17 %	23 %	25 %		38 %	

Figure 10 | Évolution des immobilisations en transport selon l'appartenance au *Plan de transport*, 2008-2010



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 Montréal. Le [Tableau 13](#) détaille les subventions des gouvernements du Québec et du Canada pour les immobilisations en transport réalisées par Montréal de 2008 à 2010, alors que la [Figure 11](#) résume les subventions reçues depuis la première année de mise en œuvre du *Plan de transport*.

Tableau 13 | Contribution des gouvernements supérieurs aux immobilisations en transport de Montréal, par catégorie, 2008-2010

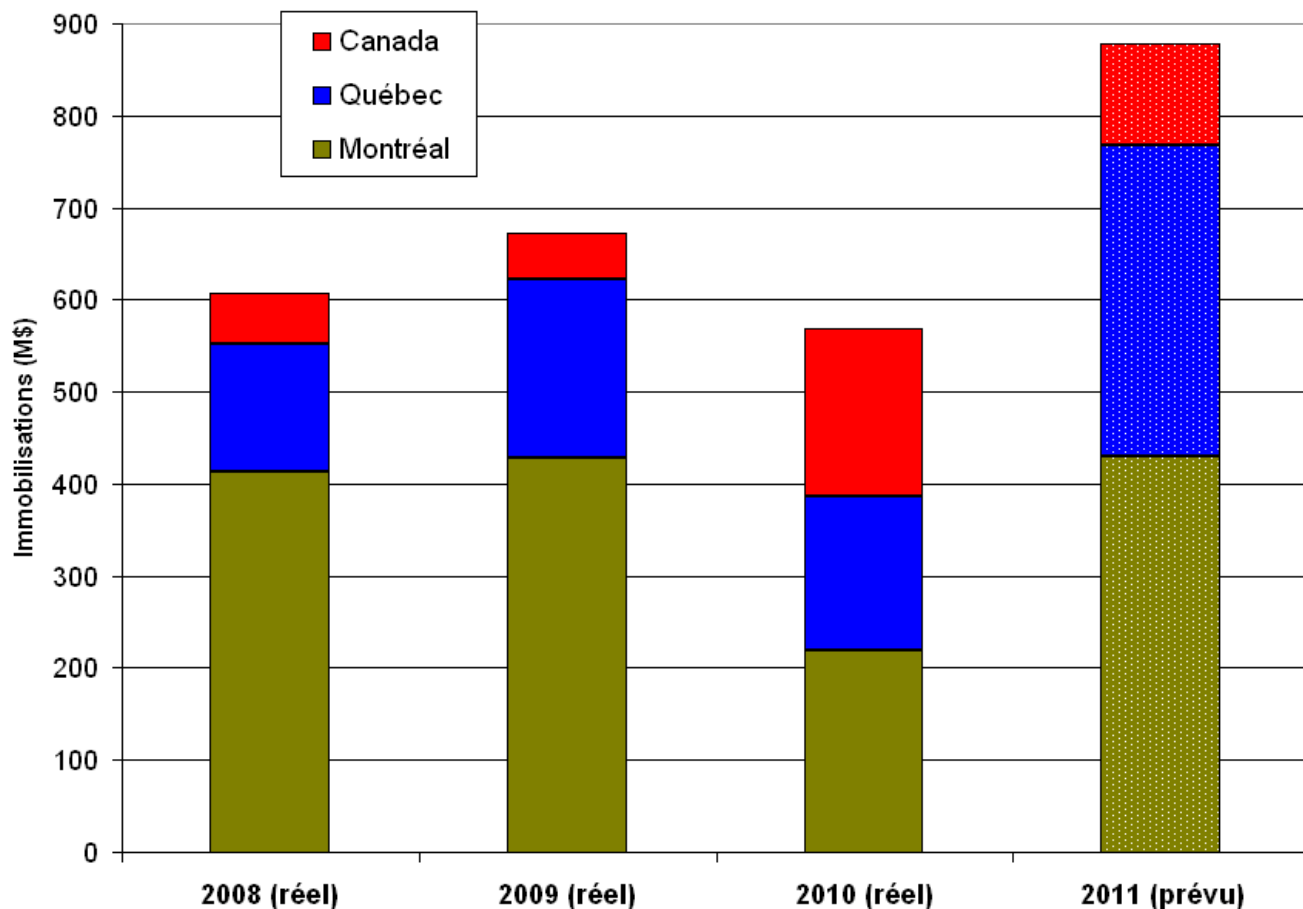
(en M\$)	2008 (réel)				2009 (réel)				2010 (prévu)			
	Montréal	Québec	Canada	Total	Montréal	Québec	Canada	Total	Montréal	Québec	Canada	Total
Transport collectif	130,7	131,3	55,1	317,1	147,2	177,5	44,3	369,0	101,1	165,9	170,5	437,5
Transport actif	61,6	2,2		63,8	65,8	9,6	3,7	79,1	21,5	0,2	4,7	26,4
Sécurité et qualité de vie	4,1	0,1		4,2	11,4			11,4	4,4			4,4
Réseau routier et transport à vocation économique	189,4	4,3	0,4	194,1	176,7	5,3	2,0	184,0	69,3	1,4	4,9	75,6
Financement, gouvernance et planification locale	0,6			0,6	0,9			0,9	0,9			0,9
Autres actifs	26,9	0,7		27,6	27,0	0,6	0,8	28,4	21,4	0,4	1,8	23,6
Total	413,3	138,6	55,5	607,4	429,0	193,0	50,8	672,8	218,6	167,9	181,9	568,4
	68 %	23 %	9 %	100 %	64 %	29 %	7 %	100 %	38 %	30 %	32 %	100 %

La *Société de financement des infrastructures locales* (SOFIL), un organisme créé par le gouvernement du Québec, finance des projets d'immobilisations à partir de trois sources de revenus :

- le transfert de la taxe fédérale d'accise sur les carburants;
- une surtaxe sur les véhicules énergivores imposée par le gouvernement du Québec;
- une contribution de Ville de Montréal⁸.

⁸ Pour les premiers projets de la SOFIL, les taux de subvention sont : 69 % fédéral, 15,5 % provincial et 15,5 % Montréal. Pour les nouveaux projets de la SOFIL, les taux de subvention sont : 48 % fédéral, 37 % provincial et 15 % Montréal.

Figure 11 | Contribution des gouvernements supérieurs aux immobilisations en transport de Montréal, 2008-2011



En 2010, la STM a fortement bénéficié des subventions de la SOFIL pour acquérir de nouveaux véhicules, ce qui lui a permis de moderniser et d'accroître son parc d'autobus. La STM a ainsi reçu 170,5 M\$ de provenance fédérale en 2010, un montant en forte hausse qui surpasse pour la première fois les montants reçus du gouvernement du Québec. Les fonds fédéraux ont été utilisés la STM pour acquérir des autobus articulés (53,1 M\$) et pour accroître son parc d'autobus conventionnels (11,0 M\$).

De son côté, le gouvernement du Québec a également augmenté, depuis 2008, 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*. En 2010, les subventions du gouvernement du Québec à la STM ont totalisé 165,9 M\$, après avoir atteint 177,5 M\$ en 2009 et 131,3 M\$ en 2008. Ces montants proviennent essentiellement du programme d'aide aux immobilisations des organismes de transport collectif, mais également de la contribution de Québec à la SOFIL.

