

Direction
des transports

Bilan 2011

Mise en œuvre du *Plan de transport*



Montréal 

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. »

Bilan 2011

Mise en œuvre du *Plan de transport*

Le présent document a été préparé par :

- Direction des transports
Service des Infrastructures, transport et environnement
Ville de Montréal

En collaboration avec :

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

Faits saillants

Bilan 2011
Plan de transport

UN RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF RENFORCÉ

La STM améliore ses services :

- Hausse globale de l'offre de service (métro et autobus) de 21 % de 2007 à 2011;
- Métro : offre de service record avec 77,13 millions de km parcourus; une croissance de 28,9 % de 2007 à 2011 par rapport au niveau de référence de 2006, dépassant l'objectif de 16 %;
- Autobus : 4,9 % d'heures de service supplémentaires, 62 nouveaux autobus articulés et 212 nouveaux autobus conventionnels. Le service s'accroît de 21,6 % par rapport à 2006, ce qui dépasse largement la cible de 16 %;
- Début des travaux de conception de la voiture de métro en vue de produire un prototype en 2013;
- Mesures préférentielles et voies réservées pour autobus : 119 km en 2011 par rapport à 67 km avant 2008, soit presque le double.

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

- Octroi d'un contrat d'acquisition de voitures de métro pour remplacer les voitures MR-63 actuelles (la moitié du parc roulant);
- Train de l'Est : construction des gares à Montréal (Ahuntsic, Sauvé, St-Léonard, Anjou) en cours, livraison des voitures commencée, travaux majeurs de réalisation de la jonction de l'Est, en vue d'une mise en exploitation en novembre 2013;
- Prolongement de trois lignes de métro : le bureau de projet créé par l'AMT en 2009 poursuit des études préliminaires;
- Service rapide par bus dans le boulevard Pie-IX : l'AMT a réalisé une étude de requalification urbaine;
- Train de l'Ouest : études d'ingénierie préliminaire et simulations de trains en cours pour bonifier la desserte de la ligne de train de banlieue Vaudreuil-Montréal;
- Navette aéroportuaire : étude par Aéroports de Montréal d'un concept de métro léger en structure au centre de l'A-20;
- Tramway : étude de faisabilité et études socio-économiques complétées.

404,8 M de déplacements : croissance de 4,2 % de 2010 à 2011 et un record depuis 1949

ENSEMBLE POUR UNE MÉTROPOLÉ DURABLE

- Investissements totaux en transport de 498,6 M\$ en 2011;
- Investissements de 133,7 M\$ consacrés au *Plan de transport*, une proportion de 27 % des investissements totaux en transport (17 % en 2008);
- Hausse de 3,8 % de la contribution totale de Montréal à la STM, qui atteint un niveau élevé de 372,9 M\$;
- Contribution importante des partenaires gouvernementaux, principalement pour le transport collectif: sur les 498,6 M\$ investis par Montréal, 186,7 M\$ proviennent du gouvernement du Québec et 56,3 M\$, du gouvernement fédéral, ce dernier montant en forte baisse par rapport à 2010;
- Baisse des investissements routiers depuis deux ans en raison des ajustements transitoires des processus d'octroi de contrats.

Croissance du réseau cyclable et des déplacements en vélo

LE VÉLO ET LA MARCHE GAGNENT DU TERRAIN

- Nombreuses initiatives d'aménagement pour favoriser les piétons, notamment au marché Jean-Talon et à la Place d'Armes;
- 26 km de nouvelles voies cyclables, pour un réseau total de 560 km;
- Projets novateurs en sécurité dont un premier *sas vélo*;
- Mise aux normes de 7 km de voies cyclables;
- Progression continue de l'utilisation du vélo, en particulier pendant les périodes de pointe;
- Augmentation des abonnements annuels à BIXI de 33 000 en 2010 à 40 000 en 2011;
- Expansion du réseau BIXI dans trois arrondissements (Côte-des-Neiges-Notre-Dame-de-Grâce, Ahuntsic-Cartierville et Verdun) et à Longueuil;
- Aménagement complété de la Place d'Armes.

Des interventions intégrées : aménagement, sensibilisation et contrôle

DES QUARTIERS AGRÉABLES ET SÉCURITAIRES

Le bilan de sécurité des déplacements s'améliore :

- Diminution importante de 6,6 % des collisions ayant occasionné des lésions par rapport à 2010;
- Stabilité des décès chez les cyclistes et diminution de 14 % par rapport à 2010 des collisions ayant occasionné des lésions corporelles, malgré une augmentation du nombre d'usagers du vélo;
- Proportion encore trop élevée (46 %) de piétons parmi les victimes décédées (49 % en 2010);
- Réaménagement sécuritaire de 136 carrefours depuis 2007.

Adaptation du réseau routier à son milieu

UN RÉSEAU ROUTIER OPTIMISÉ

- Investissements de 81,1 M\$, dont 44,7 M\$ pour le maintien de la voirie et 21,6 M\$ en développement;
- Début des travaux préparatoires pour transformer l'autoroute Bonaventure en boulevard;
- Appels d'offres pour les prolongements de la 56^e rue et du boulevard Maurice-Duplessis pour accéder aux futures gares Montréal-Nord et Rivière-des-Prairies;
- Travaux préparatoires en vue de la transformation du viaduc Pie-IX/Henri-Bourassa en carrefour;
- Accessibilité routière au port par le parachèvement du boulevard Joseph-Versailles (Montréal-Est);
- Prolongement nord du boulevard Cavendish.

Des investissements de près de 500 M\$ en transport par Montréal

Ligne du temps

Bilan 2011
Plan de transport

Janvier

La STM modifie le système de refroidissement de plusieurs de ses autobus (307/1600) afin de diminuer de 15 % leur consommation de carburant.

Le maire participe au Sommet national de l'infrastructure à Regina en Saskatchewan.

Février

BIXI reçoit le prix Good Design et fera son entrée au Chicago Athenaeum, musée international d'architecture et de design des États-Unis. Prix désigné par le musée aux meilleurs produits conçus dans le monde.

Annonce d'un investissement de 57 M\$ pour l'entretien des chaussées artérielles, dont 2,5 M\$ alloués en réparation de nids-de-poule. Quatre opérations au cours des mois à venir.

Dévoilement du choix de l'apparence extérieure des nouvelles voitures de métro STM.

Mars

Arrivée d'un tout nouveau service personnalisé et gratuit de la STM, soit l'abonnement à l'état de service du métro (ESM) par ligne et par plage horaire par le biais d'une adresse courriel.

Budget provincial : Montréal demande de hausser la taxe sur l'essence.

Campagne électorale fédérale : Montréal et la CMM réclament un nouveau pont Champlain.

Adoption des recommandations sur l'industrie du taxi à Montréal, après la tenue d'une consultation publique.

Bilan 2010 de la sécurité routière : les statistiques demeurent stables depuis 2008.

Avril

Présentation de cinq artères «intelligentes» à Montréal, mise sur pied officielle du Centre de gestion de la mobilité urbaine (CGMU).

Lancement de la 3^e saison de BIXI : le vélo entre à Westmount. Une nouvelle distinction pour ce système à Londres : Transport Category of Brit Insurance Design Award 2011.

La STM propose d'acheter 40 bus et d'ajouter des lignes d'autobus rapides pour contourner la congestion en lien avec la reconstruction de l'échangeur Turcot.

Mai

Programmation 2011 des chantiers montréalais : la Ville investit 240 M\$ dans ses infrastructures.

Lancement d'une campagne de sécurité, par le SPVM, qui s'adresse aux piétons et aux cyclistes.

Lancement de la programmation 2011-2012 du réseau cyclable montréalais : la Ville mise sur des projets sécuritaires et novateurs.

Diminution de la fraude de 12,7 M\$ grâce à l'implantation de la carte OPUS.

Inauguration de la nouvelle voie réservée au transport collectif dans l'axe Saint-Joseph.

Juin

Dévoilement de l'étude quinquennale de Vélo Québec avec la participation de Montréal et début des week-ends pour piétons au marché Jean-Talon.

Lancement de la 1^{re} campagne de sécurité de Vélo Québec portant sur la courtoisie entre les automobilistes et les cyclistes. Lancement de la campagne KifKif du SPVM. Opération partage de la route par le SPVM, la Ville et la STM.

La Ville lance sa *Politique d'accessibilité universelle*.

Annonce de la création d'un comité conjoint de coordination des travaux routiers entre le MTQ et les municipalités de la région.

La STM présente l'amélioration de son offre vélo et procède au lancement d'un projet pilote de supports à vélos sur bus.

Juillet

Entrée en vigueur d'une taxe sur l'immatriculation de 45 \$.

L'utilisation du BIXI bondit de 40 % en un an. Plus de 2 M de déplacements.

Bilan positif du SPVM en ce qui concerne les accidents à vélo : même nombre de cyclistes heurtés malgré une augmentation d'adeptes dans la métropole.

Août

Réaménagement de l'intersection Henri-Bourassa Est et Sherbrooke Est : les travaux débutent en septembre.

Communauto met en circulation près d'une dizaine de Nissan Leaf, une cinquantaine d'ici la fin de l'année.

Montréal met en place des mesures concrètes pour aider les usagers de la route et remet des travaux à plus tard.

Montréal accueille le Sommet mondial Écocité 2011.

Premier sas vélo à Montréal au coin des rues Milton et University.

Septembre

Volet «véhicules verts» ajouté au Fonds Énergie de la Ville - Montréal entend augmenter son parc de véhicules hybrides et électriques.

Montréal dévoile son plan d'investissements de 4,4 G\$ au cours des trois prochaines années selon le PTI.

Présentation par la STM de la nouvelle maquette des voitures MPM-10.

9^e édition d'En ville sans ma voiture.

Copenhagénise : la métropole est la 8^e ville cyclable de la planète et ville par excellence en Amérique du Nord.

Début des travaux de réaménagement de l'intersection Henri-Bourassa Est et Sherbrooke Est.

Octobre

Annonce d'un nouveau pont Champlain à péage, d'ici 10 ans.

Lancement par le SPVM de la 3^e Campagne de sécurité des piétons axée sur les personnes âgées.

Le comité exécutif répond au rapport sur l'industrie du taxi; une nouvelle société paramunicipale verra le jour.

Novembre

Prolongement de l'avenue Lakefield: un nouveau tronçon routier pour soutenir le développement de l'Est de Montréal.

Montréal entame les travaux pour remplacer l'autoroute Bonaventure qui sera complètement démolie en 2014-2015.

Implantation et mise en service de nouvelles mesures d'atténuation de la congestion en 2011 pour le transport collectif.

Décembre

Implantation d'une voie réservée dans la rue Jean-Talon.

Inauguration du nouveau tronçon Cavendish.

Création d'un groupe de travail sur le financement du tramway à Montréal.

Fermeture du tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine: la Ville de Montréal déploie ses effectifs policiers et bonifie son offre de transport collectif.

Étude de l'Université McGill : le vélo gagne en popularité en hiver à Montréal. Boulevard De Maisonneuve : fréquentation qui a quintuplé depuis 2008.

Table des matières

Liste des figures.....	6
Liste des tableaux.....	7
Mot du maire de Montréal et du responsable des transports.....	9
Mot de monsieur Michel Labrecque	11
Introduction	13
Mécanismes de suivi du <i>Plan de transport</i>	13
Transport collectif	15
Contexte	15
Réalizations 2011	16
Synthèse des interventions	25
Transport actif	33
Aménagements piétonniers.....	33
Réseau cyclable	33
Vélos en libre-service	35
Utilisation du vélo	35
Synthèse des interventions	37
Sécurité et qualité de vie	39
Réalizations 2011	39
Synthèse des interventions	43
Réseau routier et transport à vocation économique.....	45
Réalizations 2011	45
Gestion de la circulation	49
Transport des marchandises et déplacements à vocation économique	50
Synthèse des interventions	52
Financement, gouvernance et planification locale	55
Contexte	55
Réalizations 2011	59
Interventions en cours en 2012	61

Synthèse des dépenses	63
Immobilisations 2011	64
Contribution de Montréal aux organismes de transport collectif	71
Contribution du gouvernement aux coûts d'exploitation de la STM	73
Synthèse des dépenses en transport	74
Comparaison des investissements consentis par Montréal avec les objectifs du <i>Plan de transport</i>	75
Conclusion	77
Annexe	79

Liste des figures

Figure 1 : Interventions en transport collectif réalisées en 2011	19
Figure 2 : Voies réservées et feux prioritaires pour autobus	22
Figure 3 : Évolution de l'offre annuelle de service de la STM, 1990-2011	23
Figure 4 : Évolution de l'achalandage annuel de la STM, 1990-2011	24
Figure 5 : Évolution du nombre de kilomètres de voies cyclables dans l'agglomération de Montréal, 2004-2013	34
Figure 6 : Interventions en transport actif réalisées	36
Figure 7 : Carrefours sécurisés, sites de radars photo et de surveillance aux feux rouges	42
Figure 8: Interventions dans le réseau routier artériel	46

Figure 9: Évolution des immobilisations en transport selon l'appartenance au <i>Plan de transport</i> , 2008-2011	68
Figure 10 : Contribution des gouvernements supérieurs aux immobilisations en transport de Montréal, 2008-2011	70
Figure 11 : Comparaison des montants déboursés par Montréal avec l'effort requis de sa part pour le <i>Plan de transport</i> , 2008-2011	76

Liste des tableaux

Tableau 1 : Sommaire des interventions de transport collectif réalisées par la STM en 2011	20
Tableau 2 : Évolution de l'achalandage annuel total de la STM, 2006-2011	24
Tableau 3 : Hausse d'achalandage pour les circuits d'autobus améliorés depuis le début du PASTEC (2007-2011).....	25
Tableau 4 : Synthèse des chantiers de transport collectif du <i>Plan de transport</i>	26
Tableau 5 : Synthèse des chantiers de transport actif du <i>Plan de transport</i>	37
Tableau 6 : Évolution du nombre de collisions, de décès et de blessés, 2009-2011.....	42
Tableau 7 : Synthèse des interventions en matière de sécurité des déplacements et d'amélioration de la qualité de vie, 2011	43

Tableau 8 : Synthèse des interventions dans le réseau routier et en faveur du transport à vocation économique	52
Tableau 9 : Immobilisations en transport de Montréal, par catégorie, 2011 (réel)	65
Tableau 10 : Évolution des immobilisations en transport, par catégorie, 2008-2011	67
Tableau 11 : Évolution des immobilisations en transport selon l'appartenance au <i>Plan de transport</i> , 2008-2011	67
Tableau 12 : Contribution des gouvernements supérieurs aux immobilisations en transport de Montréal, par catégorie, 2008-2011	69
Tableau 13 : Contribution de Montréal à la STM, 2008-2011	71
Tableau 14 : Contribution de Montréal à l'AMT, 2008-2011	72
Tableau 15 : Contribution du gouvernement du Québec aux coûts d'exploitation de la STM, 2008-2011	73
Tableau 16 : Synthèse des dépenses en transport par partenaire, 2011	74
Tableau 17 : Comparaison des montants déboursés par Montréal avec l'effort requis de sa part pour le <i>Plan de transport</i> , 2011	75

Mot du maire de Montréal et du responsable des transports



Le *Bilan 2011* rend compte du déploiement de notre *Plan de transport*, au cours des quatre dernières années, et des efforts de la Ville pour développer les modes de transport actif et collectif et augmenter la sécurité des artères. Nous avons, en partie, atteint notre objectif de réduire la dépendance à l'automobile. L'achalandage du transport collectif a augmenté. Nous avons également fait des progrès en matière de transport actif et de sécurité.

Sur le plan financier, la Ville a maintenu son effort. En 2011, nous avons investi plus de 133,7 M\$ dans des projets découlant du *Plan de transport*, ce qui correspond à 27 % de l'ensemble des investissements en transport.

Soulignons qu'en 2011, la Ville haussait de 3,8 % sa contribution à la Société de transport de Montréal (STM) pour un montant total de 372,9 M\$. En fait, de 2008 à 2011, la contribution financière de Montréal à la STM a été majorée de 12 %, ce qui a favorisé la hausse globale de 21 % de l'offre de service de métro et d'autobus. Ces efforts ont été récompensés puisqu'en 2011, la STM a connu un achalandage record avec 404,8 M de passagers.



Quant au vélo, son usage a fait des progrès notables. Montréal a poursuivi le développement de son réseau cyclable en lui ajoutant, en 2011, 26 km de voies, en plus d'en mettre sept autres aux normes. Depuis 2008, Montréal a ajouté 160 km de voies cyclables et compte bien atteindre son objectif de doubler le réseau d'ici 2015. En ce qui concerne BIXI, il ne cesse d'avoir la faveur des Montréalais.

En outre, Montréal continue à miser sur la sécurité avec des mesures comme l'implantation de la limite de vitesse à 40 km/h dans les 19 arrondissements, le réaménagement de 136 carrefours (depuis 2007), l'amélioration de la performance des feux de circulation et les campagnes de sensibilisation. Les résultats sont là. Les collisions avec lésions corporelles ont diminué, y compris chez les cyclistes.

Notre Administration a poursuivi ses investissements dans l'amélioration du réseau routier, à hauteur de 81,1 M\$. Et comme prévu, les travaux préparatoires à la transformation de l'autoroute Bonaventure en boulevard et du viaduc Henri-Bourassa/Pie-IX en carrefour ont débuté.

Malgré tout, Montréal et ses partenaires manquent de ressources financières pour réaliser l'ensemble du *Plan de transport*. Et la Communauté métropolitaine de Montréal a demandé à Québec de prendre certaines mesures pour pallier ce manque : une majoration de 0,5 ¢ par année, durant dix ans, de la taxe régionale sur l'essence; l'indexation de la taxe sur les droits d'immatriculation, sa modulation selon le nombre de cylindrées et son application aux véhicules commerciaux; une augmentation de la taxe sur l'essence appliquée à l'échelle du Québec, équivalant à 2 ¢ le litre.

Bien qu'au cours des dix prochaines années, la Ville de Montréal doit prolonger son effort particulier pour lutter contre le dépérissement de ses infrastructures, réaliser le *Plan de transport* demeure pour elle une priorité.

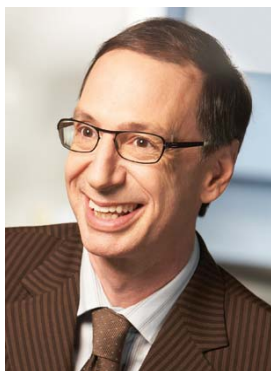


Gérald Tremblay
Maire de Montréal



Michel Bissonnet
Responsable des transports

Mot de monsieur Michel Labrecque



En 2011, la Société de transport de Montréal (STM) célébrait les 150 ans du transport collectif à Montréal. En effet, c'est le 27 novembre 1861 que circulèrent dans les rues de la métropole les premiers tramways tirés par des chevaux. Si l'entreprise a changé de nom à quelques reprises au fil des ans, elle a toujours su remplir sa mission : fournir aux Montréalais un service de transport rapide, fiable et économique.