En 2010, Québec a notamment octroyé à la STM 15,9 M\$ pour accroître le parc d'autobus conventionnels, 12,4 M\$ pour l'acquisition d'autobus articulés et 5,4 M\$ pour l'installation d'ascenseurs dans le métro.

En 2010, le gouvernement fédéral a versé 11,5 M\$ en subventions pour la voirie du *Quartier des spectacles*, un projet hors *Plan de transport*. De son côté, le gouvernement du Québec a versé 2 M\$ pour divers projets, notamment pour le développement du réseau cyclable et pour la mise en valeur de la pointe Nord de L'Île-des-Sœurs.

En 2011, l'utilisation de fonds de provenance fédérale devrait diminuer, en raison d'un ralentissement dans l'acquisition d'autobus à la STM. La contribution du gouvernement du Québec devrait augmenter, en raison des nombreux autres projets en cours à la STM. La contribution relative de Québec aux immobilisations totales en transport de Montréal devrait ainsi passer de 30 % en 2010 à 38 % en 2011.

Contribution de Montréal aux organismes de transport collectif

En plus des immobilisations de la STM, consolidées avec celles de Montréal dans le rapport financier, la Ville contribue également aux budgets de la STM et de l'AMT. Une partie de ces contributions permet de financer la mise en œuvre du *Plan de transport*.

Contribution de Montréal à la STM

Le budget annuel de la STM était de 1 091 M\$ en 2010, dont environ 950 M\$ de dépenses d'exploitation. Par rapport à 2009, les dépenses d'exploitation pour les autobus et le métro ont crû de 6,8 % en 2010.

Tel que détaillé au [Tableau 14](#), Montréal a versé une contribution de 359,4 M\$ à la STM en 2010, une hausse de 2,4 % par rapport à 2009. De ce montant, 30 M\$ ont été affectés au programme d'amélioration des services (**chantier 5**), une hausse substantielle de 56 % par rapport à 2009.

Grâce à l'entente de la CMM de février 2010 et à la hausse de 1,5 ¢/l de la taxe régionale sur l'essence en mai 2010, la STM a perçu des revenus additionnels en 2010 qui ont permis de corriger des iniquités de longue date dans le financement du réseau métropolitain de transport collectif. Ces nouveaux revenus ont permis d'éliminer la contribution municipale spéciale versée en fin d'année (18,9 M\$ en 2009) pour éponger le déficit structurel de la STM.

Le budget 2011 de Montréal prévoit une augmentation significative (+7,9 %) de la contribution à la STM. La contribution au programme d'amélioration des services devrait atteindre 39,5 M\$ en 2011, une hausse de 32 % par rapport à 2010.

Tableau 14 • Contribution de Montréal à la STM, 2008-2011

(en M\$)	2008 réel	2009 réel	2010 réel	Variation 2009-2010	2011 budget	Variation 2010-2011
Hors Plan de transport						
Contribution de base	292,0	307,9	323,7	+5 %	341,9	+6 %
Surveillance	4,0	4,9	5,7	+16 %	6,5	+14 %
Contribution spécial	22,0	18,9	-		-	
	318,0	331,7	329,4	-1 %	348,4	+20 %
Plan de transport						
Programme d'amélioration de service (chantier 5)	5,7	19,2	30,0	+56 %	39,5	+32 %
Contribution totale à la STM	323,7	350,9	359,4	+2,4 %	387,9	+7,9 %

Pour financer les hausses importantes des contributions municipales à la STM, Montréal a dû utiliser en partie les pouvoirs habilitants octroyés en juin 2008 par la Loi 22 du gouvernement du Québec. Ainsi Montréal a imposé une nouvelle taxe sur le stationnement au centre-ville, qui génère des revenus de 19 M\$ à chaque année.

De plus, l'entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2011 d'une taxe de 45 \$ sur les véhicules immatriculés (TVI) permettra de percevoir 30 M\$ de revenus annuels lorsque la taxe aura atteint son plein potentiel en 2013. Pour le propriétaire d'un véhicule de promenade immatriculé à Montréal, le droit d'immatriculation perçu par la SAAQ totalise dorénavant 75 \$/véhicule, dont 45 \$ sont versés à l'agglomération de Montréal et 30 \$ à l'AMT.

En tenant compte également des montants qu'elle verse à la SOFIL (voir [Annexe 8](#)), Montréal a grandement accru son soutien au transport collectif depuis l'adoption du *Plan de transport*. Les versements totaux de Montréal à la STM sont notamment passés de 303,6 M\$ en 2007 (dernière année complète avant l'adoption du Plan) à 400,5 M\$ en 2010, une hausse significative de 32 % en trois ans.

Contribution de Montréal à l'AMT

Montréal verse une contribution annuelle à l'AMT, pour financer sa part du *Fonds métropolitain d'immobilisations* et pour financer une partie des coûts d'exploitation des trains de banlieue.

En 2010, Montréal a contribué à hauteur de 18,7 M\$ au *Fonds métropolitain d'immobilisations* de l'AMT, une hausse de 8 % par rapport à 2009 ([Tableau 15](#)). D'après une analyse du programme triennal d'immobilisations 2010 de l'AMT, un montant d'environ 4,3 M\$ peut être attribué aux projets du *Plan de transport*, ce qui correspond à une baisse par rapport à 2009.

Montréal a également versé 23,9 M\$ à l'AMT en 2010 pour l'exploitation des trains de banlieue, une hausse de 3 % par rapport à 2009. En 2011, une hausse de 11 % est prévue. Ces hausses sont attribuables à l'augmentation des coûts d'exploitation des trains de banlieue, plutôt qu'à une croissance du niveau de service sur l'île de Montréal, qui est constant depuis 2009. Dans l'attente de la mise en service du train de l'Est, aucune de ces contributions aux coûts d'exploitation n'est liée au *Plan de transport*.

Tableau 15 | Contribution de Montréal à l'AMT, 2008-2011

(en M\$)	2008 réel	2009 réel	2010 réel	Variation 2009-2010	2011 budget	Variation 2010-2011
Fonds métropolitain d'immobilisations						
Hors <i>Plan de transport</i>	12,4	11,0	14,4	+31 %	14,6	+1 %
<i>Plan de transport</i>	4,5	6,4	4,3	-33 %	5,4	+2,5 %
	16,9	17,4	18,7	+8 %	20,0	+7 %
Exploitation des trains de banlieue						
Hors <i>Plan de transport</i>	19,1	23,2	23,9	+3 %	26,4	+11 %
<i>Plan de transport</i>	-	-	-		-	
	19,1	23,2	23,9	+3 %	26,4	+11 %
Contribution totale à l'AMT	36,0	40,6	42,6	+4,9 %	46,4	+8,9 %

Contribution du gouvernement aux coûts d'exploitation de la STM

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 *Fonds vert* est financé par une taxe carbone perçue auprès des entreprises énergétiques en proportion de leurs émissions de GES.

Le [Tableau 16](#) présente les montants versés par Québec depuis l'adoption du *Plan de transport*, ainsi que les montants prévus pour 2011. En 2010, la contribution de Québec a atteint 32,9 M\$, une hausse de 9,7 M\$ (+ 42 %) par rapport à 2009.