Depuis 2007, la STM collabore étroitement avec la Ville de Montréal à la réalisation du *Plan de transport* et, tout particulièrement, à 11 chantiers qui visent à rendre le transport collectif plus attractif et performant. Quatre ans après son adoption, les résultats obtenus jusqu'à maintenant ont largement dépassé les objectifs fixés par le Plan 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.

Grâce aux investissements de l'agglomération de Montréal et du gouvernement du Québec, la STM a bonifié son offre de service de 25 % entre 2006 et 2011. Ces mesures ont permis d'augmenter l'achalandage de 11,4 % entre 2006 et 2011, pour atteindre le chiffre record de 404,8 M de déplacements en bus et en métro.

En 2011, la STM a adopté le *Plan stratégique 2020*. Ce plan d'action, qui s'échelonne sur dix ans, propose d'assurer les besoins en mobilité durable de la population en offrant le réseau de transport collectif le plus performant en Amérique du Nord. Une performance qui s'appuiera sur une expérience client améliorée et sur d'importants investissements dans le maintien des infrastructures, l'acquisition de matériel roulant, la croissance de l'offre de service, la diversification ainsi que l'électrification des modes de transport collectif. Conjuguée à un ensemble de mesures visant à réduire l'utilisation de l'auto solo, cette stratégie a pour objectif, si toutes les conditions sont réunies, d'augmenter de 40 % l'achalandage et d'atteindre 540 M de déplacements en 2020.

Au cours des prochaines années, en plus de la contribution soutenue de la clientèle, de l'agglomération de Montréal et des autres villes de la région métropolitaine, la STM doit compter sur de nouvelles sources de financement dédiées, indexées et récurrentes. Cela permettra de financer des investissements de 6,2 G\$ nécessaires et prioritaires pour le maintien de ses actifs (458 voitures de métro Azur, modification des ateliers et équipement MPM10, *Réno-Système 3 et 4*, *Réno-Infrastructures 1 et 2* et réfection Berri-UQAM) et des investissements de 5,2 G\$ pour le développement de son offre de service ainsi que la mise en place de nouveaux modes de transport (acquisition de bus, voies réservées, mesures préférentielles pour bus, nouveaux centres de transport, IBUS).

Parmi les nouveautés de 2011, mentionnons la création de cinq lignes de bus et d'une ligne de taxi collectif, la révision complète du réseau de nuit (21 lignes), la phase 2 du projet synchro-train dans l'Ouest-de-l'Île. Nous avons également poursuivi l'implantation de voies réservées et de feux prioritaires pour bus sur 35,2 km supplémentaires pour un total de 136 km, notamment dans les axes Saint-Joseph, Sherbrooke Est, Notre-Dame, Saint-Patrick, Jean-Talon ainsi que les autoroutes 20 et 25. L'année a aussi été marquée par le début des travaux de conception des nouvelles voitures de métro AZUR et le début des travaux du nouveau centre de transport Stinson qui accueillera 300 autobus en 2014. Les ajouts de service en 2011 représentent un montant de 23,3 M\$.

C'est avec fierté que la STM a remporté deux prix *Mercur* dans le cadre du 32^e concours *Les Mercuriades* de la Fédération des chambres de commerce du Québec pour ses excellents résultats obtenus en 2011. Le premier prix *Mercur* souligne l'administration publique ayant obtenu les meilleurs résultats grâce à la mise en place d'une stratégie d'accroissement de la productivité. Le second souligne les efforts de la STM comme administration publique pour adhérer aux principes du développement durable. Ces deux prix rejaillissent sur l'ensemble de la collectivité montréalaise.

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



Michel Labrecque
Président de la Société de transport de Montréal

Introduction

Le présent *Bilan 2011 du Plan de transport* reprend la même structure que celle des bilans précédents, mais de façon plus synthétique et allégée.

Couvrant la période du 1^{er} janvier au 31 décembre 2011, 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. Une annexe rassemble des informations sur les initiatives marquantes des arrondissements.

Conformément aux engagements du Plan, le document présente les moyens déployés. 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 relatives aux personnes handicapées, à mobilité réduite et aux aînés.

La Vision du Plan, adoptée à l'unanimité par le conseil d'agglomération de Montréal en 2008, 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 déploiement du *Plan de transport* a été animé pour une quatrième année par de nouvelles orientations de transport axées sur 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 présent bilan annuel est le dernier du genre dans sa forme actuelle pour le présent cycle quinquennal. Le prochain bilan, en 2013, rassemblera les moyens et les résultats des cinq années (2008-2012) du *Plan de transport*, dont la cinquième année.

Ce suivi quinquennal 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* envisagée pour 2014.

*Plus de 404 millions de déplacements :
une croissance de 4,2 % en 2010-2011.
Un record depuis 1949!*



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 % entre 2007 et 2011, 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 Société de transport de Montréal (STM) a déployé son *Programme d'amélioration des services de transport en commun 2007-2011* (PASTEC). Ce Programme, qui constitue le **chantier 5** du *Plan de transport*, est financé à parts égales par le gouvernement du Québec et le milieu local (agglomération de Montréal et revenus usagers), dans le cadre de la PQTC. Le PASTEC a été prolongé d'un an en 2012, mais devrait faire l'objet par le gouvernement du Québec d'un renouvellement dans le cadre de la nouvelle *Politique de mobilité urbaine* que le ministre des Transports a annoncée à la fin de 2011.

Grâce à ce programme, l'offre globale de service de la STM (autobus et métro) a été augmentée de 21 % pendant la période 2007-2011, dépassant ainsi l'objectif de 16 % fixé par la PQTC et le *Plan de transport*. En plus de cet ajout de service, les lignes d'autobus circulant dans les artères les plus congestionnées ont bénéficié en 2011 de l'ajout de 33 km de nouvelles voies réservées et de feux prioritaires pour autobus sur le réseau routier municipal et de 2,2 km de voies réservées sur le réseau autoroutier, grâce au déploiement du **chantier 9** du *Plan de transport*.

Par ailleurs, les efforts de réalisation des grands chantiers de transport collectif du *Plan de transport* se poursuivent dans le but de :

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

Réalisations 2011

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

Le transport adapté à la STM

La STM offre un service de transport spécialisé pour les personnes à mobilité réduite. En 2011, le nombre de véhicules minibus en régie 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 7,3 %, passant de 55 M\$ en 2010 à 59 M\$ en 2011. Les utilisateurs ont réalisé 2,8 M de déplacements en 2011, en hausse de 6,5 % par rapport à 2010. Selon un sondage annuel, la satisfaction globale des utilisateurs en 2011 est de 93 %.

Métro

Après des augmentations importantes en 2008, l'offre de service dans le métro a été de nouveau augmentée en 2011 (+0,8 % par rapport à 2010) pour atteindre un niveau record de 77,13 M de véhicules-km annuels. En 2011, la STM a réalisé des études de faisabilité pour cinq stations dont elle veut améliorer l'accessibilité d'ici 2017. Huit stations (Lionel-Groulx, Côte-Vertu, Bonaventure, Berri-UQAM, Henri-Bourassa et les trois stations à Laval) sont depuis 2010 munies d'ascenseurs.

D'autres projets ont permis l'amélioration du service à la clientèle dans le métro : l'implantation du *Programme de gestion des matières résiduelles* (PGMR), la réalisation des programmes *Embelli-Stations* et *Métro-Net* (propreté dans le métro), l'accessibilité plus grande des vélos dans les voitures de métro, les mesures d'accès de la clientèle à de l'information par Wi-Fi et téléphone mobile.

Le gouvernement du Québec a également autorisé la STM à signer un contrat avec le consortium Alstom-Bombardier pour l'acquisition de 342 voitures de métro assortie d'une option d'achat pouvant aller jusqu'à 126 voitures additionnelles, pour un total possible de 468 voitures.

L'accessibilité universelle

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

- huit stations de métro sont accessibles aux personnes à mobilité réduite soit Montmorency, de la Concorde, Cartier, Berri-UQAM, Bonaventure (partiellement) 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; la STM offre un service d'accompagnateur sur demande à la billetterie;
- début de l'avant-projet des ascenseurs dans le métro (phase 2);
- poursuite de l'intégration de l'accessibilité universelle dans le prototype d'abribus et dans le projet de signalétique;
- augmentation du nombre de sièges réservés aux personnes à mobilité réduite et amélioration de la visibilité des barres de préhension dans le réaménagement des voitures MR-63;
- formations du personnel sur les besoins des clientèles avec limitations fonctionnelles;
- campagne de sensibilisation aux sièges réservés aux femmes enceintes et aux personnes à mobilité réduite dans les autobus et dans le métro;
- début du projet d'implantation de la fonction sonore dans les distributrices de titres dans le métro.

Ce nouveau matériel roulant remplacera les 336 MR-63, qui ont 45 ans de service depuis le 14 octobre 1966, et une partie des 423 MR-73 (29 et 34 ans de service). Les travaux de conception de la voiture de métro ont commencé au début de 2011. Un premier prototype sera produit en juin 2013. En 2011, les voitures existantes de type MR-63 ont été réaménagées pour en augmenter la capacité de transport de près de 8 %.

Autobus

Améliorations de service :

Le processus de renouvellement du parc d'autobus s'étant poursuivi, la STM a pu augmenter substantiellement les heures de service de 4,9 % en 2011. La croissance du service entre 2007 et 2011 par rapport à l'année de référence de 2006 atteint 21,6 %, dépassant largement la cible 2011 de 16 %.

De multiples améliorations au réseau d'autobus ont été apportées en 2011 dans le cadre du PASTEC :

- cinq nouvelles lignes d'autobus;
- une ligne de taxi collectif Sainte-Marie/L'Anse-à-l'Orme;
- 80 lignes ont été améliorées en termes de diminution de la charge à bord (ce qui se traduit par un meilleur confort);
- neuf lignes de jour et le réseau de nuit ont vu une augmentation de la fréquence de service;
- six lignes ont fait l'objet d'un prolongement de la plage horaire;
- trois lignes de jour et plusieurs lignes de nuit ont été allongées dans leur parcours;
- la synchronisation des horaires d'autobus et de trains a été réalisée aux gares de train de banlieue Sunnybrooke, Pointe-Claire, Pine Beach, Dorval et Roxboro.

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

- acquisition de 62 autobus articulés et de 212 autobus réguliers en remplacement de matériel roulant en fin de vie;
- validation du prototype d'abribus en vue d'une commande éventuelle;
- inventaire de l'accessibilité sur l'ensemble des arrêts d'autobus;
- appel d'offres pour la réalisation d'une étude sur le trolleybus.

Implantation de mesures préférentielles et de voies réservées pour autobus :

Le **chantier 9** (240 km de mesures prioritaires pour autobus) a fait l'objet d'efforts importants de la part de la STM et de la Ville. Avant 2008, le réseau comportait 67 km de voies réservées et plusieurs feux prioritaires pour autobus isolés (par exemple aux intersections suivantes : Henri-Bourassa/Garon, Saint-Joseph/Papineau, Saint-Urbain/René-Lévesque, Parc/Léo-Parizeau). En 2011, il en comportait 119 km, soit près du double (Figure 2), en incluant les kilomètres de voies réservées et d'axes avec feux prioritaires pour autobus. L'année 2011 a vu l'implantation de 35,2 km de voies réservées dans les axes suivants : Saint-Joseph, Sherbrooke Est, Notre-Dame, Saint-Patrick, Jean-Talon ainsi que les autoroutes 20 et 25.

Tableau 1 | Sommaire des interventions de transport collectif réalisées par la STM en 2011

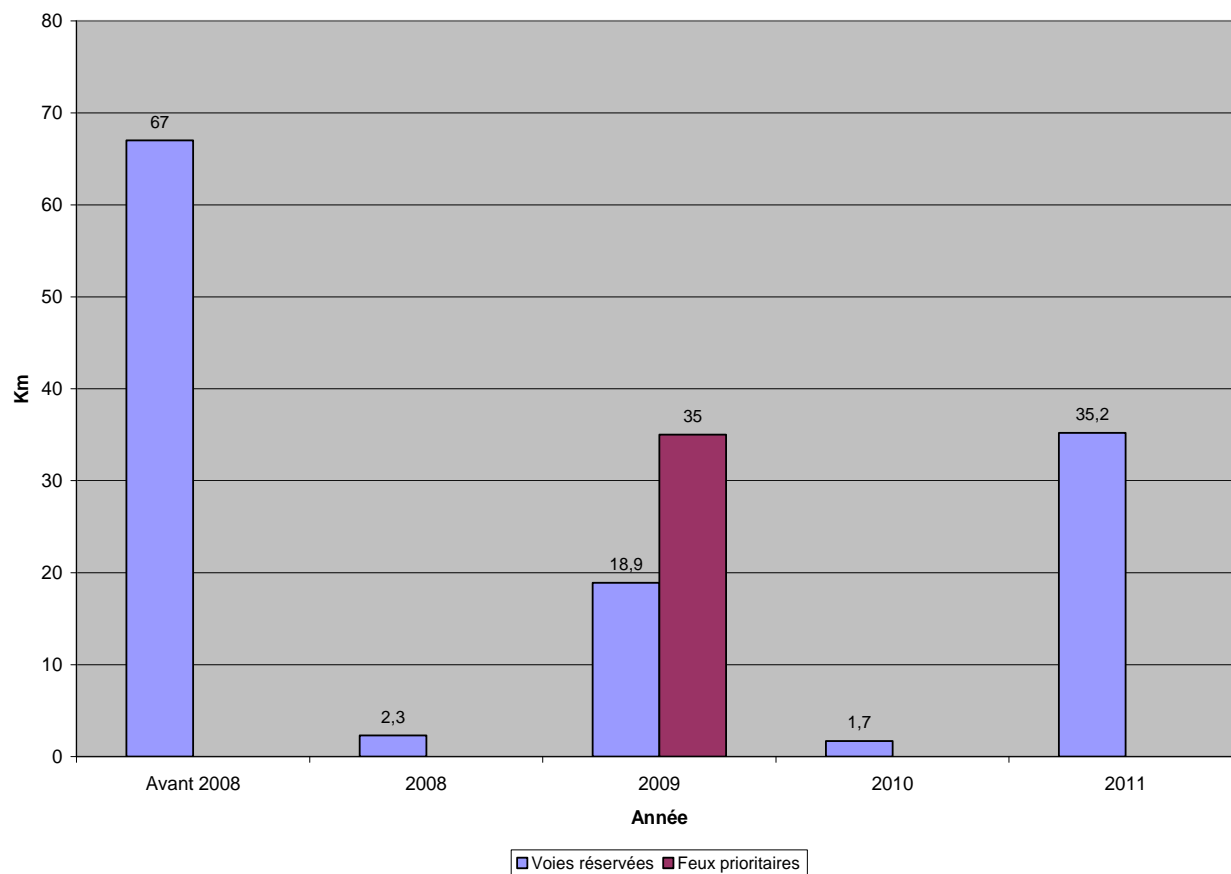
Ch.	Interventions	Moyens déployés			
3	Modernisation du métro				
	Matériel roulant :	Voitures MR-63 réaménagées pour améliorer leur capacité de transport de près de 8 %. Travaux de conception des nouvelles voitures MPM-10 début d'année.			
5	Améliorations des services de la STM				
	Métro				
	Capacité :	+592 300 km annuels : +0,8 % par rapport à 2010			
	Accessibilité :	Études de faisabilité pour cinq stations accessibles supplémentaires d'ici 2017. Rapport interne sur les coûts d'implantation d'ascenseurs dans le métro.			
	Qualité du service :	Partenariat avec le SPVM et mode d'amélioration continue.			
	Information aux usagers :	Wi-Fi temporaire à la station de métro Place-des-Arts. Abonnement à l'information sur les perturbations de service du métro offert depuis février 2011 et diffusion sur l'application mobile STM et sur le site Web.			
	Impacts environnementaux :	Implantation du PGMR dans le métro. Communication clients et affaires publiques sur son déploiement. Campagnes d'information et de sensibilisation à l'intention de la clientèle. Sondage marketing satisfaction clients. Réalisation complète des programmes <i>Embelli-Stations</i> et de <i>Métro-Net</i> .			
	Autobus	Heures annuelles			
	Ajouts de service :	Par rapport à 2011 sans amélioration¹		Cumulatif depuis l'année de référence 2006²	
	Desserte centre-ville :	+30 120	+0,6 %	+212 550	+5,0 %
	Axes à fort achalandage :	+100 800	+2,0 %	+265 130	+6,2 %
	Secteurs en développement :	+63 010	+1,3 %	+247 890	+5,8 %
	Clientèles spécifiques :	+47 610	+1,0 %	+86 690	+2,1 %
		+241 540	+4,9 %	+812 260	+19,1 %
	Capacité :	Acquisition de 62 autobus articulés et de 212 modèles APS6 pour moderniser la flotte.			
	Qualité du service :	Accroissement de la visibilité du programme <i>Entre deux arrêts</i> . Diffusion des normes de qualité de service aux employés et formation. Validation des prototypes et fin des dessins d'atelier pour le nouveau modèle d'abribus. Inventaire de l'accessibilité sur l'ensemble des 9000 arrêts. Projet pilote du programme <i>Campus</i> avec la FAECUM de l'Université de Montréal. Discussions avec les autres universités et quelques collègues pour implanter un programme similaire.			
	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. Appel d'offres - étude d'implantation d'un réseau de trolleybus. Remplacement de véhicules de service par des véhicules moins énergivores (ex. : autos électriques). 1,7 M de litres de biodiesel (B100) de matières recyclées utilisés.			

Tableau 1 | Sommaire des interventions de transport collectif réalisées par la STM en 2011 (suite)

Ch.	Interventions	Moyens déployés
5	Améliorations des services de la STM	
	Transport adapté	
	Normes :	Normes de qualité de service sur la courtoisie des préposés des centres d'appels implantées et mesurées. Évaluation par clients mystères des déplacements en taxi implantée. Diffusion d'une formation ciblée pour l'ensemble des chauffeurs de taxis.
	Véhicules :	Nouveaux véhicules GM Crestline avec climatisation et suspension pneumatique intégrés. Appel d'offres avec nouvelles normes réalisé. Contrat de quatre ans donné à Girardin.
9	Mesures prioritaires pour bus	
	Autoroutes 20 et 25, axes Jean-Talon, Notre-Dame Ouest, Saint-Joseph, Saint-Patrick, Sherbrooke Est	Mise en place de 35,2 km de mesures préférentielles dans les axes de l'autoroute 20 (arrondissement Lachine), de la voie de service de l'autoroute 25 (nouveau pont, Jean -Talon, Notre-Dame Ouest (mitigations Turcot), Saint-Joseph, Saint-Patrick (mitigations Turcot), Sherbrooke Est. Études pour la réalisation des axes Côte-de-Liesse, Sherbrooke centre-ville, Saint-Jean et Viau.
13	Intermodalité vélo	
		Supports à vélo pour bus : étude de faisabilité dans l'environnement d'exploitation de la STM. Analyse ergonomique et évaluation d'impacts sur la santé et la sécurité au travail. Essai routier et déploiement dans les lignes 140- Fleury et 180- De Salaberry. Accès des vélos aux voitures de métro : hausse de l'offre pour divers événements (ex. : permis d'utiliser le réseau durant la dernière heure de service). Travail sur un prototype pour l'installation d'une glissoire à vélos.