Tableau 16 | Contribution du gouvernement du Québec aux coûts d'exploitation de la STM, 2008-2011

(en M\$)	2008 réel	2009 réel	2010 réel	Variation 2009-2010	2011 Budget	Variation 2010-20
Contribution du gouvernement du Québec à l'amélioration des services de la STM au-delà du niveau de 2006						
Hors Plan de transport						
Prolongement du métro à Laval	6,8	5,9	6,8	+15 %	6,8	-
Plan de transport						
Programme d'amélioration de service (chantier 5)	10,6	23,2	32,9	+42 %	45,1	+37 %
	17,4	29,1	39,7	+36 %	51,9	+31 %

Synthèse des dépenses en transport

Le [Tableau 17](#) résume, pour chaque partenaire, les dépenses totales nettes en transport, ce qui inclut les immobilisations et les contributions aux dépenses d'exploitation de la STM et de l'AMT. Le tableau distingue les dépenses selon l'appartenance au *Plan de transport*.

Les dépenses de Montréal spécifiquement pour le *Plan de transport* ont totalisé 69,4 M\$ en 2010, dont 35,0 M\$ en immobilisations, 30,0 M\$ pour le programme d'amélioration des services de la STM et 4,3 M\$ dans le cadre du versement au fonds métropolitain d'immobilisations de l'AMT.

La contribution du gouvernement du Québec spécifique au *Plan de transport* totalise 73,1 M\$, un montant légèrement supérieur à la contribution de Montréal. Finalement, le gouvernement du Canada a également contribué à hauteur de 65,3 M\$ aux immobilisations du *Plan de transport*, par l'entremise du versement de la taxe fédérale d'accise à la SOFIL pour les projets de la STM.

Tableau 17 | Synthèse des dépenses en transport par partenaire, 2010

(en M\$)	Immobilisations			Contributions à la STM			Contributions à l'AMT		
	Hors Plan	<i>Plan de transport</i>	Total	Hors Plan	<i>Plan de transport</i>	Total	Hors Plan	<i>Plan de transport</i>	Total
Ville de Montréal	183,6	35,0	218,6	329,4	30,0	359,4	38,3	4,3	42,6
Subvention du gouvernement du Québec	127,7	40,2	167,9	6,8	32,9	39,7	-	-	-
Subvention du gouvernement du Canada	116,6	65,3	181,9	-	-	-	-	-	-
	427,9	140,5	568,4	336,2	62,9	399,1	38,3	4,3	42,6

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 seule Ville de Montréal pour réaliser en dix ans les 21 chantiers du Plan. Cet effort représente un déboursé annuel moyen de 240 M\$, en sus des dépenses courantes de maintien des actifs (tous réseaux) et d'exploitation des services de transport collectif de base. Cet objectif de 240 M\$/an combine à la fois les immobilisations pour les nouvelles infrastructures (tous réseaux) et les coûts d'exploitation récurrents des nouveaux services de transport collectif du Plan.

La réalisation des 21 chantiers du *Plan de transport* impliquerait également des investissements de 355 M\$ par année d'ici 2018 de la part des partenaires de la Ville, ce qui comprend à la fois le coût des projets sous la responsabilité des partenaires (ex. : train de l'Est et navette aéroportuaire) et les subventions à octroyer à la Ville pour les projets sous sa propre responsabilité (ex. : voitures de métro).

Le [Tableau 18](#) compare les montants dépensés par Montréal en 2010 avec l'objectif de 240 M\$/an qui serait requis de sa part pour le *Plan de transport*. Montréal a déboursé 69 M\$ en 2010, en sus des dépenses courantes, pour réaliser le *Plan de transport*. Tel qu'illustré à la [Figure 12](#), ce montant représente une baisse importante par rapport aux 104 M\$ dépensés en 2009.

Le retard dans l'adoption du PTI 2010 et la révision des processus d'octroi de contrat ont eu un impact important sur le rythme d'investissement en voirie. Toutefois, un rattrapage est en cours pour 2011.

Bien que le montant déboursé en 2010 ait permis plusieurs réalisations d'envergure, particulièrement en transport collectif, il représente moins du tiers des 240 M\$ annuels qui seraient requis pour compléter d'ici 2018 les 21 chantiers du *Plan de transport*.

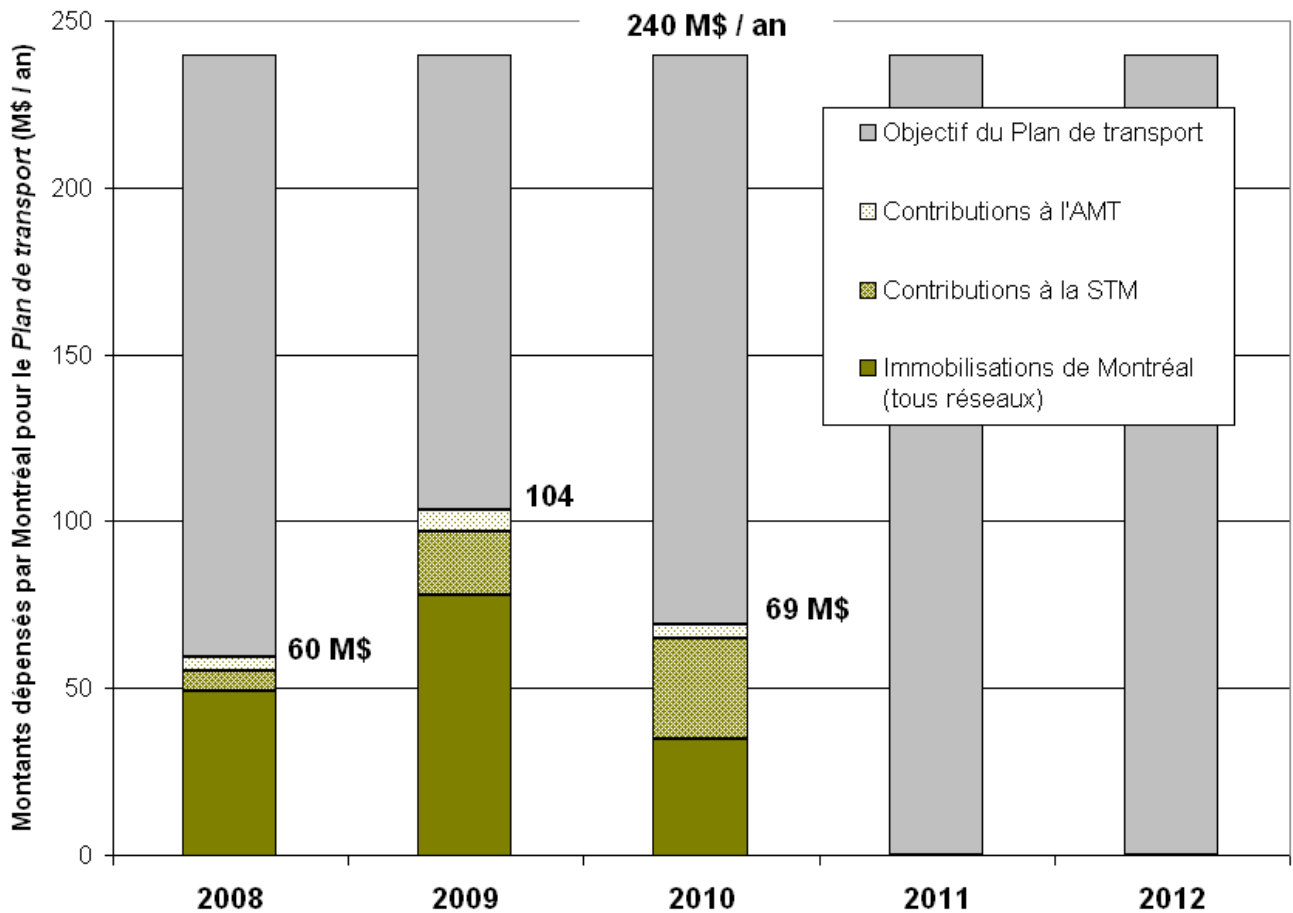
Dans le cadre financier actuel, cet objectif de 240 M\$ par année continue à dépasser la capacité de payer de Montréal et nécessite une solution de financement à l'échelle régionale, soutenue par les gouvernements supérieurs.

L'augmentation de la taxe sur l'essence de 1,5 ¢/l en mai 2010, 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 GES d'ici 2020, nécessiteront des sources de revenus additionnels pour le transport collectif et actif.

Tableau 18 | Comparaison des montants déboursés par Montréal avec l'effort requis de sa part pour le *Plan de transport*, 2010

	Montants dépensés par Montréal en 2010 (M\$)				Objectif <i>Plan de transport</i> (M\$/an)
	Immobilisations de Montréal (tous réseaux)	Contribution à la STM	Contribution à l'AMT	Total	
Hors Plan	183,4	354,2	38,3	-	-
<i>Plan de transport</i>	35,0	30,0	4,3	69,3	240
	218,4	359,4	42,6	-	-

Figure 12 | Comparaison des montants déboursés par Montréal avec l'effort requis de sa part pour le *Plan de transport*, 2008-2012



Plusieurs options sont possibles pour générer des revenus additionnels. À moyen terme, Montréal et ses partenaires municipaux de la CMM privilégient une hausse graduelle de 5 ¢/l de la taxe sur l'essence régionale pour le transport collectif et une bonification du fonds vert pour soutenir la croissance du transport collectif, du transport actif et le financement des projets visant à améliorer la sécurité et la qualité de vie. À plus long terme, un péage routier régional devra être mis en place pour financer la remise à niveau du réseau routier.

Quelle que soit l'option retenue, la mise en place de sources de financement dédiées, stables, récurrentes et indexées sera essentielle pour poursuivre avec succès le virage vers la mobilité durable déjà induit par le *Plan de transport de Montréal*.

Conclusion

Pour une troisième année, Montréal fait le bilan de ses activités et de celles de ses partenaires pour réaliser le *Plan de transport*. En 2010, les dépenses associées au Plan sont en baisse, notamment en raison d'un ralentissement dans les investissements de voirie. Toutefois, les investissements en transport collectif sont à la hausse, sans compter les avances de fonds importantes pour l'acquisition de voitures de métro.

Les résultats des mesures implantées depuis 2008 sont probants, avec l'augmentation de l'achalandage du réseau de transport collectif et du réseau de voies cyclables ainsi que le maintien du bilan de la sécurité des déplacements.

Ces résultats sont encourageants pour l'amélioration de la qualité de l'air, de la qualité de vie et de la réduction des GES. Montréal remplit bien son mandat dans ses compétences et agit sur le transport collectif et actif et également en sécurité des déplacements. Le bilan quinquennal permettra, en 2013, de constater l'évolution du système de transport et les changements d'habitudes de transport sur une plus longue période.

Le financement des projets demeure l'enjeu principal du déploiement du Plan. Bien qu'une solution globale au financement du Plan demeure à définir, Montréal a réussi à tirer profit des pouvoirs habilitants pour accroître ses investissements en transport collectif, sans alourdir l'impôt foncier.

Mais il reste encore beaucoup à faire, notamment influencer sur les partenaires en ce qui concerne les sources de financement et les priorisations de projets. Plusieurs de ces derniers ont progressé dans leur phase de planification, mais il reste à converger vers des réalisations.

Le SRB Pie-IX, le train de l'Est, les voies réservées Dalhousie, le prolongement de la ligne bleue du métro, le tramway Côte-des-Neiges / centre-ville, la navette aéroportuaire sont parmi les projets d'envergure à compléter et à mettre en service. En plus d'être favorables au développement durable, ces projets profiteront à toute la communauté métropolitaine.

L'expérience quotidienne de Montréal démontre cependant que son impressionnant actif routier doit être géré et que des ressources importantes doivent être injectées à chaque année. La révision du *Plan de transport* aura à définir des orientations et une approche en vue d'assurer la pérennité et le maintien socialement acceptable de cet actif routier, essentiel à la grande majorité des déplacements effectués dans l'agglomération montréalaise.

L'effort des citoyens et de tous les partenaires à la mise en œuvre du *Plan de transport* permet d'assurer la durabilité à long terme de Montréal dans le domaine du transport : ensemble pour une métropole durable.

Annexes

Annexe 1 •

Initiatives marquantes des arrondissements et des villes

Les arrondissements et les villes reconstituées jouent un rôle important dans la réalisation du *Plan de transport*. Cette liste fait état des initiatives locales portées à notre attention. De plus, tous les arrondissements ont participé activement à l'implantation de la limite de vitesse à 40 km/h.

Transport collectif

- **Anjou et Côte-Saint-Luc**
Mise en service d'une Navette Or par la STM
- **Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce**
Aménagement de stationnements pour Communauto dans un terrain appartenant à l'arrondissement

Transport actif

Marche

- **Saint-Laurent**
 - * Marquage permanent de passages piétons fréquentés par plusieurs citoyens et écoliers
 - * Construction de 140 mètres de trottoir, dans un secteur industriel, afin de sécuriser le passage des piétons
- **Rosemont–La Petite-Patrie**
Rétrécissement d'une voie de circulation à l'aide de marquage et de bacs à fleurs
- **Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce**
 - * Aménagement d'une nouvelle traverse piétonne
 - * Approche pour favoriser le piéton dans tous les développements résidentiels

Vélo

- **Le Plateau-Mont-Royal**
Augmentation du nombre de supports à vélos (409 places)
- **Verdun**
 - * Acquisition et installation de nouveaux supports à vélos (total : 131 places)
 - * Implantation de cinq stations BIXI
- **Rosemont–La Petite-Patrie**
Installation de supports à vélos, sur une saillie près d'une école, pour encourager les élèves à se déplacer en vélo
- **Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce**
 - * Ajout d'un lien cyclable et travaux de sécurisation d'une section de la piste cyclable du boulevard De Maisonneuve
 - * Implantation de stations de BIXI

Sécurité et qualité de vie

- **Ahuntsic-Cartierville**
 - * Installations de balises de rétrécissement dans quatre rues
 - * Aménagement de dos-d'âne saisonniers dans trois rues (près de parcs)
 - * Plusieurs mesures de sécurisation aux abords des écoles :
 - six passages écoliers
 - dos-d'âne
 - aménagement d'un passage piéton
- **Anjou**
 - * Installation de 25 balises avec message de sécurité, dans les rues résidentielles
 - * Aménagement d'un dos-d'âne face à une garderie
- **Le Plateau-Mont-Royal**
 - * Dégagement de cinq mètres à 50 intersections
 - * Construction de saillies de trottoirs à neuf intersections
 - * Aménagement de dos-d'âne et plateaux surélevés près des écoles
 - * Fermeture de deux tronçons de rue à la circulation; saillies de trottoirs avec verdissement
- **Mercier–Hochelaga-Maisonneuve**
 - * Implantation systématique de plusieurs dos-d'âne allongés autour de deux parcs
 - * Aménagement de saillies dans le cadre de travaux programmés par la Ville centre