¹ Nombre d'heures de service additionnelles par rapport au total d'heures qui serait prévu en 2011 si aucune nouvelle amélioration n'était apportée. Cette prévision du statu quo 2011 est supérieure au total des heures de service de 2010, car les améliorations apportées en 2010 sont en vigueur durant toute l'année 2011.

² Total des améliorations apportées durant tout le PASTEC, soit de 2007 à 2011, tel que mesuré par rapport à 2006, année de référence de la PQTC.

Figure 2 | Voies réservées et feux prioritaires pour autobus

Résultats globaux

La [Figure 3](#) illustre l'évolution de l'offre de service kilométrique de la STM de 1990 à 2011. Avec une augmentation de 28,9 % entre 2007 et 2011 par rapport à l'année de référence de 2006, l'offre de service du métro atteint aujourd'hui un sommet inégalé depuis la mise en service du métro en 1966. Par ailleurs, avec une augmentation cumulée de 21,6 % pendant la période 2007-2011 par rapport à 2006, l'offre de service kilométrique du réseau d'autobus a dépassé en 2011 les niveaux du début des années 1990.

Avec la mise en œuvre du PASTEC, l'offre de service d'autobus depuis 2007 a augmenté plus rapidement en termes de kilomètres parcourus (+21,6 %) que d'heures de service offertes (+19,1 %). 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 feux prioritaires ainsi que de l'ajout de service dans des secteurs (extrémités de l'île) ou à des périodes (journée, soirée, samedi, dimanche) où la congestion routière est moindre.

Tel qu'illustré à la [Figure 4](#), cette hausse importante de l'offre de service a permis à l'achalandage annuel de la STM d'atteindre 404,8 M de déplacements en 2011, une croissance remarquable de 4,2 % par rapport à l'achalandage de 2010. L'achalandage 2011 constitue ainsi un record historique depuis 1949.

Telle que détaillée au [Tableau 2](#), la hausse cumulative d'achalandage par rapport à 2006 est de 11,4 %, ce qui signifie que la cible de 8 % visée pour 2011 par le *Plan de transport* et par la PQTC du gouvernement du Québec a été atteinte et dépassée. Par ailleurs, les améliorations au réseau d'autobus apportées depuis 2007 ont permis d'attirer 19,1 M de déplacements annuels de plus 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*, dont l'amélioration des conditions de déplacements, avec la réduction des temps d'attente et l'augmentation du confort pour de nombreux usagers de la STM.

Figure 3 | Évolution de l'offre annuelle de service de la STM, 1990-2011

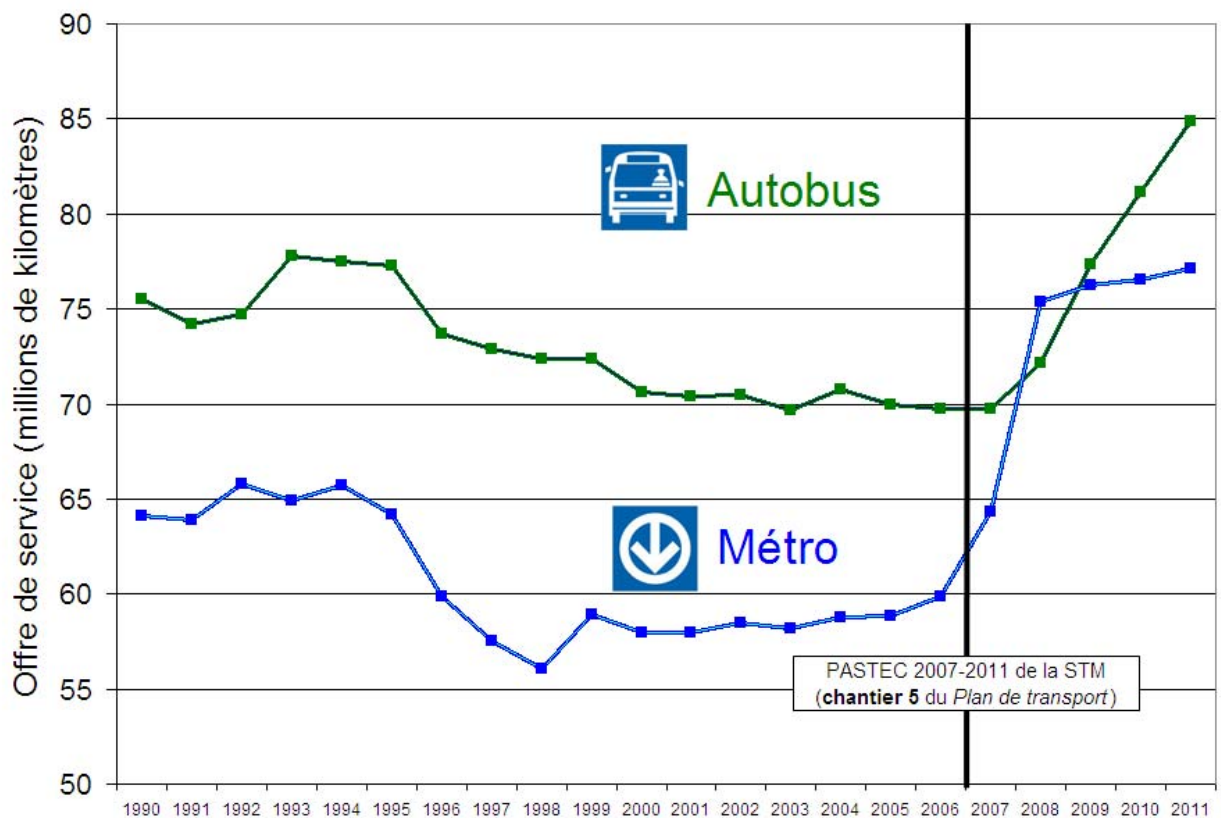
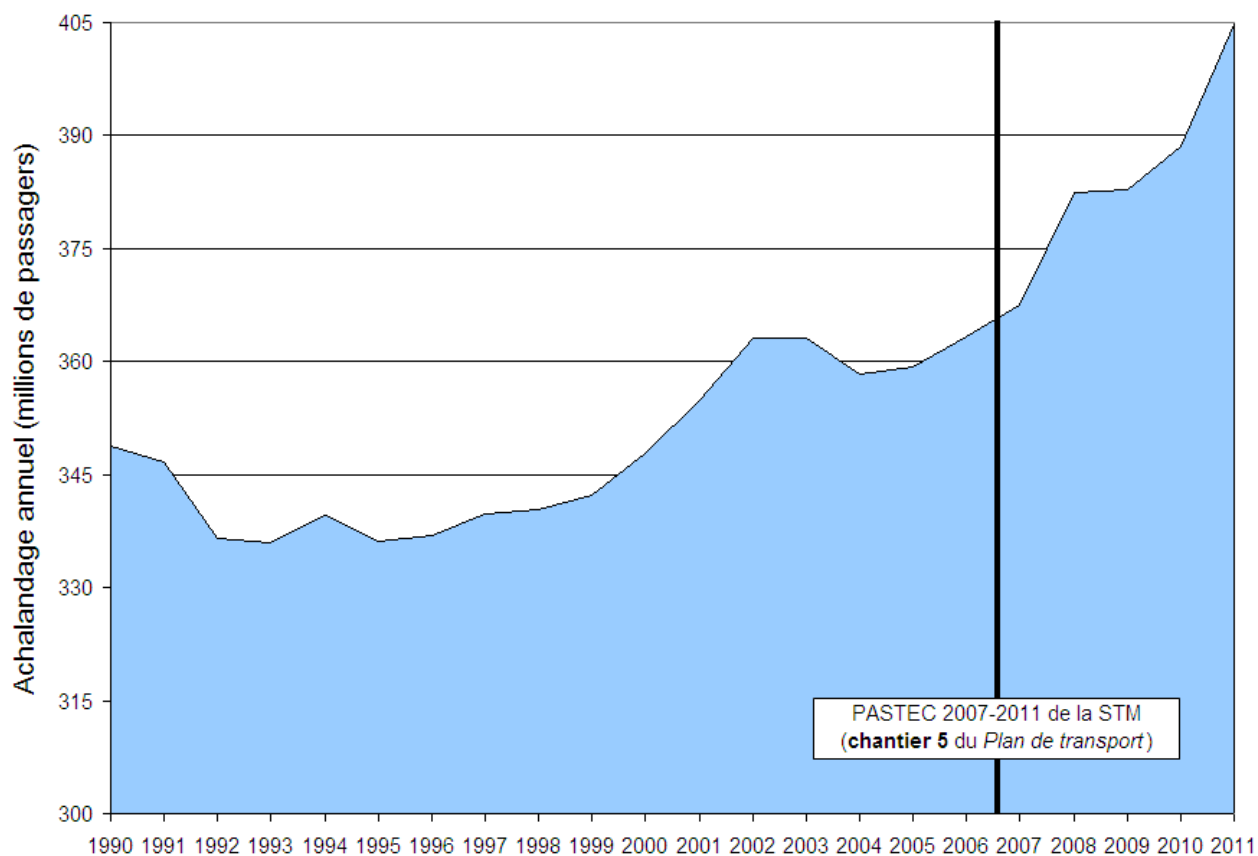


Figure 4 | Évolution de l'achalandage annuel de la STM, 1990-2011**Tableau 2** | Évolution de l'achalandage annuel de la STM, 2006-2011

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Achalandage annuel total (en million de passagers) :	363,3	367,5	382,5	382,8	388,6	404,8
Variation annuelle :		+1,2 %	+4,1 %	+0,1 %	+1,5 %	+4,2 %
Hausse cumulative par rapport à 2006 :		+1,2 %	+5,3 %	+5,4 %	+7,0 %	+11,4 %

Tableau 3 | Hausse d'achalandage pour les circuits d'autobus améliorés depuis le début du PASTEC (2007-2011)

Stratégie	Hausse d'achalandage annuel (en million de déplacements)	% de croissance
Desserte du centre-ville :	+6,3	+52,5 %
Axes à fort achalandage :	+7,5	+3,9 %
Secteurs en développement :	+5,1	+39,9 %
Clientèles spécifiques :	+0,2	+1,9 %
	+19,1	+8,5 %

Synthèse des interventions

En plus des améliorations de service déployées sur le terrain par la STM (**chantier 5**), la réalisation des douze grands chantiers de transport collectif du *Plan de transport* (**Tableau 4**) s'est poursuivie en 2011, avec les actions suivantes :

- le volet technique de l'étude de faisabilité du tramway a été complété en janvier 2011, le volet socio-économique en avril 2011. Un groupe de réflexion sur le financement du tramway a commencé ses travaux en décembre 2011 en vue de déposer des recommandations à l'automne 2012 (**chantier 1**);
- Aéroports de Montréal a abandonné le concept d'Aérottrain qui aurait utilisé les voies des compagnies ferroviaires et développe un concept de métro léger dans les emprises ferroviaires et au centre de l'autoroute 20 en structure surélevée (**chantier 2**);
- l'Agence métropolitaine de transport (AMT) a lancé en février 2011 des études d'ingénierie préliminaires et le début des simulations de train afin de déterminer les niveaux de service, les équipements nécessaires, les coûts et l'échéancier pour la réalisation du train de l'Ouest, qui viendra bonifier la desserte de la ligne de train de banlieue Vaudreuil-Hudson;
- 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;
- après la signature, par les villes de Montréal, Longueuil et Laval, du protocole sur le prolongement de trois lignes de métro, le bureau de projet créé en 2009 au sein de l'AMT poursuit des études préliminaires sur les prolongements (**chantier 4**);
- l'AMT a réalisé en 2011 une étude de requalification urbaine de l'axe du SRB Pie-IX (**chantier 8**);
- la réalisation du train de l'Est, notamment la construction des gares à Montréal (Ahuntsic, Sauvé, St-Léonard et Anjou), la livraison amorcée du matériel roulant et des travaux majeurs de réalisation de la jonction de l'Est (**chantier 12**);
- une hausse significative de la contribution de Montréal à la STM grâce à une nouvelle taxe sur le stationnement au centre-ville et à la hausse de la taxe sur l'essence sur 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 2011	Prochaines étapes
1	Implanter un réseau de tramways au centre de l'agglomération			
	Ligne Côte-des-Neiges, boucle centre-ville	P2	Étude de faisabilité : volet technique terminé en janvier 2011 et volet socio-économique en avril 2011.	<ul style="list-style-type: none"> • Dépôt de recommandations du groupe de réflexion à l'automne 2012. • Début de l'étude d'avant-projet en fonction du financement disponible.
2	Réaliser la navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport international Montréal-Trudeau			
	Navette ferroviaire	P2	<ul style="list-style-type: none"> • Dépôt des études techniques et économiques pour choix du tracé optimal. • Recommandation du scénario hybride (CN et CP). • Engagement financier de 200 M\$ de Québec. 	Le concept a été abandonné par le promoteur, Aéroports de Montréal, en raison de la grande difficulté d'obtenir les droits d'utilisation des emprises des compagnies ferroviaires.
	Métro de surface vers l'aéroport Montréal-Trudeau	P2		<ul style="list-style-type: none"> • Concept alternatif de mars 2012 : matériel roulant léger électrique sur des rails surélevés assurant une desserte aéroportuaire aux 10 min. au coût de 40 M\$/km avec options de prolongement pour desservir l'Ouest-de-l'Île. • Mise en service en 2020.
	Amélioration du train de l'Ouest	P2	Le 14 février 2011, le ministre des Transports demande de réaliser les études d'ingénierie préliminaires. Une partie de ces études a été réalisée.	Selon l'AMT, les travaux d'avant-projet préliminaire seront terminés à la fin de 2012.

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

Ch.	Interventions	Ph.	État d'avancement en 2011	Prochaines étapes
3	Moderniser le réseau de métro de Montréal			
	Remplacement des voitures de métro MR-63	P2	<ul style="list-style-type: none"> Début des travaux de conception. Réaménagement des MR-63 pour améliorer leur capacité de transport de près de 8 %. Remplacement des MR-73 se fera après celui des MR-63 à plus long terme (10 ans et plus). 	Réception du prototype d'essai en juin 2013. Fabrication par la suite.
	Programme <i>Réno-Systèmes</i>	P3	Phases 1 et 2 terminées en 2011.	Phase 3 prévue pour 2011-2015.
4	Prolonger le métro vers l'est			
	Prolongement des lignes bleue et orange	P1	En fonction du protocole d'entente entre les maires de Montréal, de Laval et de Longueuil sur les prolongements des lignes orange jusqu'à Laval, jaune à Longueuil et bleue à Anjou, l'AMT prépare le dossier de présentation stratégique (DPS) qui permettra au ministre des Transports de décider au début de 2013 de la séquence de planification des prolongements (études d'ingénierie détaillées).	
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 28,9 % depuis 2006 (incluant le prolongement du métro à Laval).	
		P1	<ul style="list-style-type: none"> Études de faisabilité amorcées pour cinq stations accessibles supplémentaires d'ici 2017. Rapport interne sur les coûts d'implantation d'ascenseurs dans le métro. Recommandation d'obtenir un financement dédié pour l'accessibilité du métro par ascenseur (MTQ) avant de définir le rythme d'implantation au-delà de 2010. 	<ul style="list-style-type: none"> Études de faisabilité à compléter en 2012 pour quatre stations. Ingénierie détaillée en 2013. Lancement d'appels d'offre en 2013 et adjudication de contrats pour la réalisation des travaux de construction. Adoption en 2012 du <i>Plan de développement d'accessibilité universelle 2012-2015</i>.
		C	<ul style="list-style-type: none"> Amélioration des services usagers-propreté : implantation du PGMR. Communication clients et affaires publiques entourant le déploiement de ce programme. Campagnes d'information et de sensibilisation à l'intention de la clientèle. Sondage marketing satisfaction clients. 	<ul style="list-style-type: none"> Analyse des sondages et études pour évaluer l'impact du PGMR sur la propreté du réseau et la satisfaction de la clientèle. En 2012, planifier la phase 2 du PGMR afin d'apporter les améliorations requises. Réévaluer l'impact du PGMR et évaluer la nécessité d'actions pour 2013. Message sonore diffusé en stations pour ramasser son journal et le déposer dans les bacs prévus.

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

Ch.	Interventions	Ph.	État d'avancement en 2011	Prochaines étapes
5	Améliorer les services de la STM pour accroître l'achalandage de 8 % en cinq ans			
Services de métro améliorés		C	Partenariat avec le SPVM et mode d'amélioration continue.	
		C	Réalisation complète des programmes <i>Embelli-Stations</i> et de MétroNet, permettant d'améliorer l'indice de propreté, la réduction des plaintes de la clientèle et l'augmentation de la fréquence de nettoyage.	Poursuite des actions prévues à <i>Embelli-Stations</i> et <i>Métro-Net</i> .
		P4	<ul style="list-style-type: none"> Wi-Fi implanté temporairement à la station Place-des-Arts dans le cadre d'une exposition afin que la clientèle puisse accéder à du contenu interactif. Abonnement à l'information sur les perturbations de service du métro offert aux clients depuis février et diffusion de l'information sur l'application mobile STM ainsi que le site web. 	L'automatisation plus poussée de l'envoi des messages permettra de rendre l'information disponible plus rapidement en 2013. Il est également prévu d'augmenter la qualité de l'information.
		P4	Amélioration du confort en pointe et à l'extérieur des heures de pointe à bord des autobus réguliers et officialisation de la norme de charge pour les autobus articulés.	
		P4	Ajout de départs sur six lignes de l'ouest et du centre-ouest affectées par les travaux de l'échangeur Turcot.	
		P4	Offre autobus en pointe : synchronisation des voyages de six lignes d'autobus à l'horaire du train aux gares Pointe-Claire, Pine Beach, Dorval, Roxboro-Pierrefonds et Sunnybrooke.	
		P4	Horaire Express : horaire jusqu'à 22 h pour les lignes 496- Express Victoria et 449- Express Rivière-des-Prairies.	
		P4	Secteurs en développement : modification de parcours de la ligne 25- Angus. Bonification du service sur les lignes 12, 21 et 178 desservant l'Île-des-Sœurs. Création de la ligne 41- Quartier Saint-Michel/Ahuntsic. Service offert également en heures creuses sur la ligne 46- Casgrain et création de la ligne 26- Mercier-Est.	
		P4	Clientèles spécifiques : refonte du réseau de nuit. Service cinq jours semaine pour la ligne 257- Navette Or Rivière-des-Prairies. Modification du parcours pour la 252- Navette Or Montréal-Nord. Service en soirée sur la ligne 444- Express Cégep Marie-Victorin. Desserte du Pavillon du Souvenir par la ligne 212- Saint-Anne.	
Parc d'autobus		P4	Acquisition de 62 autobus articulés et de 212 modèles APS6 pour moderniser la flotte en 2011.	<ul style="list-style-type: none"> 32 bus APS6 : addition au parc en 2012 (mesures de mitigation Turcot). 10 bus articulés livrés à la toute fin de 2012 pour le service au début 2013.