-
- **Rosemont–La Petite-Patrie**
 - * Mesures d'apaisement de la circulation autour d'une école, dans une zone scolaire de 30 km/h
 - * Lignage en bordure du trottoir et bacs à fleurs pour rétrécir les voies de circulation
 - * Synchronisation des feux de circulation à 40 km/h et installation de panneaux « Feux synchronisés à 40 km/h » sur les fûts situés aux carrefours

 - **Saint-Laurent**
 - * Installation de onze afficheurs de vitesse
 - * Acquisition et installation de 70 balises flexibles installées sur la chaussée où différents messages sont indiqués, dont « Maximum 40 km/h », « Maximum 30 km/h » et « Cédez le passage aux piétons »

 - **Verdun**

Construction de saillies de trottoirs à trois intersections

 - **Rivière-des-prairies–Pointe-aux-Trembles**
 - * Implantation de quatre zones de stationnement interdit en tout temps pour améliorer les triangles de visibilité aux abords de courbes raides
 - * Ajout de trois zones de stationnement interdit en tout temps pour faciliter les manœuvres de camions et véhicules lourds
 - * Implantation de trois zones de stationnement réservées pour personnes handicapées
 - * Installation de dos d'âne allongés pour réduire la vitesse de circulation
 - * Ajout d'une zone de débarcadère aux abords d'une école
 - * Achat de deux appareils de type « Analyseur de trafic » pour faire des relevés de vitesse et des comptages afin d'identifier les endroits problématiques dû à la vitesse excessive et la circulation de transit

 - **Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce**
 - * Installation de bornes de ralentissement dans les rues résidentielles et de dos d'âne
 - * Réduction de la limite de vitesse à 40 km/h dans les rues collectrices

 - **Ville de Dollard-des-Ormeaux**
 - * Collaboration avec le SPVM relativement aux sondages routiers afin d'intervenir auprès des conducteurs qui dépassent grandement les limites de vitesse
 - * Marquage latéral afin de réduire la largeur de la chaussée

 - **Ville de Mont-Royal**

Amélioration de la sécurité des utilisateurs et résidents riverains de la passerelle piétonne (marquage, panneaux et barrière)

Stationnement

- **Saint-Laurent**
Politique de stationnement SRRR dans le secteur du Vieux Saint-Laurent
- **Verdun**
Optimisation de la disponibilité du stationnement sur rue en milieu résidentiel par la réduction des restrictions d'entretien en période estivale (8000 places de stationnement sur rue)
- **Rivière-des prairies–Pointe-aux-Trembles**
 - * Implantation de places de stationnement à angle
 - * Modification de la réglementation de stationnement dans une avenue pour accroître le nombre de places de stationnement sur rue
 - * Ajout d'une zone de stationnement limité à 15 minutes afin de faciliter les activités commerciales
- **Ville de Mont-Royal**
Amélioration de l'offre de stationnement pour aider les places d'affaires, en permettant le stationnement sous le viaduc Rockland

Réseau routier

- **Rivière-des prairies–Pointe-aux-Trembles**
 - * Mise à sens unique d'une rue pour accroître la sécurité (avec tracé sinueux)
 - * Aménagement d'un tournebride et d'un trottoir pour accroître la sécurité (rue en impasse)

Annexe 3 •

Améliorations apportées aux lignes de bus de la STM, 2010

Stratégie 2- Axe à fort achalandage	Nouveau circuit	Circuit prolongé	Prolongement de la plage horaire hors-pointe				Augmentation de la fréquence	
			Journée	Soirée	Samedi	Dimanche	Pointe	Hors pointe
18	Beaubien							
24	Sherbrooke							
32	Lacordaire							
33	Langelier							
44	Armand-Bombardier							
45	Papineau							
48	Perras							
49	Maurice-Duplessis							
51	Édouard-Montpetit							
55	Saint-Laurent							
64	Grenet							
67	Saint-Michel							
69	Gouin							
80	Avenue du Parc							
90	Saint-Jacques							
97	Mont-Royal							
103	Monkland							
105	Sherbrooke							
106	Newman							
121	Sauvé/Côte-Vertu							
132	Viau							
139	Pie-IX							
141	Jean-Talon Est							
161	Van Horne							
165	Côte-des-Neiges							
171	Henri-Bourassa							
187	René-Lévesque							
193	Jarry							
197	Rosemont							
211	Bord-du-Lac							
427	Express Saint-Joseph							
470	Express Pierrefonds							
506	Voie réservée Newman							

Annexe 4 •

Améliorations apportées aux lignes de bus de la STM, 2010

Stratégie 3- Secteur en développement	Nouveau circuit	Circuit prolongé	Prolongement de la plage horaire hors-pointe				Augmentation de la fréquence	
			Journée	Soirée	Samedi	Dimanche	Pointe	Hors pointe
120	Lachine/LaSalle							
196	Parc-Industriel-Lachine							
200	Sainte-Anne-de- Bellevue							
217	Anse-à-l'Orme							
261	Trainbus Saint-Charles							
265	Trainbus Île-Bizard							
268	Trainbus Pierrefonds							
	Taxi collectif Île-Bizard							
	Taxi collectif Baie d'Urfé							

Annexe 6 •

Système d'indicateurs du *Plan de transport*

Contexte

Pour suivre la mise en œuvre et réaliser la révision quinquennale du *Plan de transport*, Montréal s'est engagée à déterminer des indicateurs de moyens et de résultats.

Les bilans annuels recensent principalement les réalisations associées au *Plan de transport*, en utilisant des indicateurs de moyens. En mesurant les modifications apportées au système de transport, ils ne permettent toutefois pas d'apprécier la performance du Plan à l'égard de l'amélioration des conditions de transport et l'évolution des comportements de déplacement.

La création d'un système d'indicateurs de résultats vise principalement à combler cette lacune en permettant un suivi systématique des impacts des interventions. Déjà, certains indicateurs de résultats apparaissent dans les bilans annuels, mais ces derniers constitueront les composantes essentielles du bilan quinquennal prévu en 2013, dont l'analyse orientera la mise à jour du Plan.

Le *Plan de transport* est articulé autour de cinq objectifs stratégiques :

- offrir des conditions optimales de déplacement en termes de temps, de confort, d'accessibilité, de sécurité et de coût;
- améliorer la qualité de vie des citoyens, notamment dans les domaines de la santé et de la sécurité;
- améliorer la qualité de l'environnement;
- soutenir le dynamisme de l'économie montréalaise;
- planifier conjointement le transport et l'aménagement du territoire.

Ces objectifs stratégiques, et les indicateurs qui s'y rattachent, reflètent clairement l'affiliation du *Plan de transport* à une approche de transport durable. Ils interpellent les liens qui unissent le transport et les sphères connexes telles que la qualité de vie, l'environnement, l'utilisation du sol, la santé, l'équité et l'économie.