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

Ch.	Interventions	Ph.	État d'avancement en 2011	Prochaines étapes
5	Améliorer les services de la STM pour accroître l'achalandage de 8 % en cinq ans			
Qualité du service		P2	<ul style="list-style-type: none"> Projet pilote du programme <i>Campus</i> avec l'Université de Montréal et la FAÉCUM. Discussion avec la Polytechnique, les HEC, Concordia et quelques collèges pour implanter un programme similaire. 	<ul style="list-style-type: none"> Pause du programme (mouvement étudiant). Mise en place du processus pour un programme permanent avec l'Université de Montréal dès septembre 2013.
		C	<ul style="list-style-type: none"> Accroissement de la visibilité du programme <i>Entre deux arrêts</i>. Diffusion des normes de qualité de service aux employés et formation 	Maintien des efforts de sensibilisation pour le programme.
		P1	iBus (information en temps réel) : mise en place de l'équipe mixte et du bureau de projet.	iBus : homologation des fournisseurs-Intégrateurs SAEIV, préparation de l'appel d'offre et octroi de contrat et définition de la stratégie de l'organisation de travail.
		P1	Inventaire de l'accessibilité sur l'ensemble des 9000 arrêts d'autobus.	Plan d'intervention ciblé pour augmenter le nombre d'arrêts accessibles et l'information aux arrêts.
		P3	Validation des prototypes et fin des dessins d'atelier pour les nouveaux abribus.	Adjudication du contrat des prototypes du nouveau modèle d'abribus.
Impacts environnementaux		C	<ul style="list-style-type: none"> Diffusion de la formation préventive écologique sur un cycle de trois ans. Appel d'offre pour trouver un partenaire expert pour réaliser une étude d'implantation d'un réseau de trolleybus. Remplacement de véhicules de service pour des moins énergivores (ex. : autos électriques). 1,7 M de litre de biodiesel (B100) de matières recyclées ont été utilisés. 	<ul style="list-style-type: none"> Analyse d'opportunité de VIGIL, utilisation en cours par le secteur de formation; Réalisation de l'étude d'implantation de trolleybus; Achat de sept midibus entièrement électriques et préparation de leur mise en service (2013); Achat d'autobus standard hybrides; Mise en place d'un projet de démonstration de bus électriques à recharge rapide en ligne.
		P3	<ul style="list-style-type: none"> Supports à vélo sur bus : étude de faisabilité dans l'environnement d'exploitation de la STM. Analyse ergonomique et évaluation d'impacts sur la santé et sécurité au travail. Essai routier et déploiement sur lignes 140-Fleury et 180- De Salaberry. 	<ul style="list-style-type: none"> Identification des circuits de bus en fonction des orientations futures de développement du réseau; Suivi du plan de déploiement 2020, notamment en 2012; Ajout de la ligne 146-Christophe-Colomb/Meilleur.

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

Ch.	Interventions	Ph.	État d'avancement en 2011	Prochaines étapes
5 Améliorer les services de la STM pour accroître l'achalandage de 8 % en cinq ans				
	Transport adapté - Normes	C	<ul style="list-style-type: none"> Norme de qualité de service sur la courtoisie des préposés des centres d'appels implantée et mesurée. Programme de mesures par clients mystères pour les déplacements en taxi implanté. Diffusion d'une formation ciblée pour l'ensemble des chauffeurs de taxis. 	<ul style="list-style-type: none"> Poursuite des mesures de norme de qualité de service dans les centres d'appels et par clients mystères pour les déplacements en taxi. Développement d'un tableau de bord de qualité de service par taxi. Poursuite de la formation continue avec le volet service à la clientèle pour les chauffeurs de taxis.
	Transport adapté - Véhicules	P4	<ul style="list-style-type: none"> Nouveaux véhicules GM Crestline avec air climatisé et suspension pneumatique intégrés. Appel d'offres avec nouvelles normes réalisé. Contrat de quatre ans donné à Girardin. 	<ul style="list-style-type: none"> Intégration de 14 nouveaux véhicules GM Girardin. Essai d'un nouveau ressort de suspension pour améliorer la conduite des minibus Crestline GM.
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'autoroute 20 (projet Turcot).	Entente MTQ/Ville sur concept.
	Taxis verts	P3	Réglementation adoptée (image de marque, affichage commercial, postes de taxis et taxis verts).	Mise en œuvre.
7 Installer une plus grande capacité en transport en commun dans le corridor Champlain-Bonaventure				
	Voies en site propre, corridor Bonaventure	P1	<ul style="list-style-type: none"> Aménagements prévus pour accommoder les 1900 passages quotidiens d'autobus entre le pont Champlain et le terminus Centre-ville. Travaux d'amélioration de la desserte en transport collectif estimés à 61 M\$ dus à la révision du projet et des résultats de la consultation publique tenue à l'hiver 2010. AMT : inscriptions à son <i>Programme triennal d'immobilisations 2012-2013-2014</i> d'un montant de 119,8 M\$ pour l'ensemble du corridor Bonaventure. Projet «Quartier Bonaventure» : pas encore inclus au programme quinquennal du MTQ, un pré-requis à la participation effective de l'AMT. 	<ul style="list-style-type: none"> Travaux amorcés en 2011 à poursuivre avec des investissements dans les infrastructures souterraines en 2012-2013. Finalisation du concept.
	Capacité d'accueil du terminus Centre-ville (TCV)	P2	Mise en place par l'AMT des places de stationnement sur rue près du terminus actuel pour certains des autobus qui desservent la Rive-Sud.	Le projet de nouveau terminus est envisagé par le Bureau des partenaires sur les mesures préparatoires au remplacement du pont Champlain dans une perspective élargie du corridor Bonaventure.

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

Ch.	Interventions	Ph.	État d'avancement en 2011	Prochaines étapes
8	Implanter un nouveau réseau de transport rapide par autobus en site propre (SRB)			
	SRB Pie-IX	P2	<ul style="list-style-type: none"> • Approbation du concept de voies réservées bidirectionnelles au centre par tous les partenaires. • Début de l'avant-projet. 	<ul style="list-style-type: none"> • Avant-projet définitif en 2012. • Plans et devis en 2013 et travaux préparatoires. • Construction amorcée en 2014-2015
	Réaménagement Pie-IX/Henri-Bourassa	P2	<ul style="list-style-type: none"> • Approbation du concept par les partenaires. • Début de l'avant-projet. 	<ul style="list-style-type: none"> • Démolition du viaduc Henri-Bourassa terminée fin 2012. • Reconstruction terminée fin 2014. Le MTQ réalisera des réparations majeures au pont Pie-IX entre 2014 et 2016.
9	Implanter des mesures prioritaires pour autobus dans 240 km d'artères			
	Réseau des MPB	P3	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en place de 35,2 km de mesures préférentielles dans les axes des autoroutes 20 (arrondissement Lachine) et 25 (nouveau pont), Jean -Talon, Notre-Dame Ouest (mitigations Turcot), Saint-Joseph, Saint-Patrick (mitigations Turcot) et Sherbrooke Est. • Études pour la réalisation des axes Côte-de-Liesse, Sherbrooke centre-ville, Saint-Jean et Viau. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en place de mesures préférentielles dans les axes Côte-de-Liesse, Jean-Talon, Saint-Jean, Sherbrooke centre-ville, Sherbrooke Ouest, Viau. Notre-Dame : début des études des MPB à l'automne 2012. • Étude des MPB Côte-Vertu phase 2. • Aménagement d'une voie réservée de six km dans le boulevard Saint-Jean.
11	Moderniser la rue Notre-Dame			
	Voies réservées pour autobus	P1	Tronçon entre les boulevards Pie-IX et René-Lévesque en redéfinition, en raison de l'arrêt du projet Notre-Dame.	
12	Réaliser le train de l'Est			
	Tronçon Montréal	P3	<ul style="list-style-type: none"> • Séances d'information pour les citoyens en mai-juin 2009. • Plans et devis en cours pour les gares. • Travaux ferroviaires en cours. 	Mise en service prévue par l'AMT en novembre 2013.
	Tronçon Rive-Nord	P3	<ul style="list-style-type: none"> • Obtention du certificat d'autorisation de réalisation. • Plans et devis en cours. 	Mise en service prévue par l'AMT en novembre 2013.
	Matériel roulant	P3	Début de la livraison des voitures à deux niveaux, dont certaines pour le train de l'Est.	Livraison en 2012.
		P3	Construction de 20 locomotives bi-modes diesel-électriques, dont certaines pour le train de l'Est.	Livraison en 2012.
21	Financement—Se donner les moyens de nos ambitions			
	Financement du Plan de transport	P4	Revenus locaux additionnels grâce à une majoration des droits d'immatriculation de 45\$ par véhicule sur le territoire de Montréal.	Consultations régionales.

Quelques 26 km de nouvelles voies cyclables : un réseau de 560 km pour l'ensemble de l'île de Montréal.



Transport actif

Aménagements piétonniers

L'année 2011 fut une année de consolidation des aménagements réservés aux piétons. Comme pour les années précédentes, les tronçons Sainte-Catherine Est et Saint-Paul ont connu une fermeture saisonnière de même que les abords du marché Jean-Talon. La place d'Armes, au cœur du Montréal historique, a complètement été réaménagée selon un aménagement de type de zone de rencontre donnant préséance aux piétons. La rue McTavish est également piétonne à l'année depuis mai 2010.

En 2012, pour une première fois, la rue Sainte-Catherine a aussi été piétonnisée dans le Quartier des spectacles durant la période des festivals, entre la rue De Bleury et le boulevard Saint-Laurent, tout comme la rue Jeanne-Mance, entre la rue Sainte-Catherine Ouest et le boulevard De Maisonneuve Ouest.

Les abords des musées montréalais profiteront d'aménagements piétonniers en 2012. C'est le cas du Musée des beaux-arts de Montréal avec la piétonisation de l'avenue du Musée qui a permis de découvrir à pied, de la mi-mai à la mi-octobre, un jardin de sculptures regroupant 23 œuvres d'art public et d'assister aux diverses activités culturelles.

À proximité du musée McCord, l'avenue Victoria a été fermée aux véhicules tout comme un bout de la rue Ottawa près de la Fonderie Darling. À un jet de pierre du musée Pointe-à-Callière, la place D'Youville a été piétonne, entre la place Royale et la rue Saint-François-Xavier.

Réseau cyclable

Montréal a réalisé en 2011 quelque 26 km de voies cyclables, portant à environ 560 km le réseau montréalais.

Avec ses 5,7 km, les bandes cyclables des axes Berri et Lajeunesse figurent parmi les principaux ajouts au réseau. Ce nouvel aménagement fait partie d'un corridor nord-sud destiné à alléger la pression des axes Boyer et Christophe-Colomb fortement achalandés. Les voies cyclables du boulevard Graham (2,1 km) constituent également une addition bienvenue en raison de l'accès qu'elles procurent à des secteurs jusqu'ici dépourvus de liens.

Outre le développement du réseau, quelque sept km de voies ont bénéficié de mise aux normes. De surcroît, des mails séparateurs ont été aménagés dans la populaire bande cyclable de la rue Saint-Urbain, pour rendre plus sécuritaire le passage des cyclistes aux arrêts d'autobus.

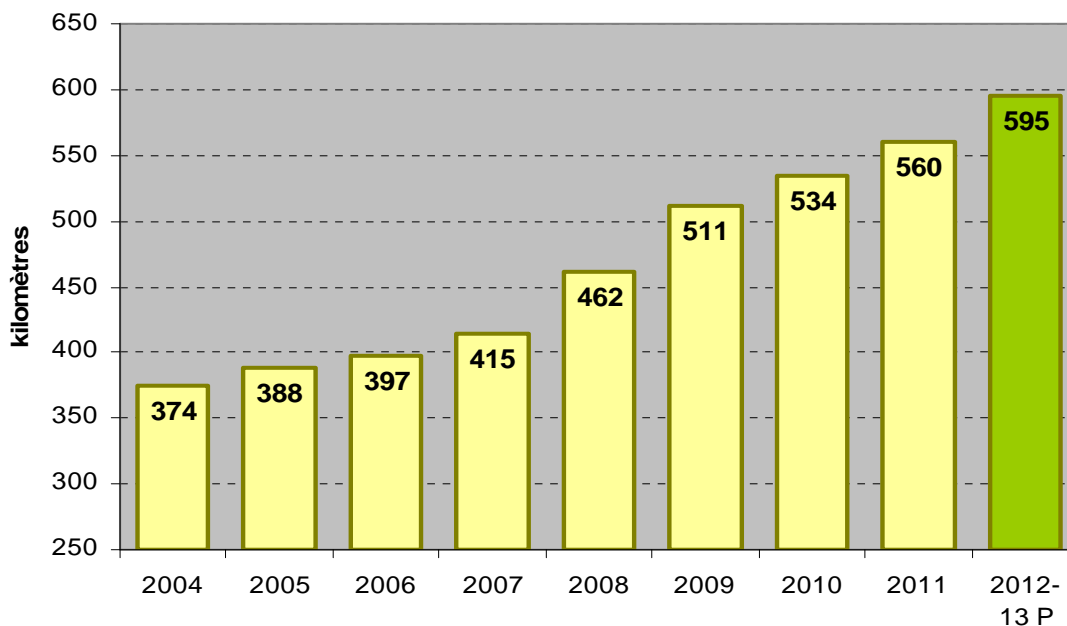
La Ville a aussi mis en place un projet-pilote de sas vélo à l'intersection des rues Milton et University. Le sas vélo est un espace aux intersections, réservé aux cyclistes, qui leur permet de se placer devant les véhicules et de changer de direction de façon sécuritaire, tout en diminuant l'exposition aux gaz d'échappement des automobiles.

La programmation 2012-2013 prévoit un investissement de dix M\$ décliné en 46 projets de développement, pour un ajout de 35 km de voies et une dizaine de mise à niveau dans tout le territoire montréalais. Les faits saillants de cette programmation sont, notamment :

- la cure de rajeunissement de la piste Rachel;
- le déploiement des bandes cyclables du nouveau corridor nord-sud entre l'avenue Émile-Journault et la rue de Bellechasse;
- les travaux préparatoires au prolongement de la piste cyclable du boulevard De Maisonneuve Est, entre les rues Berri et Alexandre-De-Sève (avec une connexion avec le pont Jacques-Cartier via la rue La Fontaine);
- le réaménagement du secteur du pont Viau dans l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville.

Montréal désire poursuivre l'expérience – déjà concluante – des sas-vélo. Elle prévoit une installation dans la rue Villeneuve, à l'intersection de la rue Saint-Urbain et une autre à l'intersection de la rue Laurier et du boulevard Saint-Laurent. De plus, une première zone d'entrecroisement sera réalisée au coin des rues du Square-Victoria et Saint-Jacques. Cet aménagement a pour but de faciliter la gestion des mouvements entre les cyclistes et les automobilistes à cette intersection.

Figure 5 | Évolution du nombre de kilomètres de voies cyclables dans l'agglomération de Montréal, 2004-2013



Vélos en libre-service

Le système montréalais de vélos en libre-service, BIXI, a connu une excellente troisième année d'exploitation avec près de 4,2 M d'utilisations en 2011, contre 3,3 M l'année précédente. Avec une croissance similaire des abonnements annuels, de 33 000 à 40 000, le système BIXI a véritablement pris son envol.

Au-delà de l'engouement, l'augmentation soutenue s'explique aussi par la bonification de l'offre de service, notamment avec trois nouveaux arrondissements desservis (Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce, Ahuntsic–Cartierville et Verdun) de même que par une extension de la période d'utilisation sans frais, de 30 à 45 minutes, pour les membres et le nouvel accès 72 heures, en plus de l'accès quotidien.

Au total, 5050 vélos et 405 stations étaient disponibles en 2011, sans compter le supplément de 1035 points d'ancrage.

Pour l'année 2012, le réseau BIXI continue sa progression géographique en s'étendant encore quelque peu vers l'ouest, dépassant même le boulevard Cavendish, et au nord jusqu'à la rue Fleury. Il fait également le saut du fleuve Saint-Laurent par l'installation de six stations dans la ville de Longueuil. Le système de vélos en libre-service est maintenant composé de 411 stations et de 5120 bicyclettes.

BIXI, qui est exploité par la Société de vélo en libre service (SVLS)³, est maintenant implanté sur trois continents, notamment à Londres (Royaume-Uni), Melbourne (Australie), Minneapolis, Washington, Arlington, Boston et Chattanooga (États-Unis.) ainsi qu'à Toronto et à Ottawa. Tout récemment, deux métropoles américaines, Chicago et New York, ont arrêté leurs choix sur des systèmes de vélos en libre-service fournis par la SVLS.

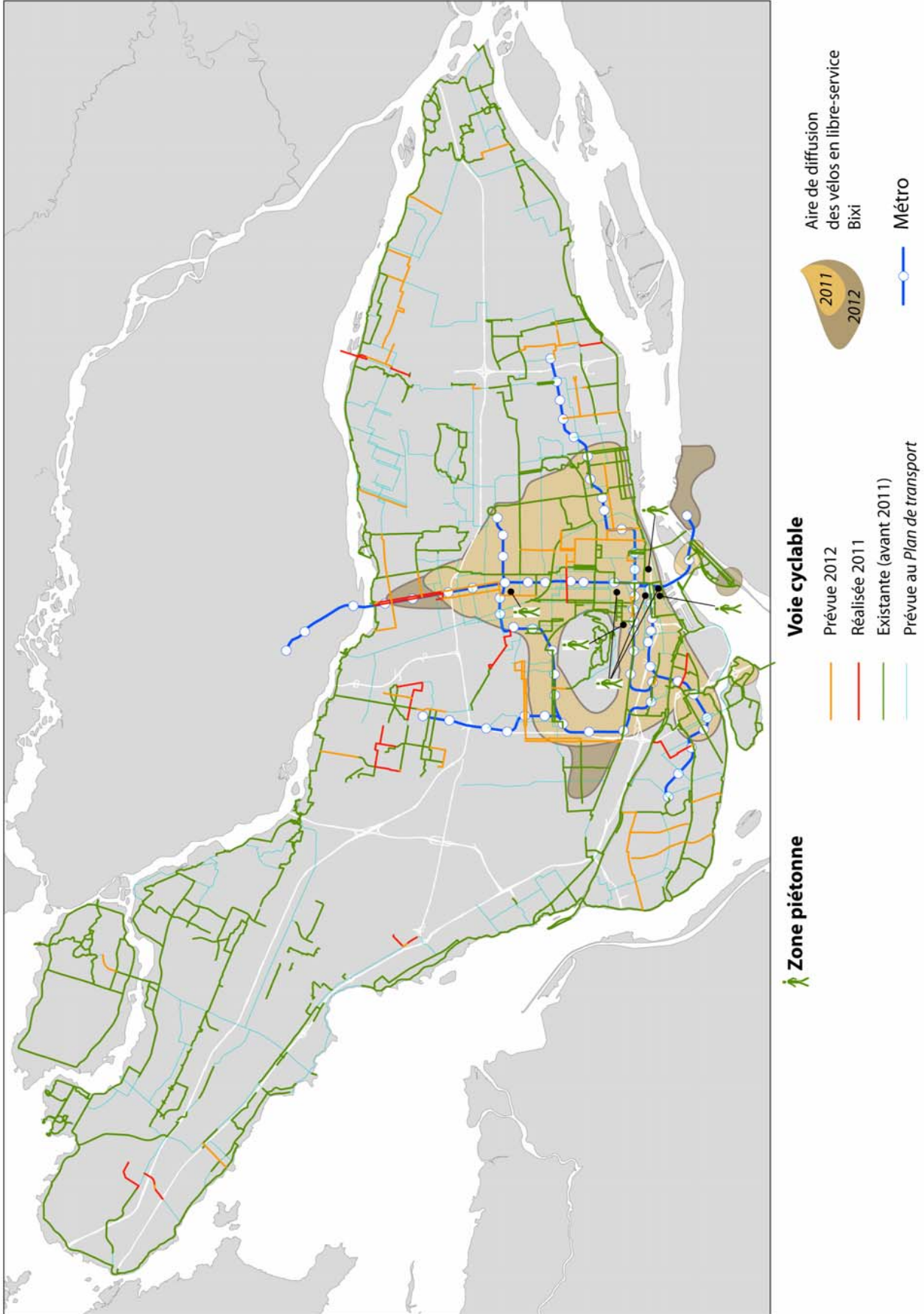
Utilisation du vélo

L'augmentation soutenue de la clientèle cycliste dépasse l'expansion du réseau cyclable. Les compteurs installés aux abords des voies cyclables les plus populaires témoignent de l'engouement des Montréalais pour le vélo. Déjà, au cours des sept premiers mois de 2012, une hausse de près de 11 % des passages cyclistes a été observée par rapport à 2011 et ce, à sept sites de compteurs. Cette augmentation constitue une progression constante depuis 2009, année où les premiers compteurs ont été implantés.