Rôle des indicateurs de résultats

Le *Plan de transport* est entré dans une importante phase de mise en œuvre de projets. Le but est de modifier substantiellement le système de transport de Montréal, tant sur le plan de l'offre – infrastructures et services – que des comportements de déplacements. Le système d'indicateurs de résultats a alors comme rôle de mesurer les conséquences sur la mobilité.

Outre les objectifs stratégiques ci-haut mentionnés, le Plan contient quelques cibles précises de même que plusieurs attentes particulières liées à la réalisation des projets. Les indicateurs choisis doivent à tout le moins couvrir ces domaines.

Ils doivent surtout être capables d'apprécier l'évolution du système de transport au regard des cinq objectifs stratégiques. Ceux-ci étant multidimensionnels, ils interpellent plusieurs aspects mesurables susceptibles d'être évalués par des indicateurs.

Quant aux cibles chiffrées, le Plan avait fait le choix d'en contenir un minimum, soit quatre. Elles ont toutefois été des éléments moteurs dans la mise en œuvre du Plan. Des indicateurs appropriés permettront de mesurer le degré d'atteinte de ces cibles. Ces cibles sont :

- une hausse de 8 % de l'achalandage du transport en commun d'ici 2012, par rapport à 2007;
- une hausse de 26 % de l'achalandage du transport en commun d'ici 2021, par rapport à 2007;
- une diminution de 15 % des déplacements automobiles à destination de Montréal, en période de pointe, par rapport aux déplacements anticipés en 2021;
- une réduction de 40 % du nombre d'accidents au cours des dix prochaines années (d'ici 2018).

Le *Plan de développement durable de la collectivité montréalaise 2010-2015* contient, quant à lui, une cible de réduction de GES de 30 %, par rapport à l'année de référence 1990, pour l'ensemble de la collectivité montréalaise. La révision prochaine du *Plan de transport* aura à déterminer l'effort du domaine du transport à l'atteinte de cette cible.

Enfin, le Plan contient également une multitude d'objectifs implicites qui découlent de la Vision du Plan et des grands objectifs stratégiques.

Définitions et typologies

Une définition simple d'un indicateur peut se résumer comme un moyen de synthétiser soit une situation actuelle, soit une progression vers un objectif particulier.

Les indicateurs choisis possèdent diverses propriétés. Une première catégorisation permet de préciser le type d'utilisation. Dans l'exercice présent, quatre types ont été identifiés :

- les indicateurs dits évolutifs décrivent fidèlement les changements globaux du système de transport et des éléments connexes. Par définition, ils peuvent être produits à fréquence régulière (annuelle, trimestrielle, mensuelle) et habituellement, avec un minimum de délai. Les données d'achalandage et de tonnage manutentionné figurent parmi ces indicateurs. Les indicateurs évolutifs, en plus des indicateurs de moyens, constituent les principales composantes d'un bilan annuel;
- les indicateurs dits comparatifs, dont la principale qualité est l'universalité. Ils sont surtout conçus pour évaluer la situation de Montréal par rapport à d'autres métropoles, ailleurs au Canada ou dans le monde. Ces indicateurs sont normalisés afin qu'ils puissent être mis côte à côte avec des mesures prises dans d'autres régions urbaines. Des organismes comme l'Association du transport du Canada et l'Association mondiale de la route maintiennent des banques d'indicateurs pertinentes à ce chapitre;
- comme leur nom l'indique, les indicateurs analytiques servent à dresser un portrait spécifique à une problématique donnée ou à mesurer l'impact d'une intervention. Généralement, ils ne sont pas produits de façon récurrente, mais ils ont la capacité de cibler des lieux précis, groupes particuliers de personnes, de modes de transport et de périodes de temps.
- certains indicateurs ne sont pas assortis d'objectifs en matière de transport, car ils servent principalement à décrire le contexte socio-économique. Ils sont alors appelés indicateurs contextuels. Par exemple, le taux de chômage est un indicateur précieux de l'activité économique qui permet de définir les circonstances dans lesquels les déplacements se sont produits.

Les sources de données principales sont :

- les recensements canadiens;
- les *Enquêtes Origine-Destination* de la région métropolitaine de Montréal;
- les données du parc de véhicules;
- les réseaux de transport collectif, actif, routier, d'autopartage et de vélo partage;
- les données de transaction;
- les données GPS;
- etc.

Thématiques des indicateurs

Conformément aux objectifs stratégiques précités, les indicateurs sont organisés en cinq grandes familles :

- la mobilité;
- la qualité de vie, santé et sécurité;
- l'environnement;
- le soutien à l'économie;
- l'aménagement du territoire.

Mobilité

Le suivi des conditions de mobilité des personnes constitue le cœur du bilan des interventions du *Plan de transport*. Celles-ci visent expressément à améliorer les conditions de déplacement ainsi qu'à modifier les comportements de transport. Les indicateurs de mobilité ont d'abord été classés selon trois grandes familles modales, à savoir les transports collectifs, le réseau routier et les transports actifs. Cette structure rappelle non seulement les chapitres du *Plan de transport*, mais interpellent aussi les objectifs propres à chacune des familles modales.

Les orientations du *Plan de transport* en matière de transport collectif visent à augmenter son utilisation, mais aussi à améliorer les conditions de déplacement, notamment par des mesures de la qualité de service. De plus, des indicateurs sont développés pour mesurer l'accessibilité, l'équité et la compétitivité du transport en commun.

Quant au réseau routier, des indicateurs ont pour objet de décrire sa fonctionnalité et le niveau de performance du réseau. Cela permet d'apprécier dans quelle mesure les camions, les autobus et tout autre véhicule impliqué dans le soutien de l'économie montréalaise est capable de rendre un bon niveau de service.

Quant aux transports actifs, des indicateurs d'accessibilité et d'utilisation deviennent essentiels pour apprécier les changements rapides que connaît Montréal, tant au chapitre de l'offre de ses réseaux que du comportement des citoyens à cet égard. En 2009, l'avènement d'un système de vélos en libre-service a, à la fois, révolutionné les habitudes de déplacement dans la partie centrale de Montréal et généré une quantité considérable de données, notamment grâce au système électronique d'avant-garde de gestion du parc de bicyclettes.

Qualité de vie, santé et sécurité

Cette famille d'indicateurs constitue l'ensemble des mesures concernant l'impact des interventions de transport dans la vie des citoyens. Dans la littérature, ces effets sont reconnus, mais il manque souvent une quantification de ces phénomènes. C'est le cas notamment de la santé publique, où le défi est d'évaluer la condition physique des Montréalais, en rapport avec les comportements de mobilité.

En raison des efforts consentis par le Plan, pour rendre les déplacements plus sécuritaires, une large place est accordée aux statistiques d'accidents. Enfin, le thème de la quiétude constitue un champ où des mesures pertinentes doivent être développées.

Environnement

Les indicateurs environnementaux sont articulés autour de trois grandes thématiques, soit la qualité de l'air, la production des GES et la consommation énergétique. Le *Plan stratégique de développement durable de la Ville de Montréal* contient plusieurs volets qui concernent en partie le domaine des transports, dont la qualité de l'air et des GES. Le Plan révisé aura à fixer sa contribution à l'objectif global de réduire les émissions de GES de 30 % par rapport à l'année de référence 1990.