Si le cyclisme récréatif a toujours été répandu à Montréal, les gains récents de l'achalandage semblent s'expliquer par la progression du cyclisme dit utilitaire. En effet, une analyse des comptages révèle une très forte utilisation les jours de semaine avec une affluence marquée lors des périodes de pointe. Cette mutation des comportements s'accorde avec les orientations du *Plan de transport*.

³ La Société de vélo en libre-service (SVLS) est un organisme à but non lucratif chargé de la conception, du développement et de l'exploitation du BIXI.

Figure 6 | Interventions en transport actif réalisées



Synthèse des interventions

Le [Tableau 5](#) donne un bref aperçu des interventions selon leur état d'avancement en 2011, de même que les étapes à venir.

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 5 | Synthèse des chantiers de transport actif du Plan de transport

Ch	Interventions	Ph.	État d'avancement en 2011	Prochaines étapes
13	Doubler le réseau cyclable			
	Développement du réseau cyclable	P3	Réalisation de 26 km de voies cyclables dont l'axe nord-sud Berri-Lajeunesse.	Mise en œuvre du programme 2012-2013 : 46 projets soit 35 km, dont le prolongement De Maisonneuve vers l'est, la poursuite de l'axe nord-sud, le réaménagement des abords du pont Viau.
		P3	<ul style="list-style-type: none"> Mise en place d'un premier sas vélo. Sécurisation de l'axe St-Urbain. 	Projet pilote d'une zone d'entrecroisement.
		P2		Mise en place de la Véloroute (sentier Oka-Mont-Saint-Hilaire de la CMM).
	Mise aux normes	P3	Interventions dans sept km de voies.	Dix projets de mises aux normes dont la partie ouest de la rue Rachel.
	Vélos en libre-service - BIXI	P4	<ul style="list-style-type: none"> Agrandissement du territoire desservi (trois nouveaux arrondissements). Ajout de 1035 points d'ancrage. Période d'utilisation sans frais étendue à 45 minutes. 	Ajout de six stations et de 70 vélos.
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"> Publication des trois premiers chapitres (géométrie des rues, voies cyclables, Quartiers verts) en 2012. Développement des autres chapitres en 2013-2014.
	Amélioration des conditions de pratique de la marche	C		Travaux en continu du <i>Comité consultatif en accessibilité universelle</i> de la Direction des transports
15	Consolider le caractère piétonnier du centre-ville et des quartiers centraux			
	Piétonnisation de certaines rues	P4	Fermeture saisonnière de Sainte-Catherine Est, Saint-Paul, McTavish et les abords du marché Jean-Talon.	Espaces piétons dans le Quartier des spectacles, l'avenue du Musée, Place d'Youville, avenue Victoria.
	Consolider le caractère piétonnier	P4	Aménagement complété de la place d'Armes.	Parachèvement du Quartier des spectacles.

Des interventions intégrées pour les quartiers de Montréal : aménagement, sensibilisation et contrôle.



Sécurité et qualité de vie

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

Réalisations 2011

En 2011, les actions dans le domaine de la sécurité ont porté sur trois volets.

Adapter l'aménagement des rues

La Ville est intervenue à 22 nouveaux carrefours dans le cadre du programme de sécurisation d'intersections. Au total, ce sont 136 carrefours qui ont été sécurisés depuis le début du programme en 2007. Il est prévu qu'en 2012, Montréal intervienne à 50 intersections et endroits critiques du réseau routier.

La Ville profite de plus en plus de la réalisation de divers projets d'entretien et de reconstruction pour y intégrer des mesures de sécurisation. C'est notamment le cas des travaux de réfection du pont d'étagement au dessus de l'autoroute 25, réalisés en 2010-2011 et qui ont permis de sécuriser l'intersection du boulevard Louis-H.-La Fontaine, en direction sud, à la hauteur du pont Curatteau.

La Ville a aussi poursuivi ses efforts pour améliorer la sécurité des usagers vulnérables (piétons et cyclistes). Ainsi, 12 feux à décompte numérique à l'usage des piétons ont été installés de même que 20 contrôleurs numériques de feux assurant une meilleure répartition de la circulation aux intersections.

Depuis le début du programme de mise aux normes des feux de circulation, ce sont 820 feux qui ont été modernisés, incluant 502 feux piétons à décompte numérique et 100 feux sonores.

Montréal a adopté en juin 2011 une politique d'accessibilité universelle que la Ville s'engage à intégrer dans les activités municipales, selon les ressources disponibles.

Changer le comportement des usagers

L'implantation de la limite de vitesse à 40 km/h dans les rues locales a été complétée en décembre 2010. Le Service de police de la Ville de Montréal (SPVM) a intensifié le contrôle policier en 2011 afin de faire respecter cette nouvelle signalisation. Cette stratégie a porté fruit puisque Montréal ne compte aucune collision fatale attribuable à ce type d'infraction.

Des campagnes de sécurité concertées ainsi que des opérations policières ciblées ont été menées par le 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 chez les 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.

Les policiers de Montréal ont émis, en 2011, un peu plus de 425 900 constats d'infraction au *Code de la sécurité routière*. Les opérations de prévention et les interventions auprès des piétons ont plus que doublé par rapport à 2010, passant de 1389 à 3196. Ces opérations ont abouti à l'émission de 16 026 constats d'infraction aux piétons fautifs. Une attention particulière a été portée aux cyclistes en 2011. Les agents du SPVM ont émis aux cyclistes qui n'ont pas respecté le *Code de la sécurité routière* quelques 6809 constats d'infraction, soit 39 % de plus qu'en 2010.

La Ville a également poursuivi en 2011 sa collaboration avec le MTQ dans le projet pilote de radars photo.

Gabarit virtuel pour les viaducs

Le projet de gabarit virtuel est l'outil mis au point et proposé par la Ville et l'Agence métropolitaine de transport afin d'éviter que des structures stratégiques telles que des viaducs, des ponts et des passerelles soient heurtées par des camions. Un gabarit virtuel a été installé dans la rue Guy, une importante artère du centre-ville de Montréal dans laquelle un nombre élevé d'impacts est recensé.

Le gabarit virtuel a démontré son efficacité et le nombre d'impacts est tombé à zéro depuis son implantation le 6 février 2012 (comparativement à quatre collisions par mois en moyenne). Cette mesure a permis de sécuriser le viaduc et, par conséquent, de rendre plus fiable le service de trains de banlieue qui l'utilise.

Bureau de la sécurité des déplacements

Afin d'augmenter l'efficacité des actions, deux rencontres de la Table de concertation municipale avec les arrondissements ont eu lieu. Ces rencontres ont constitué des lieux d'échanges et de partage d'informations et de pistes de solutions sur des problématiques de sécurité précises, soit l'état d'avancement du programme de mise aux normes des feux, le Centre de gestion de la mobilité urbaine (CGMU) et les zones scolaires.

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 (AQTR) et l'Association des transports du Canada (ATC). C'est d'ailleurs lors du congrès de cette dernière association, à Edmonton, que la Ville a reçu le *Prix d'ingénierie en sécurité routière* pour le projet d'implantation du 40 km/h.

En 2011, le nombre total de collisions ayant occasionné des lésions corporelles a baissé de 6,6 % par rapport à 2010, soit 18 collisions avec blessés graves et 375 avec blessés légers de moins. De plus, il y a eu une collision mortelle de moins en 2011, pour un total de 39 victimes.

Cependant, les piétons représentent encore une proportion élevée de la mortalité sur les routes (46 %), plus particulièrement les personnes âgées qui comptent pour les deux tiers des piétons décédés sur les routes. Quant aux cyclistes, malgré leur nombre croissant, le nombre de décès est resté stable (quatre décès en 2011), mais une baisse des collisions avec lésions corporelles de 14 % par rapport à 2010.

Actions destinées aux aînés :

Les besoins des aînés sont pris en compte de plus en plus systématiquement. À titre indicatif, les mesures suivantes sont prises sur le terrain :

- plusieurs modifications aux dix navettes Or du réseau de la STM conçues pour les personnes âgées : service cinq jours sur la navette Or- 257 à Rivière-des-Prairies, modification de la navette Or- 252 à Montréal-Nord, desserte du Pavillon du Souvenir par la ligne 212- Sainte-Anne;
- l'installation de feux piétons à décompte numérique et la révision de la programmation des feux pour tenir compte du temps de marche des personnes plus âgées;
- des mesures portant sur l'aménagement géométrique, la signalisation, l'éclairage public, le mobilier urbain, etc.;
- l'élaboration du plan d'action *Municipalités Amies des Aînés* de la Ville, dont la publication est attendue à l'automne 2012;
- l'élaboration du *Guide d'aménagement durable des rues de Montréal* et la participation aux travaux de divers groupes d'expertise touchant notamment l'innovation et le cadre réglementaire et normatif des transports (ATC, Table québécoise de sécurité routière, AQTR, Canadian Institute of Transportation Engineers).

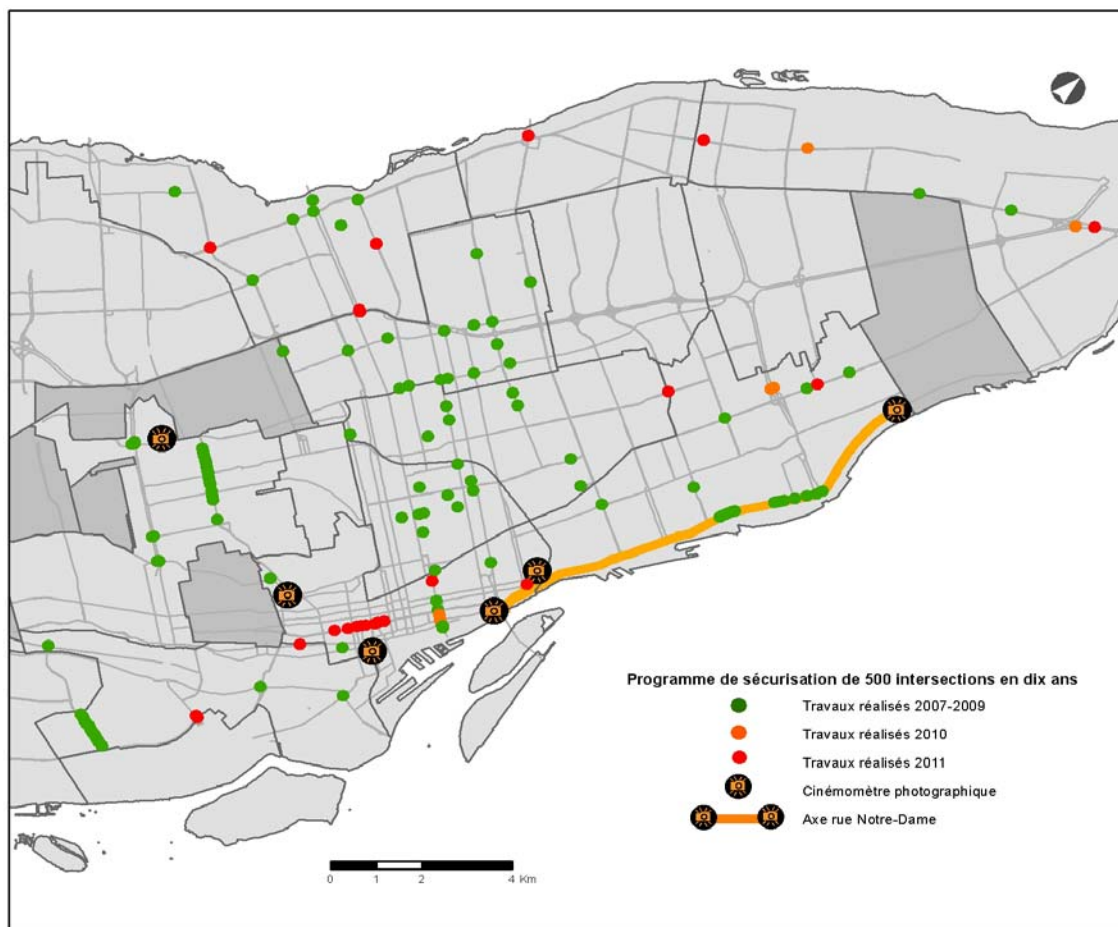
Tableau 6 | Évolution du nombre de collisions, de décès et de blessés, 2009-2011

Accidents par type et par gravité	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	% 2011 vs 2010
Accidents mortels	52 (54)	54 (56)	39 (39)	33 (33)	33 (35)	38 (38)	37 (39)	-2,6 %
Piétons décédés	24	27	24	18	20	19	18	-5,3 %
Cyclistes décédés	4	5	4	2	3	4	4	0,0 %
Accidents avec blessés graves	403	431	305	221	221	269	251	-6,7 %
Accident avec blessés légers	7 015	6 416	6 030	5 246	5 618	5 716	5 341	-6,6 %
Avec dommages matériels seulement	29 836	28 093	30 547	31 949	29 625	27 814	28 127	1,1 %
Total :	37 306	34 994	36 921	37 449	35 497	33 837	33 756	-0,2 %

Source : SPVM, *Bilan routier 2011, Portrait de la sécurité routière et de la circulation*

Note : Les données du tableau pour l'année 2010 comportent des ajustements par rapport à celles du même tableau dans le *Bilan 2010* du *Plan de transport*.

Figure 7 | Carrefours sécurisés, sites de radars photo et de surveillance aux feux rouges



Synthèse des interventions

Le tableau 7 donne un bref aperçu des interventions selon leur état d'avancement en 2011.

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 7 | Synthèse des interventions en matière de sécurité des déplacements et d'amélioration de la qualité de vie, 2011

Ch	Interventions	Ph.	État d'avancement en 2011	Prochaines étapes
16	Redonner aux résidants des quartiers montréalais la qualité de vie qui leur revient			
	Quartiers verts	P2	Concept du projet pilote finalisé et approuvé par le comité exécutif et l'arrondissement de Mercier-Hochelaga-Maisonneuve.	Travaux préparatoires à l'automne 2012.
	<i>Guide d'aménagement durable des rues de Montréal</i>	P3	Les chapitres 1 (géométrie des rues et marquage), 3 (pistes cyclables) et 12 (Quartiers verts) sont en cours de réalisation.	Dépôt en décembre 2012 des trois chapitres pour approbation par le comité de pilotage.
17	Accroître la sécurité des déplacements			
	Sécurisation de 50 carrefours par année	P3	136 carrefours sécurisés depuis le début du programme, dont 22 en 2011.	Poursuite du programme.
	Campagne de sensibilisation	P3	Campagnes Ville-SPVM-SAAQ et partenaires de l'île de Montréal. Thème : piétons, cyclistes, rentrée scolaire, déneigement et comportement des usagers.	Poursuite des campagnes.
	Cinémomètres photographiques	P3	Définir un partenariat avec le MTQ pour un déploiement permanent dans le réseau municipal.	Entente à finaliser avec le MTQ.
	Mise aux normes des feux de circulation	P3	820 feux mis aux normes depuis 2002. Phase 1 du programme terminée.	Moderniser 200 feux (amorce du programme de la phase 2).
	Bureau de la sécurité des déplacements	P3	Deux rencontres de la Table de concertation avec les arrondissements.	Démarrage de la Table de consultation avec les partenaires.
	Réduction de la limite de vitesse à 40 km/h	P4	Évaluation du projet en cours et intensification des opérations policières.	Évaluation détaillée en 2013 et poursuite des travaux avec la Table québécoise de sécurité routière sur la vitesse.

*Investissement de 81,1 M\$:
44,7 M\$ pour le maintien de la voirie
et 21,6 M\$ en développement.*



Réseau routier et transport à vocation économique

Construit depuis plusieurs décennies, le réseau routier montréalais se dégrade progressivement à chaque année et ce, en raison d'une circulation intense et de disponibilités financières insuffisantes. Montréal consent pourtant d'importants efforts de maintien et de reconstruction dans le cadre d'orientations stratégiques favorables à un meilleur partage de la chaussée entre tous les utilisateurs et un apaisement de la circulation. Le réseau routier, qui a atteint le stade de la maturité, doit aussi faire l'objet de développement en raison de l'évolution des besoins de mobilité et du développement urbain.