Soutien à l'économie

Cette famille est clairement associée au soutien qu'offre le transport au dynamisme de l'économie. À cet égard, le rôle de Montréal en tant que plaque tournante du transport des marchandises permet d'explorer plusieurs dimensions des activités portuaires et ferroviaires, ainsi que le fret aérien et le camionnage. Des aspects complémentaires sont également examinés. C'est notamment le cas de l'intermodalité, une des clés du succès du transport des marchandises, et la livraison locale, un domaine où la connaissance reste ténue.

Par ailleurs, l'analyse de tous les indicateurs, tant ceux de la mobilité que ceux qui décrivent des phénomènes connexes, sera enrichie par le suivi des indicateurs de contexte économique. Le domaine économique est particulièrement bien pourvu de mesures récurrentes de la conjoncture, qui facilitent la lecture et la compréhension des indicateurs évolutifs du système de transport.

Aménagement du territoire

Les indicateurs portent sur trois thématiques. L'effet structurant des infrastructures de transport dans l'organisation territoriale est largement reconnu. Elles contribuent au renforcement des secteurs d'emplois et soutiennent la mise en valeur des secteurs résidentiels. Par contre, elles créent une empreinte considérable dans le milieu urbain en consommant de l'espace (stationnement, chaussée) et en artificialisant le paysage. Les politiques d'aménagement du territoire et de mobilité peuvent être enfin la source de l'étalement des activités urbaines.

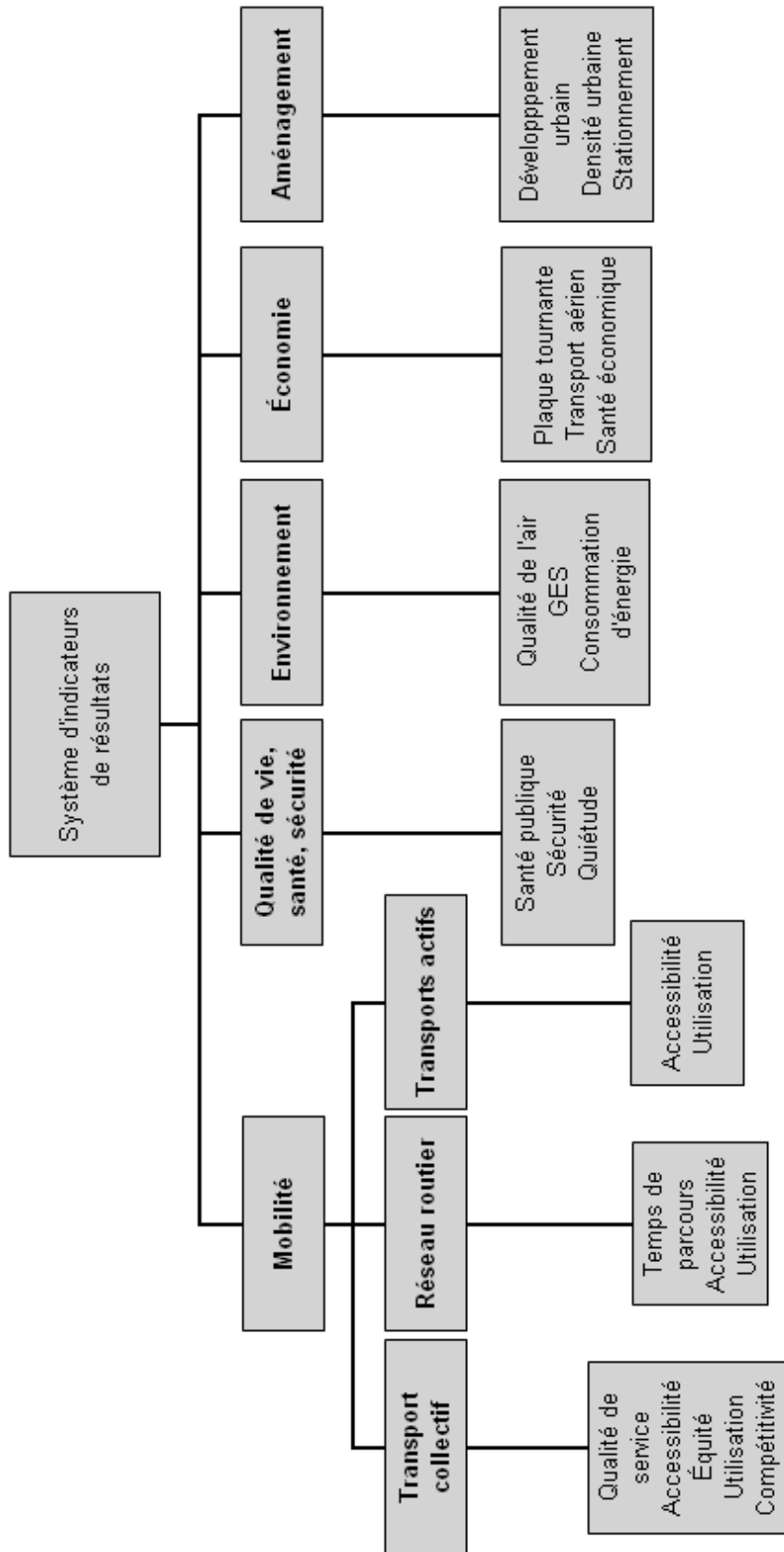
La figure qui suit montre la structure qui servira de base à l'élaboration du système d'indicateurs de résultats.

Montréal et les GES

Dans le cadre de son *Plan stratégique de développement durable*, Montréal s'est engagée à réduire de 30 %, d'ici 2020, le niveau des émissions de GES par rapport à 1990. Cela équivaut à une réduction de l'émission annuelle de CO₂ de 4 Mt pour l'agglomération de Montréal. Cela implique des efforts considérables auxquelles la collectivité montréalaise sera appelée à contribuer.

Les activités de transport sont fortement interpellées dans cet effort, en raison de l'ampleur de leur contribution (≈ 40-45 %) et de leur progression constante depuis 1990 (+ 22 % dans la période 1990-2006). La Ville estime que la cible dans le domaine du transport devrait s'établir à 1,2 Mt. Cette diminution serait rendue possible par une réduction de la dépendance à l'automobile, notamment par une offre de solutions de remplacement en transport durable avec la réalisation des projets structurants du *Plan de transport* et du *Plan stratégique 2020* de la STM. L'atteinte de cette cible exige également l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules, qui comprend entre autre l'électrification des transports.

La Direction de l'environnement et du développement durable dressera périodiquement un inventaire des émissions de GES de la collectivité montréalaise, dont la contribution associée au transport sera partagée avec la Direction des transports. Le calendrier prévoit des inventaires en 2012, 2015, 2018 et 2020.



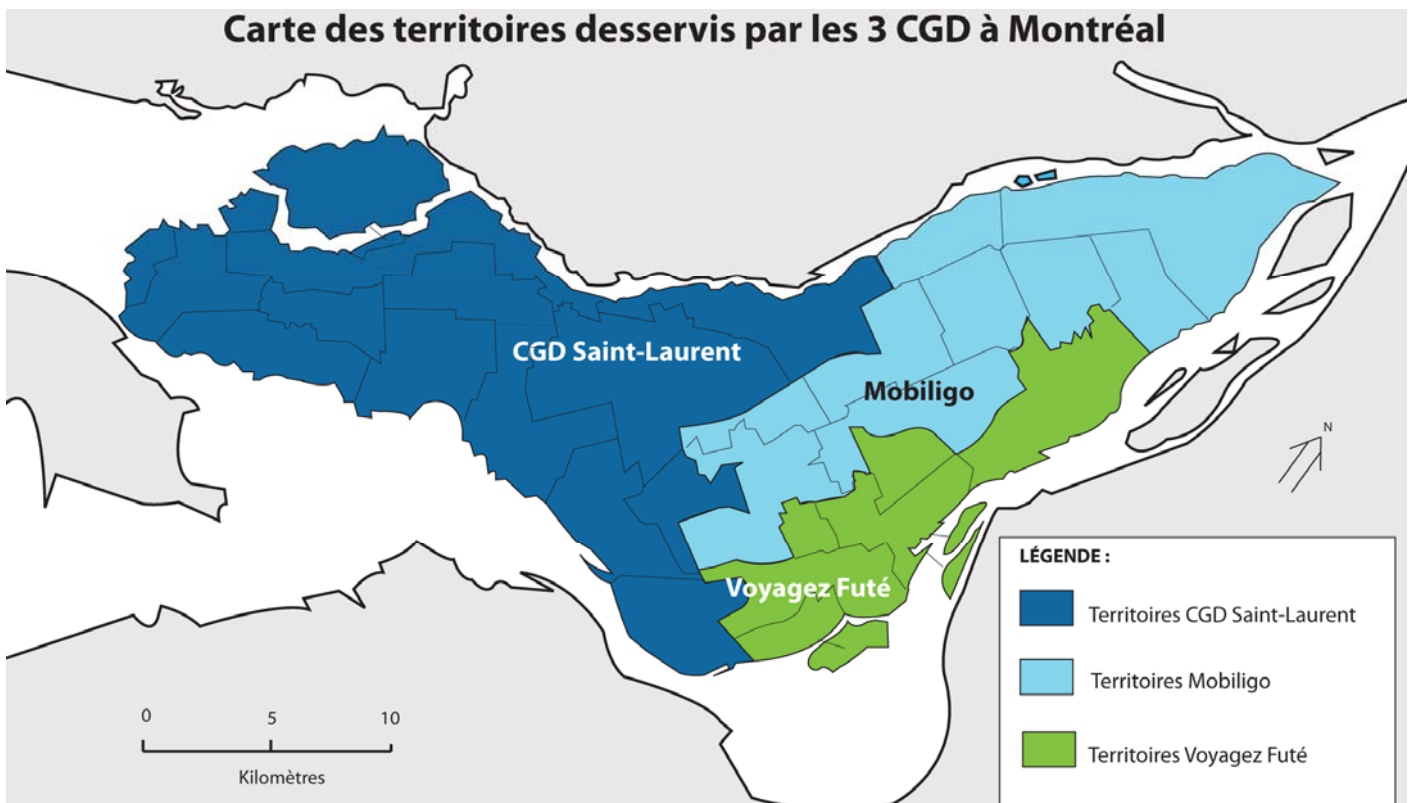
Annexe 7 •

Gestion de la demande (10^e chantier : élaborer la planification locale des déplacements)

Les centres de gestion des déplacements (CGD)

Les CGD offrent de l'expertise-conseil en transport durable, un ensemble d'outils et des services pour encourager les solutions de remplacement à l'automobile en solo. Ces solutions, éprouvées et adaptées aux réalités locales, permettent aux employeurs, aux promoteurs et aux décideurs municipaux d'être des acteurs de changement, d'accroître l'attractivité de Montréal et la rétention du personnel, et d'améliorer le bilan environnemental.

Dans la région de Montréal, trois CGD œuvrent dans l'ensemble des arrondissements et des villes, soit Développement économique Saint-Laurent (CGD de DESTL), Mobiligo et Voyagez Futé.



Résultats 2010 :

- **Clients** : 82
- **Employés et Étudiants** : 156 760
- **Nouveaux programmes allégo** : Commission scolaire Marguerite-Bourgeoys, Fonds de Solidarité FTQ, Collège Jean-de-Brébeuf, CSSS Lucille-Teasdale, arrondissement de Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, centre hospitalier Saint-Mary's, Astral Média, sept ministères du Québec, AXA, Loto-Québec, Hector Larivée
- **Promotion du transport collectif** : 69 employés automobilistes convertis au transport collectif avec le programme *Le transport collectif, je l'essaie!*
- **Représentation des besoins** : hausse de plus de 400 % des heures de service des lignes d'autobus de la STM au Technoparc Montréal et hausse de l'achalandage
- **Covoiturage** : 227 équipages, 27 % de covoitureurs parmi les employés d'ADM
- Programme corporatif **BIXI** : 19 entreprises
- Remise des **prix Leader en transport durable** à Transat, CAE, Commission scolaire de Montréal et Desjardins pendant le petit déjeuner des entreprises organisé dans le cadre de la semaine *En ville sans ma voiture!*
- Gagnants **Défi Entreprises** : Cégep Vanier, Transat, ministère du Tourisme et l'arrondissement de Saint-Laurent, pour avoir mobilisé le plus grand pourcentage de leurs employés à laisser l'auto-solo pour la journée mondiale *En ville sans ma voiture!*

Annexe 8 •

Conciliation des bilans du *Plan de transport* avec les rapports financiers annuels de la Ville de Montréal

Conciliation des bilans du *Plan de transport* avec les rapports financiers annuels de la Ville de Montréal.
Année 2008, 2009 et 2010

Immobilisations en transport	2008	2009	2010	Sources pour l'année 2010
Rapport financier annuel				
Local	136,4	241,8	94,4	P. 40
Agglomération	469,3	430,2	473,0	P. 41
	605,6	672,0	567,5	
Bilan du <i>Plan de transport</i>				
Immobilisations totales en transport	607,4	672,8	568	P. 74
Éléments à retrancher selon les paramètres du rapport financier annuel				
Services professionnels pour le réseau cyclable codés dans Activité 07165 - Entretiens des parcs et terrains de jeux	-1,7	-0,8	-0,9	
	605,6	672,0	567,5	

Contributions de Montréal à la STM	2008	2009	2010	Sources pour l'année 2010
Rapport financier annuel				
Contribution totale à la STM	334,1	359,4	400,5	P. 53
Bilan du <i>Plan de transport</i>				
Contribution municipale générale	323,7	350,9	359,4	P. 80
Contributions SOFIL 1	10,5	8,4	29,8	Incluse dans les immobilisations STM, P. 71
Contributions SOFIL 2			11,3	Incluse dans les immobilisations STM, P. 71
	334,2	359,3	400,5	

Contributions de Montréal à l'AMT	2008	2009	2010	Sources pour l'année 2010
Rapport financier annuel				
Contribution totale à l'AMT	36,0	40,6	42,6	P. 53
Bilan du Plan de transport				
Contribution au <i>Fonds métropolitain d'immobilisation</i>	16,9	17,4	18,7	P. 82
Contribution à l'exploitation des trains de banlieue	19,1	23,2	23,9	P. 82
	36,0	40,6	42,6	