Réalisations 2011

Maintien des actifs et réfection routière

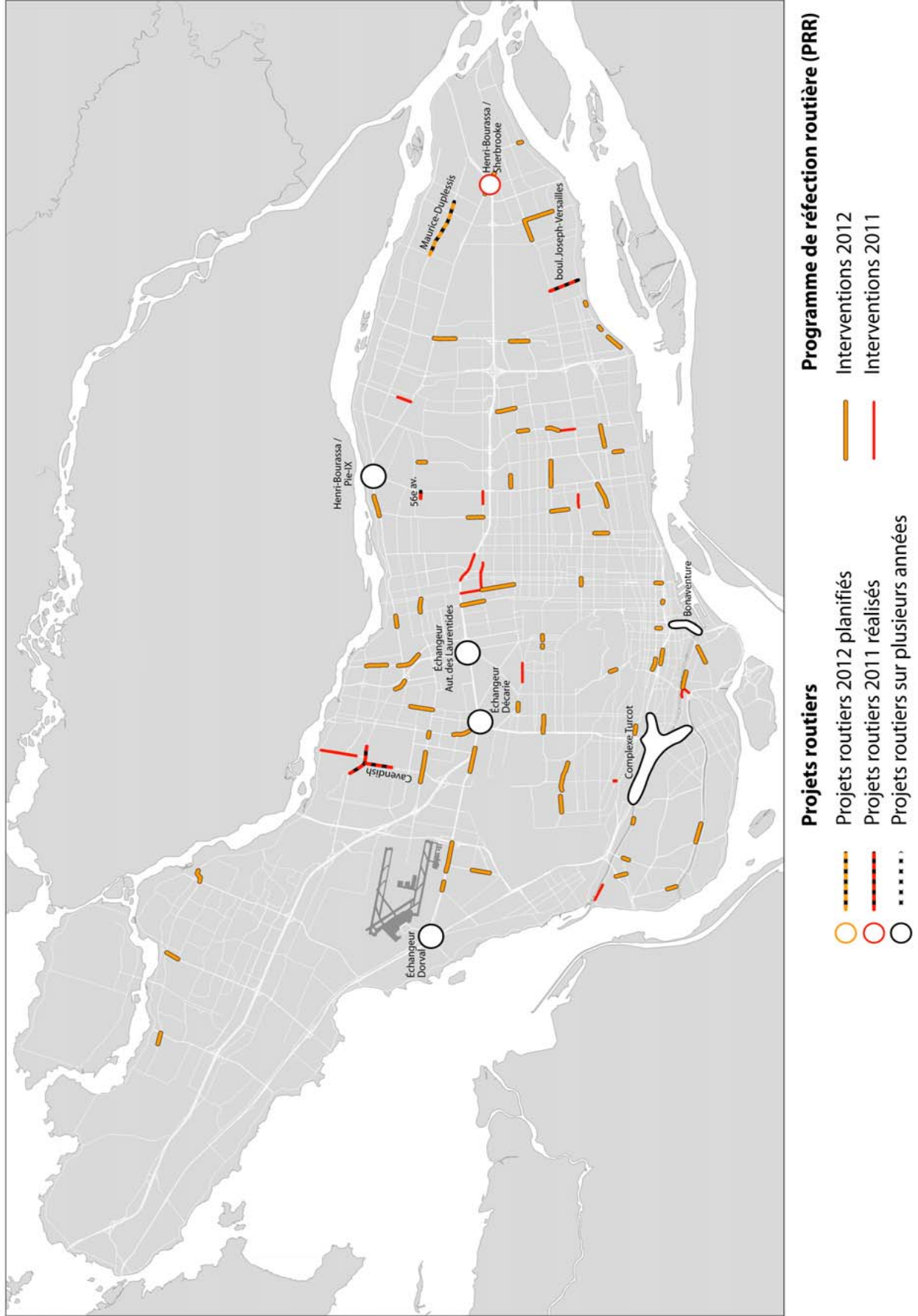
L'amélioration de la qualité du réseau routier s'effectue par le biais de deux programmes : les programmes de réfection routière et les programmes de réfection des structures. Les projets sont sélectionnés selon une stratégie d'interventions bien définie permettant d'atteindre le niveau de service établi le plus rapidement possible et au meilleur coût.

Les investissements dans le réseau routier ont totalisé 81,1 M\$ en 2011, essentiellement pour le maintien et le réaménagement de la voirie (44,7 M\$) et le développement de rues (21,6 M\$) pour l'accès aux secteurs en développement. Les projets issus du *Plan de transport* complètent ce montant avec 11,6 M\$ au chapitre des réaménagements et des améliorations et 3,1 M\$ pour le développement.

La [Figure 8](#) montre la localisation des interventions réalisées en 2011 dans le réseau artériel ainsi que les projets inscrits à la programmation 2012.

Pour l'année 2012, en plus des investissements de 80 M\$ pour les artères, un montant additionnel de 20 M\$ est alloué au programme de réfection des rues collectrices et de 75 M\$ pour les rues locales.

Figure 8 | Interventions dans le réseau routier artériel



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

Le projet consiste à réaménager les infrastructures routières aux abords de l'aéroport, incluant un réseau cyclable et piétonnier, et améliorer le service de transport en commun par autobus.

À la fin de l'année 2011, 120 M\$ avaient été investis cumulativement dans divers travaux associés à ce chantier majeur évalué à 350 M\$. La contribution cumulée de l'agglomération montréalaise était de 18 M\$ sur une contribution maximale fixée à 40 M\$, selon une entente entre le ministère des Transports du Québec (MTQ) et Montréal signée en octobre 2009. Le Programme triennal d'immobilisations 2012-2014 de l'agglomération prévoit des débours de 5,8 M\$ pour 2012.

L'échéancier révisé par le MTQ prévoit la fin des travaux en 2018.

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

Le projet du boulevard Maurice-Duplessis est principalement associé à la mise en service prochaine du train de l'Est, mais aussi à une volonté de développement urbain dans un secteur à fort potentiel. À l'automne 2011, les plans et devis ont été complétés. Un premier appel d'offre a été lancé à la fin de l'année, en vue de débiter les travaux au début de 2012 et de permettre l'accès à la future gare Rivière-des-Prairies.

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

Le prolongement de la 56^e rue permet d'assurer l'accessibilité routière à la future gare Montréal-Nord du train de l'Est située à la limite de cet arrondissement et de celui de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension. Le processus d'appel d'offres pour la construction de la rue s'est déroulé à l'automne 2011 afin d'amorcer les travaux au cours de l'année 2012.

Raccordement des boulevards Cavendish et Henri-Bourassa

Les travaux de raccordement des boulevards Cavendish et Henri-Bourassa ont été complétés en 2011, permettant de désenclaver le secteur résidentiel des Bois-Francis de l'arrondissement de Saint-Laurent. La conception du carrefour Cavendish/Henri-Bourassa permet la réduction de transit vers le boulevard Toupin.

Carrefour Pie-IX/Henri-Bourassa

Il s'agit de remplacer l'échangeur actuel par un carrefour à niveau avec la présence de feux de circulation. Le projet vise également à créer une porte d'entrée significative à Montréal, tout en accommodant les besoins en transport en commun (SRB Pie-IX) et des modes actifs.

L'avant-projet pour le réaménagement de l'intersection a été complété en 2011. Certains travaux de démolition sélective aux abords du site ont été réalisés à la fin de 2011. Le viaduc sera démoli d'ici la fin de 2012 et reconstruit d'ici la fin de 2014. Le MTQ effectuera des réparations majeures au pont Pie-IX entre 2014 et 2016.

Autres projets routiers municipaux

Une étude de faisabilité d'un lien urbain dans l'emprise de l'autoroute 440 a été réalisée en avril 2011 pour le compte de la Ville. Le rapport a été présenté et transmis au MTQ. La Ville et le MTQ ont par la suite examiné des solutions de raccordement avec l'autoroute 40. L'aménagement du boulevard dans l'emprise de l'autoroute 440 est nécessaire au développement du secteur de Pierrefonds-Ouest.

Des démarches ont été entreprises en 2011 en vue de l'acquisition de l'emprise du futur boulevard Jacques-Bizard, un axe de près de 2,3 km, entre la rue Oakwood à Pierrefonds-Roxboro et l'autoroute 40 à Pointe-Claire. Ce boulevard comblera en partie les déficiences du réseau artériel de l'Ouest-de-l'Île et améliorera l'accessibilité de l'île Bizard.

La démolition de l'échangeur de type autoroutier entre la rue Sherbrooke et le boulevard Henri-Bourassa dans l'est constitue une phase préalable au réaménagement complet de la rue Sherbrooke dans l'arrondissement de Rivière-des-Prairies-Pointe-aux-Trembles.

Vue futuriste carrefour Pie-IX/Henri-Bourassa



Gestion de la circulation

La phase I du programme de mise aux normes s'est terminée en 2011. Amorcée en 2002, cette première phase comptait 800 feux de circulation à mettre aux normes. La deuxième phase de ce programme a débuté en 2008 et touche près de 1200 feux de circulation, dont 20 ont été mis aux normes en 2011.

La mise en service des équipements de gestion dynamique des feux de circulation dans l'axe Crémazie s'est poursuivie en 2011 et devrait se terminer en 2013. Quant au système de gestion dynamique dans la rue Sherbrooke Est, un mandat a été donné pour déterminer les différents paramètres de contrôle. L'implantation de ces paramètres sur le terrain devrait avoir lieu en 2012. Ces systèmes vont permettre de gérer la circulation en temps réel, en fonction des volumes mesurés de véhicules et, par conséquent, d'optimiser la capacité routière.

Le Centre de gestion de la mobilité urbaine (CGMU) a continué son développement :

- un devis pour l'acquisition d'un système de gestion de la circulation avancée a été finalisé;
- un réseau de télécommunication qui relie les composantes sur le terrain au CGMU a été implanté sur le territoire du centre-ville;
- un système d'affichage et de distribution vidéo a été installé;
- une dizaine de caméras de surveillance et de comptages ont été déployées dans le territoire du centre-ville.

Optimisation de l'autoroute Métropolitaine (autoroute 40)

Le MTQ s'est engagé à optimiser l'autoroute Métropolitaine à l'aide d'une série d'interventions, notamment en réaménageant consécutivement de principaux échangeurs. Les travaux de réfection de l'échangeur autoroute 40/Décarie, le plus important du tronçon révisé, ont débuté en juin 2010 et se sont poursuivis en 2011. Les interventions ont principalement porté sur la partie nord de l'échangeur.

Un traitement similaire a été réservé à l'échangeur qui relie les autoroutes Métropolitaine et des Laurentides, afin d'en améliorer l'efficacité et la sécurité. Les travaux se poursuivent en 2012.

Complexe Turcot

Le MTQ reconstruit le complexe autoroutier Turcot qui comprend les échangeurs Turcot, De La Vérendrye, Angrignon et Montréal-Ouest et des sections des autoroutes 10, 15, 20 et 720.

Des travaux préparatoires ont été amorcés en 2011 pour la mise en œuvre de ce chantier, qui s'échelonne sur sept ans. L'avant-projet définitif a été déposé en février 2012.

Transport des marchandises et déplacements à vocation économique

Les activités de transport à vocation économique ont évolué au rythme de la croissance de l'économie montréalaise. L'aéroport Montréal-Trudeau a bénéficié de la forte reprise de trafic aérien qui s'est poursuivie en 2011 à l'échelle mondiale, en enregistrant un achalandage record de 13,7 M de passagers, dont 38 % dans le secteur international. Quant au Port de Montréal, il a fracassé en 2011 le record de tonnage de 2008 avec 28,3 M tonnes, dont 12,5 étaient conteneurisées.

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. Jusqu'à ce jour, les investissements dans la région montréalaise n'ont pas été à la hauteur des attentes et du rôle de plaque tournante du transport des marchandises que joue la métropole.

En mars 2012, le gouvernement fédéral a toutefois consenti un investissement de 15,1 M\$ dans un projet d'optimisation des aires de manutention de conteneurs au port de Montréal, en vue d'augmenter la capacité de manutention portuaire. Au terme du projet, à la fin mars 2014, la capacité totale de manutention des conteneurs au port de Montréal aura été portée à 1,8 M de conteneurs équivalent vingt pieds, soit une augmentation de 12,5 %. Le coût total des travaux est évalué à 39,25 M\$.

La vocation de plaque tournante sera sans doute mise en valeur par la création de la *Grappe métropolitaine de la logistique et du transport de Montréal*. Cette initiative publique et privée vise à saisir les opportunités de développement, à améliorer l'accessibilité et la fluidité, à identifier les meilleures pratiques et technologies, ainsi qu'à travailler à harmoniser et à simplifier la réglementation. Un premier forum de mobilisation a été tenu en novembre 2011 et, en juin 2012, démarraient les activités de la Grappe avec une participation financière de la Communauté métropolitaine de Montréal de 500 000 \$ pour trois ans.

Accessibilité routière du port de Montréal

Avec la croissance projetée des activités portuaires et du trafic routier qui l'accompagne, Montréal vise une amélioration des accès routiers aux installations de manutention. Trois projets majeurs d'amélioration de l'accessibilité au port en sont à diverses phases de réalisation.

Un premier tronçon de l'axe Joseph-Versailles (anciennement Lakefield) à Montréal-Est, entre les rues Notre-Dame et Sherbrooke, a été inauguré le 4 novembre 2011. Cet axe permet aux camions d'éviter l'avenue Georges-V. Les deux autres projets concernent la reconfiguration de l'axe de l'autoroute 25 et de la rue de Boucherville et le prolongement du boulevard de l'Assomption, de la rue Hochelaga à la rue Notre-Dame. Dans le cadre de ces projets, Montréal est impliquée en partenariat avec le MTQ et l'Administration portuaire de Montréal.

Par ailleurs, la Ville et le MTQ ont conclu en mai 2012 un cadre de collaboration dans le but d'optimiser le concept d'aménagement du boulevard de l'Assomption et de son périmètre. Les accès au Port de Montréal seront améliorés et rencontreront les objectifs stratégiques et opérationnels de chacune des parties.

Réseau de camionnage 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. La Direction des transports assure la coordination de la démarche ainsi que le soutien aux arrondissements et aux villes liées.

Autoroute 25 et accès au port de Montréal



Synthèse des interventions

Le [Tableau 8](#) présente un bref aperçu des interventions selon leur état d'avancement en 2011 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 dans le réseau routier et en faveur du transport à vocation économique

Ch.	Interventions	Ph.	État d'avancement en 2011	Prochaines étapes
7	Corridor Champlain-Bonaventure			
	Transformer l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain	P3	<ul style="list-style-type: none"> • Concept révisé et approuvé par le comité exécutif en 2010. • Plans et devis en cours. • Début des travaux préparatoires en 2011. 	<ul style="list-style-type: none"> • Travaux d'infrastructures en cours. • Fin prévue des travaux en 2015.
11	Modernisation de la rue Notre-Dame			
	Projet de modernisation	P1	<ul style="list-style-type: none"> • Tronçon Souigny complété en 2009. • Activités du bureau de projet arrêtées depuis mars 2010. 	Cadre de collaboration Ville-MTQ pour l'amélioration des accès au port de Montréal par le prolongement du boulevard de l'Assomption et de l'avenue Souigny (mai 2012).
12	Réaliser le Train de l'Est			
	Prolonger le boulevard Maurice-Duplessis	P2	<ul style="list-style-type: none"> • Plans et devis complétés. • Appel d'offre lancé fin 2011. 	Début des travaux en 2012.
	Réaliser la 56 ^e Rue pour accéder à la gare Montréal-Nord	P2	Appel d'offre lancé fin 2011.	Début des travaux en 2012.
18	Entretenir et compléter le réseau routier de l'île			
	Programme de réfection du réseau routier	P3	44,7 M\$ en 2011.	Poursuivre le programme de maintien des actifs de voirie
	Mettre aux normes les feux de circulation	P3	<ul style="list-style-type: none"> • Phase 1 terminée en 2011 (800 feux mis aux normes). • Phase 2 (20 feux en 2011). 	Phase 2 amorcée (200 feux en 2012).
	Implanter la gestion dynamique des feux	P3	<ul style="list-style-type: none"> • Implantation terminée dans les axes Henri-Bourassa et Pie-IX. • Poursuite de l'implantation dans l'axe Crémazie. 	<ul style="list-style-type: none"> • Crémazie en 2013. • Sherbrooke Est à compléter d'ici 2013.

Tableau 8 | Synthèse des interventions dans le réseau routier et en faveur du transport à vocation économique (suite)

Ch.	Interventions	Ph.	État d'avancement en 2011	Prochaines étapes
18	Entretien et compléter le réseau routier de l'île (suite)			
	Prolonger le boulevard Jacques-Bizard	P1	Démarches en vue de l'acquisition des emprises.	Étude des solutions en 2013.
	Aménager le boulevard 440	P2	<ul style="list-style-type: none"> Étude de faisabilité. Examen des solutions de raccordement avec l'autoroute 40 par la Ville et le MTQ. 	<ul style="list-style-type: none"> Études préparatoires en 2012. Avant-projet préliminaire en 2013.
	Raccorder les boulevards Cavendish et Henri-Bourassa	P4	Raccordement complété.	Travaux de paysagement.
	Réaménager le complexe Turcot	P3	Amorce des travaux préparatoires.	Dépôt de l'avant-projet définitif (février 2012).
	Réaménager le carrefour Pie-IX/Henri-Bourassa	P2	<ul style="list-style-type: none"> Avant-projet terminé. Travaux préparatoires. 	Amorce des travaux en juin 2012.
	Optimiser l'autoroute Métropolitaine	P3	Poursuite de travaux de réfection des échangeurs des autoroutes 40/Métropolitaine et 40/des Laurentides.	Fin prévue des travaux en 2012-2013.
19	Faciliter le transport des marchandises et les déplacements à vocation économique			
	Réaménager l'échangeur Dorval	P3	Travaux réalisés pour des investissements cumulés de 120 M\$.	Fin des travaux en 2018.
	Étendre le réseau de camionnage	P3	Réseau adopté pour 13 arrondissements et trois villes reconstituées.	<ul style="list-style-type: none"> Adoption des règlements de camionnage pour les autres entités. Publication de la carte du réseau.
	<i>Porte continentale Ontario-Québec</i>	P2	Forum de mobilisation pour la <i>Grappe métropolitaine de la logistique et du transport de Montréal.</i>	Démarrage de la Grappe en juin 2012.
	Accessibilité routière du port de Montréal	P3	Parachèvement du boulevard Joseph-Versailles à Montréal-Est.	<ul style="list-style-type: none"> Définition du concept d'aménagement de l'autoroute 25. Cadre de collaboration Ville-MTQ pour le boulevard de l'Assomption.

*Investissement de près de 500 M\$
en transport par Montréal.*



Financement, gouvernance et planification locale

Contexte

Financement du Plan de transport

La mise en œuvre du *Plan de transport* s'est poursuivie en 2011. Le chapitre sur la synthèse des dépenses fait état de dépenses brutes⁴ de 133,8 M\$ dans des projets du Plan pour lesquels Montréal est maître d'œuvre, sans compter ceux mis de l'avant par les partenaires.

Montréal a réalisé de nombreux projets dans son champ de compétences, notamment en transport collectif, vélo, marche, sécurité et 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 grands projets tardent cependant à se réaliser. Les études progressent dans plusieurs cas sans toutefois atteindre un niveau décisionnel suffisant pour leur réalisation par les partenaires impliqués. De plus, plusieurs grands projets du *Plan de transport* sont liés au financement métropolitain dans la mesure où ces projets ont une portée plus grande que l'île de Montréal.

La *Politique québécoise du transport en commun* (PQTC) du gouvernement du Québec a bien rempli sa mission depuis 2007 et s'est terminée en 2011. Elle a été reconduite en 2012. Elle a grandement stimulé l'offre de services de transport collectif et a fortement aidé la réalisation du **chantier 5**. Montréal et la Société de transport de Montréal (STM) demande un renouvellement de cette politique pour la période 2013-2017.

Pour faire sa part dans le financement des projets du Plan, Montréal a besoin d'un total de 240 M\$ par année en fonds propre. En 2011, sans les subventions, la Ville a dépensé 84 M\$ pour la réalisation du *Plan de transport*.

⁴ 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. En août 2011, face aux enjeux soulevés du maintien des infrastructures routières dans la région, le maire a réitéré les demandes de Montréal d'obtenir un financement accru qui prendrait la forme de taxes sur l'essence et d'un péage.

Entretemps, Montréal a assuré le financement en partie de son *Plan de transport*. En plus de la nouvelle taxe sur le stationnement dans le centre-ville en vigueur depuis 2010, une nouvelle taxe de 45 \$ par véhicule immatriculé dans le territoire de Montréal permet depuis juillet 2011 de percevoir, à terme, 30 M\$ de revenus annuels pour soutenir le transport collectif.

De plus, un groupe de réflexion piloté par la Chambre de commerce du Montréal métropolitain a reçu le mandat, en décembre 2011, de proposer un montage financier pour poursuivre les plans et devis et la réalisation du tramway de Montréal.

Financement du transport en commun métropolitain

Entérinée dans le budget 2010 du gouvernement du Québec, la proposition des élus de la région de Montréal sur le financement des composantes du système métropolitain de transport (trains de banlieue, autobus métropolitains, équipements régionaux, tarification métropolitaine) nécessite une révision de la loi de l'Agence métropolitaine de transport (AMT). Cette proposition prévoit que les municipalités de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) se partageraient les charges métropolitaines nettes (exploitation et immobilisations) sur la base de l'achalandage.

Le gouvernement du Québec a fait un premier pas dans l'opérationnalisation de cette proposition en permettant une hausse de 1,5 ¢ le litre de la taxe sur l'essence dans la région de Montréal, pour générer les 55 M\$ annuels requis par la proposition. La taxe régionale sur l'essence est donc passée à 3 ¢ le litre depuis le 1^{er} mai 2010.

Par ailleurs, l'entente 2007-2011 sur le financement du déficit du métro par les municipalités de la CMM est à renouveler.

Le *Plan métropolitain d'aménagement et de développement* (PMAD), adopté par la CMM à la fin de 2011, chiffre à 23 G\$ les besoins de financement pour la réalisation de l'ensemble des projets de transport en commun dans la région.

Le mémoire de la CMM, adressé au gouvernement du Québec dans le cadre de la préparation du budget provincial, proposait de hausser graduellement, à 13 ¢ le litre, la taxe régionale sur l'essence perçue par l'AMT et dédiée au transport collectif métropolitain. Les recettes seraient distribuées conformément aux règles de partage de la CMM.

La CMM, Montréal et la STM ont uni leurs voix pour réclamer une première hausse de 5 ¢ le litre dès 2011. Cette hausse aurait représenté des revenus supplémentaires de 160 M\$ par année, pour financer la part municipale des projets métropolitains de transport collectif prioritaires par la CMM, soit le maintien des actifs, le développement du métro, le SRB Pie-IX, le train de l'Ouest et des mesures préférentielles pour autobus.

À terme, une seconde hausse de 5 ¢ le litre était demandée pour financer la part municipale des autres projets prévus au *Plan stratégique 2020* de la STM, notamment le maintien des actifs du métro. La proposition globale de hausse de la taxe sur l'essence n'a pas été retenue dans le budget 2011 du gouvernement du Québec.

Financement des services de transport collectif

Depuis 2006, le gouvernement du Québec déploie sa 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, qui est alimenté par une taxe sur le carbone perçue auprès des entreprises énergétiques en proportion de leurs émissions de GES.

C'est grâce au financement prévu par la PQTC que la STM a pu déployer depuis 2007 son *Programme d'amélioration des services*. Les 110 M\$ investis dans le cadre de ce programme, financés à parts égales par l'agglomération montréalaise et par le MTQ, ont porté fruit. La STM a en effet dépassé les objectifs d'offre de service, avec une offre globale augmentée de 21 %. L'achalandage a, quant à lui, dépassé la cible de 8 % avec une hausse de 11,4 % entre 2007 et 2011.

Sur le plan municipal, l'agglomération de Montréal a grandement accru son soutien au transport collectif : en incluant sa contribution à la Société de financement des infrastructures locales, la contribution de Montréal à la STM est passée de 323,7 M\$ en 2008 à 372,9 M\$ en 2011, soit une hausse de 15,2 % en quatre ans. Par ailleurs, Montréal a contribué 47,7 M\$ en 2011, en hausse de 11,9 % par rapport à 2010.

Les utilisateurs ont également été mis à contribution. 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 utilisateurs au financement de l'exploitation des services de la STM est ainsi passée de 416 M\$ en 2007 à 533 M\$ en 2011, 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 prend 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. En 2011, Montréal et la STM ont demandé au gouvernement du Québec d'augmenter l'enveloppe du Fonds pour que les sommes versées à la STM passent de 50 à 200 M\$ en 2020. La bonification de la PQTC devrait 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 à la fin de 2011, constitue une réponse planifiée pour faire face aux défis des changements climatiques, en portant l'achalandage de 404,8 M de déplacements en 2011 à 540 M 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.

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, en février 2010, pour demander au gouvernement du Québec de modifier les règles d'approbation, par le conseil de la CMM, du budget, du programme triennal d'immobilisation (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, sans approbation par défaut;
- approbation du PTI de l'AMT aux 2/3 des voix du conseil de la CMM, au lieu d'une simple consultation. En cas de refus d'approbation, deuxième vote à la majorité simple après un délai de 30 jours;
- 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 du transport).

Le gouvernement du Québec n'a pas encore officiellement réagi à la demande des élus de modifier les règles d'approbation des instruments décisionnels de l'AMT.

Par ailleurs, la CMM a franchi un pas historique en décembre 2011 avec l'approbation de son PMAD par le gouvernement du Québec. Ce Plan affirme le besoin de baliser le développement démographique dans le territoire par une densification plus grande, la mise en place de TOD (*transit oriented development*) axé sur le transport collectif et le développement accéléré des réseaux de transport en commun.

Il constitue également le document régional de référence autour duquel se cristallise tout le problème de l'opérationnalisation des orientations et de ses projets, dans un cadre de gouvernance du transport métropolitain confié actuellement à l'AMT.

De façon corollaire, le financement des projets et des services nécessaires pour actualiser la vision intégrée de l'aménagement du PMAD n'est pas complètement acquis et constitue le cœur de la problématique d'ensemble du financement dans la région.

Un exercice de priorisation des projets, d'une valeur de 23 G\$, s'avère cependant nécessaire afin de cerner les besoins précis de financement supplémentaire.

Réalisations 2011

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 la même année.

De plus, la mise en œuvre des deux plans qui couvrent de territoire d'arrondissement s'est poursuivie.

Plan de transport intégré du Mont-Royal

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

- suivis et observations en raison de la fermeture de la chaussée sud du chemin Remembrance;
- réalisation d'un portrait et d'un diagnostic du stationnement dans le mont Royal (parc du Mont-Royal et institutions limitrophes) et identification des mesures d'intervention requises afin de réviser l'offre de stationnement;
- planification des tronçons 4C et 5 (parc du Troisième sommet) du chemin de ceinture du mont Royal;
- poursuite de la révision de la signalisation d'acheminement sur le mont Royal.

Plan de gestion des déplacements du Vieux-Montréal

Plusieurs éléments du *Plan de gestion des déplacements du Vieux-Montréal* ont été réalisés, notamment :

- fin du réaménagement de la place d'Armes, y compris l'implantation de feux piétons;
- étude et élaboration en cours des plans pour le réaménagement de la rue Saint-Paul entre la place Jacques-Cartier et le rue Berri;
- ajustement, par la STM, du service de la ligne- 715 (anciennement 515);
- maintien de la voie réservée pour autobus dans la rue de la Commune, à l'ouest du boulevard Saint-Laurent;
- mise à jour et identification claire des aires spécifiques de stationnement, d'embarquement et de débarquement des autocars touristiques;
- interconnexion des rues Saint-Hubert, Amherst et Saint-André à la rue de la Commune (en cours par l'arrondissement de Ville-Marie);
- installation de postes de comptage permanents pour assurer un suivi continu des débits de circulation entrants et sortants du Vieux-Montréal (étude complétée);
- requalification de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain, travaux préparatifs en cours;
- réorganisation des aires d'attente pour taxis à proximité de la place d'Armes et du palais de justice;
- réduction du nombre de permis de calèches.

Plan directeur de gestion des déplacements du centre-ville

- Le *Plan directeur de gestion des déplacements du centre-ville* est englobé dans un nouveau *Plan d'accessibilité au centre-ville et à l'île de Montréal* (amorcé en 2012) en raison des problématiques anticipées d'accès au centre-ville et à l'île;
- Le développement des outils informatiques de modélisation des déplacements s'est poursuivi pour couvrir l'ensemble de l'île.

Interventions en cours en 2012

Plan de transport intégré du Mont-Royal

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

- consolidation du réseau cyclable : réalisation d'une voie cyclable dans la rue Decelles, entre le boulevard Édouard-Montpetit et l'avenue Troie;
- réalisation des tronçons 4C et 5 (parc du Troisième sommet) du chemin de ceinture du mont Royal;
- planification des tronçons 4AB (École Polytechnique) et 6 (boisé Outremont) du chemin de ceinture du mont Royal;
- planification du chemin de traverse;
- réalisation de concepts d'aménagement illustrant une optimisation de l'offre de stationnement dans la montagne et les mesures d'intervention requises;
- poursuite du projet d'implantation d'une navette écologique sur la montagne (projet pilote dans le Vieux-Port) et de la révision de la desserte en transport en commun du secteur;
- étude de réaménagement des intersections Camilien-Houde/Mont-Royal, Côte-Sainte-Catherine/Mont-Royal, Côte-Sainte-Catherine/Parc et Mont-Royal/Parc de façon à offrir une configuration digne d'un pôle d'accueil à la montagne, à sécuriser et à améliorer les conditions de déplacement des usagers, particulièrement des piétons, à réduire la circulation de transit sur le mont Royal et à réduire les vitesses de déplacement des véhicules.

Plan de transport intégré du Vieux-Montréal

Le *Plan de transport intégré du Vieux-Montréal* prévoit la réalisation de l'intervention suivante :

- des travaux de réhabilitation pour assurer la sécurité des piétons, notamment la réhabilitation du tunnel Champ-de-Mars.

Plan directeur de gestion des déplacements du centre-ville

Les multiples entraves que subissent nos réseaux routiers et de transport collectif affectent la circulation des personnes et des marchandises. Ces pertes de capacité, ponctuelles ou permanentes, engendrent une pression supplémentaire pour l'ensemble des réseaux de transport et peuvent nuire tant à la vitalité économique de la Ville, en diminuant son attractivité, qu'à la qualité de vie des citoyens.

Le *Plan directeur de gestion des déplacements du centre-ville* déclinera les orientations, les stratégies, les politiques et les actions qui permettront de :

- maintenir, en tout temps, l'accessibilité au centre-ville et à l'île à un niveau adéquat;
- favoriser le transfert modal vers les transports collectifs,
- appuyer le développement économique;
- tenir compte des infrastructures en place, de celles à venir et de la nécessité d'en assurer leur maintien.

Le Plan couvrira principalement le centre-ville, tant en ce qui concerne ses accès que sa fonctionnalité interne. Considérant le rayonnement de celui-ci dans la région, les accès à l'île et les axes stratégiques dans le territoire de l'agglomération feront également l'objet d'une attention particulière dans la démarche. Il prévoit :

- d'être complété en juin 2013;
- de poursuivre le développement des outils informatiques de modélisation pour couvrir l'ensemble du territoire.

Synthèse des dépenses

Le transport représente le poste de dépenses le plus important pour Montréal. En effet, selon le rapport financier de la Ville, le transport a représenté en 2011 la moitié des immobilisations⁵ et 19 % des charges de fonctionnement⁶ de Montréal.

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

Les dépenses présentées dans ce chapitre sont conformes en tout point aux rapports financiers annuels de la Ville, des documents validés par le vérificateur général. Les immobilisations en transport correspondent donc à la définition du *Manuel de normalisation de la comptabilité municipale au Québec* du MAMROT.

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. Une sixième catégorie traite des autres actifs, qui regroupent notamment les dépenses liés aux ateliers de voirie et aux véhicules de service. Ces dépenses ne font pas partie du *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.

Types d'investissement

Le maintien des actifs est défini ici comme une simple remise à neuf des infrastructures initiales (exemples : réfection des structures ou programme *Réno-Stations* de la Société de transport de Montréal [STM]). Les investissements de type « réaménagement et amélioration » comprennent un renouvellement d'actifs permettant une amélioration substantielle du service offert à la clientèle (exemples : réaménagement du carrefour Henri-Bourassa/Pie-IX ou acquisition de nouveaux autobus par la STM). Le développement consiste à augmenter l'offre de transport, à déployer une nouvelle infrastructure ou un nouveau service (exemples : construction de voies cyclables ou prolongement du boulevard Cavendish).

⁵ Source : Rapport financier 2011 de la Ville de Montréal, p. 14

⁶ Source : Rapport financier 2011 de la Ville de Montréal, p. v

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, les données se limitent aux immobilisations acquises et capitalisées durant l'année, ce qui exclut certains coûts de projets et les avances de fonds pour les projets à venir.

Le chapitre présente également les contributions de Montréal à la STM et à l'Agence métropolitaine de transport (AMT), 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 2011 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 2011

Immobilisations totales

Les immobilisations en transport de la STM, de la Ville⁷ et de ses 19 arrondissements, ont totalisé 498,6 M\$ en 2011, dont 361,5 M\$ (72 %) pour le transport collectif (Tableau 9). L'essentiel de ce montant est attribuable à la STM qui a acquis des immobilisations de 255,2 M\$ pour maintenir ses actifs et de 105,1 M\$ spécifiquement pour les projets du *Plan de transport*, pour un total de 360,3 M\$. À ces investissements en transport collectif s'ajoutent 1,2 M\$ de projets réalisés par la Ville elle-même.

Les investissements dans le réseau routier sont plus importants en 2011. Ils totalisent 81,1 M\$, essentiellement pour le maintien et le réaménagement de la voirie (44,7 M\$) ainsi que le développement de rues et de nouveaux accès (21,6 M\$). Les investissements en transport actif, incluant la réfection et la construction de nouveaux trottoirs pour les piétons, ont atteint 25,4 M\$ en 2011⁸, alors que ceux liés à la sécurité et à la qualité de vie ont totalisé 4,1 M\$. À ces montants s'ajoutent 25,1 M\$ d'investissements pour d'autres actifs.

⁷ Ne comprend pas les villes reconstituées de l'agglomération montréalaise.

⁸ Les investissements en transport actif excluent les chiffres de BIXI, qui relève de la Société de vélo en libre-service.

Tableau 9 | Immobilisations en transport de Montréal, par catégorie, 2011 (réel)

(en M\$)	Hors Plan de transport		Plan de transport		TOTAL	
	Maintien et amélioration des actifs	Développement	Réaménagement et amélioration	Développement		
Transport collectif	255,2		62,9	43,4	361,5	72 %
Programme triennal d'immobilisations de la STM	255,2	-	62,2	42,9	360,3	
Programme triennal d'immobilisations de Montréal	-	-	0,7	0,5	1,2	
Transport actif	16,8	1,0	2,6	5,0	25,4	5 %
Sécurité et qualité de vie	0,1	-	4,0	-	4,1	1 %
Réseau routier et transport à vocation économique	44,7	21,6	11,6	3,1	81,1	16 %
Financement, gouvernance et planification locale	0,4	-	-	1,1	1,4	0 %
Autres actifs	24,8	0,3	-	-	25,1	5 %
	364,9		133,7		498,6	100 %
	73 %		27 %		100%	

Immobilisations pour la mise en œuvre du Plan de transport

Plus que le quart des 498,6 M\$ investis en transport en 2010, soit 133,7 M\$, a été consacré à la mise en œuvre du *Plan de transport*. Cette proportion est en constante progression depuis l'adoption du Plan en 2008.

Le transport collectif a représenté l'essentiel de cet effort financier, puisque la STM a investi 105,1 M\$ pour déployer les projets d'amélioration et de développement prévus au *Plan de transport*, notamment 48 M\$ pour acquérir des autobus articulés, 19 M\$ pour acquérir de nouveaux autobus conventionnels pour augmenter la flotte et 22 M\$ pour le *Programme d'infrastructure au Réseau des autobus* (RDA phase 2) (**chantier 5**).

L'acquisition d'autobus articulés est aussi 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 9 M\$ d'actifs ont été acquis en 2011 dans le cadre du projet de remplacement des voitures de métro MR-63 par les futures voitures MPM-10 (**chantier 3**).

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.

Plusieurs projets de développement et d'amélioration du réseau routier prévus au *Plan de transport* ont accaparé l'essentiel des investissements routiers de Montréal en 2011 :

- le réaménagement de l'échangeur Dorval par le ministère des Transports du Québec (MTQ) (contribution de Montréal de 3 M\$ - **chantier 19**);
- la mise à niveau du carrefour Henri-Bourassa/Pie-IX dans l'arrondissement de Montréal-Nord (1,4 M\$);
- le préalable à la réalisation du SRB Pie-IX (**chantier 8**);
- les travaux préparatoires pour le réaménagement de l'autoroute Bonaventure (5,3 M\$);
- le prolongement du boulevard Cavendish jusqu'au boulevard Henri-Bourassa dans l'arrondissement de Saint-Laurent (1,4 M\$).

En ce qui concerne le transport actif, les investissements pour la mise en œuvre du *Plan de transport* comprennent notamment la mise à niveau et le développement du réseau cyclable (4,9 M\$ - **chantier 13**).

Pour améliorer la sécurité et la qualité de vie, ce sont 4 M\$ (**chantiers 16 et 17**) qui ont été investis en 2011.

Les investissements pour réaménager le domaine public 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**). C'est notamment le cas du réaménagement du Quartier des spectacles (11,9 M\$) et celui du domaine public dans les secteurs l'Acadie-Chabanel et le Vieux-Montréal (2,2 M\$).

Évolution des immobilisations de 2008 à 2011

Le Tableau 10 présente l'évolution des immobilisations totales depuis la première année de mise en œuvre du *Plan de transport* (2008) jusqu'en 2011.

Les immobilisations en transport de Montréal, en 2011, ont décliné de 69,8 M\$ par rapport à 2010, soit une baisse de 12 %. Cette situation est principalement attribuable à la baisse des investissements en transport collectif qui ont reculé de 17 %.

Quant aux investissements dans le réseau routier, le transport actif, la sécurité et la qualité de vie, ils ont connu une augmentation globale de 4,7 %.

Tableau 10 | Évolution des immobilisations en transport, par catégorie, 2008-2011

(en M\$)	2008	2009	2010	2011	
	Réel	Réel	Réel	Réel	Variation avec 2010
Transport collectif	317,1	369,0	437,5	361,5	-17 %
Transport actif	63,8	79,1	26,4	25,4	-4 %
Sécurité et qualité de vie	4,2	11,5	4,4	4,1	-7 %
Réseau routier et transport à vocation économique	194,1	184,0	75,6	81,1	+7 %
Financement, gouvernance et planification locale	0,6	0,9	0,9	1,4	+56 %
Autres actifs	27,6	28,3	23,6	25,1	+6 %
	607,4	672,8	568,4	498,6	-12 %

Le [Tableau 11](#) et la [Figure 9](#) présentent l'évolution des immobilisations en transport de 2008 à 2011, selon l'appartenance ou non au *Plan de transport*.

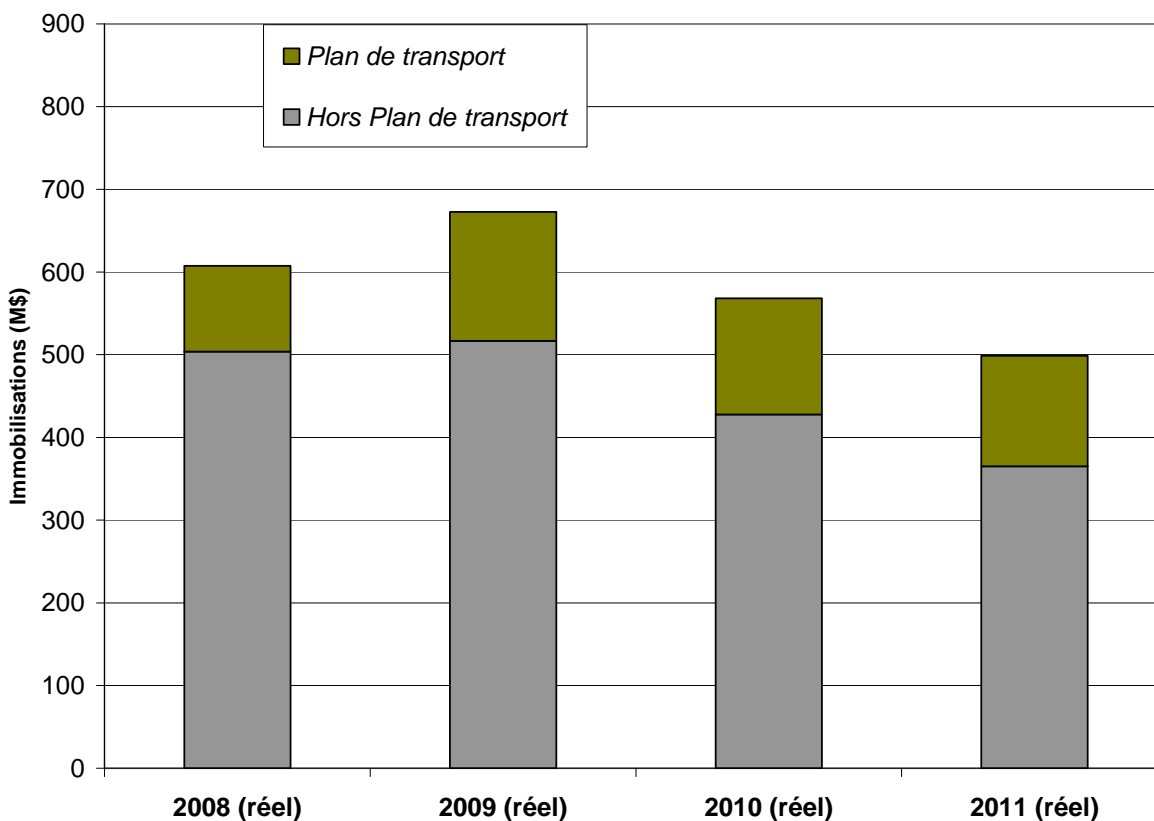
Les immobilisations hors du Plan, qui correspondent essentiellement au maintien des actifs de voirie et de la STM, ont décliné de 15 % entre 2010 et 2011 et ce, en raison de la baisse des investissements de la STM. Pour les mêmes raisons, les immobilisations pour le *Plan de transport* ont connu une baisse de 5 %, passant de 141 M\$ en 2010 à 134 M\$ en 2011.

Le Plan représente toutefois une portion croissante des immobilisations en transport de Montréal, avec un pourcentage qui est passé de 17 % en 2008 à 27 % en 2011.

Tableau 11 | Évolution des immobilisations en transport selon l'appartenance au *Plan de transport*, 2008-2011

(en M\$)	2008	2009	2010	2011	
	Réel	Réel	Réel	Réel	Variation avec 2010
Hors <i>Plan de transport</i>	503,9	516,7	427,9	364,9	-15 %
<i>Plan de transport</i>	103,5	156,1	140,5	133,7	-5 %
	607,4	672,8	568,4	498,6	-12 %
% lié au <i>Plan de transport</i>	17 %	23 %	25 %	27 %	

Figure 9 | Évolution des immobilisations en transport selon l'appartenance au *Plan de transport*, 2008-2011



Contribution des partenaires aux immobilisations

Les deux paliers supérieurs de gouvernement ont contribué de façon importante aux investissements en transport. Ces contributions se sont traduites par une bonification, au cours des dernières années, des programmes de subventions des immobilisations de la STM.

Le [Tableau 12](#) détaille les subventions des gouvernements du Québec et du Canada pour les immobilisations en transport réalisées par Montréal de 2008 à 2011. La [Figure 10](#) résume, quant à elle, les subventions reçues depuis la première année de mise en œuvre du *Plan de transport*.

Tableau 12 | Contribution des gouvernements supérieurs aux immobilisations en transport de Montréal, par catégorie, 2008-2011

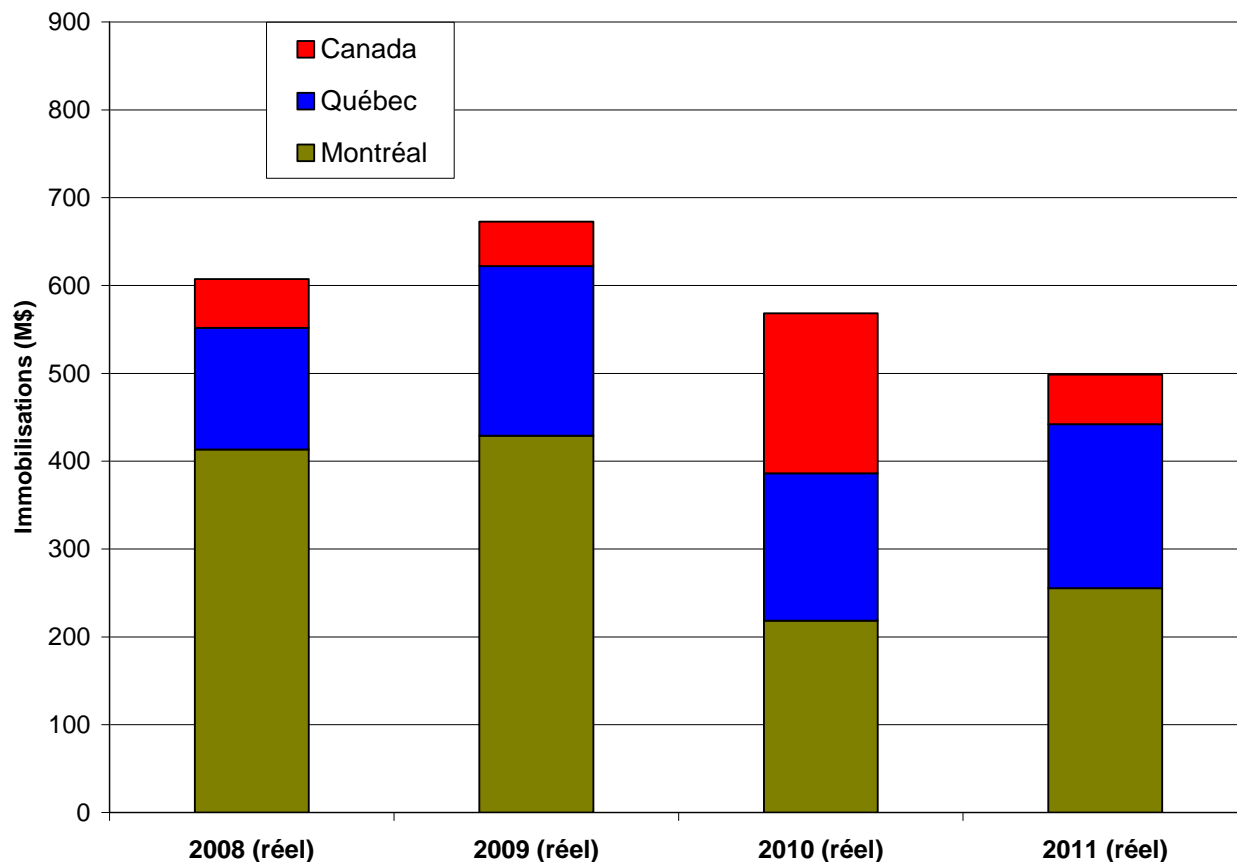
(en M\$)	2008 (réel)				2009 (réel)				2010 (réel)				2011 (réel)			
	Montréal	Québec	Canada	Total	Montréal	Québec	Canada	Total	Montréal	Québec	Canada	Total	Montréal	Québec	Canada	Total
Transport collectif	130,7	131,3	55,1	317,1	147,2	177,5	44,3	369,0	101,1	165,9	170,5	437,5	134,3	176,8	50,4	361,5
Transport actif	61,6	2,2		63,8	65,8	9,6	3,7	79,1	21,5	0,2	4,7	26,4	20,3	2,9	2,2	25,4
Sécurité et qualité de vie	4,1	0,1		4,2	11,4			11,4	4,4			4,4	4,1			4,1
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	71,3	6,4	3,4	81,1
Financement, gouvernance et planification locale	0,6			0,6	0,9			0,9	0,9			0,9	1,4			1,4
Autres actifs	26,9	0,7		27,6	27,0	0,6	0,8	28,4	21,4	0,4	1,8	23,6	24,2	0,6	0,3	25,1
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	255,6	186,7	56,3	498,6
	68 %	23 %	9 %	100 %	64 %	29 %	7 %	100 %	38 %	30 %	32 %	100 %	51 %	37 %	11 %	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 contribution⁹.

En 2011, la STM a 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 50,4 M\$ de provenance fédérale en 2011. Ce montant représente une baisse importante par rapport à 2010, mais équivaut à la moyenne des années 2008 et 2009. Les fonds fédéraux ont été utilisés par la STM pour acquérir des autobus articulés (22,8 M\$ comparativement à 53,1 M\$ en 2010), alors qu'un montant de 24,3 M\$ a été utilisé pour des travaux de maintien et d'amélioration des infrastructures du transport en commun comparativement à 105,3 M\$ en 2010.

⁹ Pour les premiers projets de la SOFIL, les taux de subvention sont : 69 % fédéral, 15,5 % provincial et 15 % Montréal. Pour les nouveaux projets de la SOFIL, les taux de subvention sont : 48 % fédéral, 37 % provincial, 15 % Montréal.

Figure 10 | Contribution des gouvernements supérieurs aux immobilisations en transport de Montréal, 2008-2011

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 2011, les subventions du gouvernement du Québec à la STM ont totalisé 176,8 M\$, soit presque l'équivalent du sommet atteint en 2009 (177,5 M\$). Ces montants proviennent essentiellement du *Programme d'aide aux immobilisations en transport en commun*, mais également de la contribution de Québec à la SOFIL.

En 2011, Québec a notamment octroyé à la STM 18,3 M\$ pour accroître le parc d'autobus conventionnels et 17,3 M\$ pour l'acquisition d'autobus articulés.

Les gouvernements supérieurs ont également contribué à des projets d'aménagement de la voirie. En 2011, le gouvernement fédéral a ainsi versé 6 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 9,8 M\$ pour divers projets, notamment pour le réaménagement de l'autoroute Bonaventure.

Contribution de Montréal aux organismes de transport collectif

En plus des immobilisations de la STM, consolidées avec celles de la Ville dans le rapport financier, Montréal 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

Les dépenses annuelles de la STM était de 1 143 M\$ en 2011, une croissance de 7 % par rapport à 2010 (1 067 M\$).

Tel que détaillé au [Tableau 13](#), Montréal a versé 372,9 M\$ à la STM en 2011, une hausse de 3,8 % par rapport à 2010. De ce montant, 34,8 M\$ ont été affectés au *Programme d'amélioration des services* (PASTEC) (chantier 5), une hausse de 16 % par rapport à 2010.

Tableau 13 | Contribution de Montréal à la STM, 2008-2011

(en M\$)	2008 réel	2009 réel	2010 réel	2011 réel	Variation 2010-2011
Hors Plan de transport					
Contribution de base	292,0	307,9	323,7	331,1	+2 %
Surveillance	4,0	4,9	5,7	7,0	+23 %
Contribution spécial	22,0	18,9	-	-	
	318,0	331,7	329,4	338,1	+25 %
Plan de transport					
Programme d'amélioration de service (chantier 5)	5,7	19,2	30,0	34,8	+16 %
Contribution totale à la STM	323,7	350,9	359,4	372,9	+3,8 %

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 2011, Montréal a contribué à hauteur de 20 M\$ au fonds métropolitain d'immobilisations de l'AMT, une hausse de 7 % par rapport à 2010 (Tableau 14). D'après une analyse du PTI 2011 de l'AMT, un montant d'environ 7,6 M\$ peut être attribué aux projets du *Plan de transport*, ce qui correspond à une forte hausse par rapport à 2010.

Montréal a également versé 27,7 M\$ à l'AMT en 2011 pour l'exploitation des trains de banlieue, une hausse de 16 % par rapport à 2010. 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 14 | Contribution de Montréal à l'AMT, 2008-2011

(en M\$)	2008 réel	2009 réel	2010 réel	2011 réel	Variation 2010-2011
Fonds métropolitain d'immobilisations					
Hors <i>Plan de transport</i>	12,4	11,0	14,4	12,4	-14 %
<i>Plan de transport</i>	4,5	6,4	4,3	7,6	+76 %
	16,9	17,4	18,7	20,0	+7 %
Exploitation des trains de banlieue					
Hors <i>Plan de transport</i>	19,1	23,2	23,9	27,7	+16 %
<i>Plan de transport</i>	-	-	-	-	
	19,1	23,2	23,9	27,7	+16 %
Contribution totale à l'AMT	36,0	40,6	42,6	47,7	+11,9 %

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 PASTEC 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 gaz à effet de serre.

Le Tableau 15 présente les montants versés par Québec depuis l'adoption du *Plan de transport*, ainsi que les montants prévus pour 2011. La contribution de Québec a alors atteint 43,2 M\$, une hausse importante de 31 % par rapport à 2010.

Tableau 15 | Contribution du gouvernement du Québec aux coûts d'exploitation de la STM, 2008-2011

(en M\$)	2008 réel	2009 réel	2010 réel	2011 réel	Variation 2010-2011
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	6,8	-
Plan de transport					
PASTEC (chantier 5)	10,6	23,2	32,9	43,2	+31 %
	17,4	29,1	39,7	50,0	+26 %

Synthèse des dépenses en transport

Le Tableau 16 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 la Ville spécifiquement pour le *Plan de transport* ont totalisé 84,2 M\$ en 2011, dont 41,8 M\$ en immobilisations, 34,8 M\$ pour le PASTEC de la STM et 7,6 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 109,0 M\$, un montant supérieur à la contribution de Montréal, soit 29 %. Finalement, le gouvernement du Canada a également contribué à la hauteur de 26,2 M\$ aux immobilisations du *Plan de transport*, par le versement de la taxe fédérale d'accise à la SOFIL pour les projets de la STM. Cette contribution représente cependant une baisse importante de 60 % par rapport à 2010.

Tableau 16 | Synthèse des dépenses en transport par partenaire, 2011

(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	213,8	41,8	255,6	338,1	34,8	372,9	40,1	7,6	47,7
Subvention du gouvernement du Québec	120,9	65,8	186,7	6,8	43,2	50,0	-	-	-
Subvention du gouvernement du Canada	30,2	26,2	56,3	-	-	-	-	-	-
	364,9	133,7	498,6	344,9	78,0	422,9	40,1	7,6	47,7

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 les 21 chantiers du Plan en dix ans. Cet effort représente un déboursé annuel moyen de 240 M\$, en sus des dépenses courantes de maintien des actifs (tous les 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 les réseaux) et les coûts d'exploitation récurrents des nouveaux services de transport collectif du Plan.

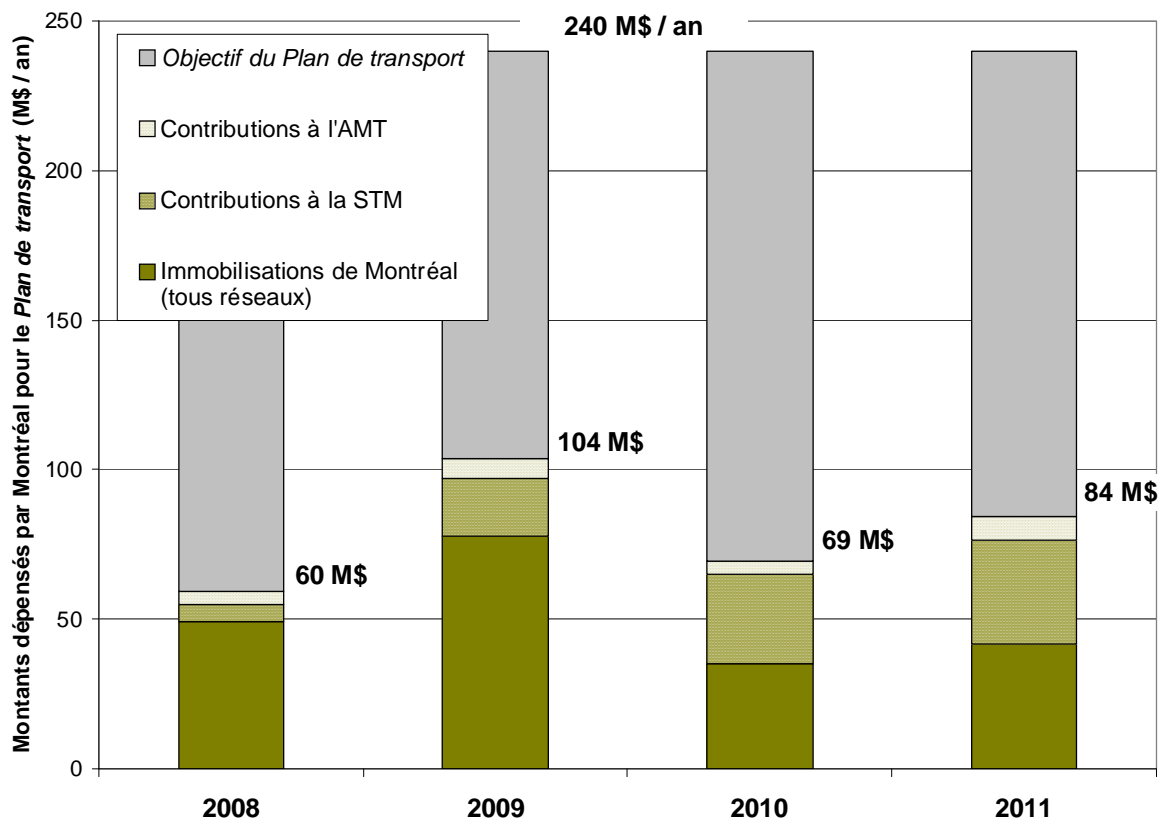
La réalisation des 21 chantiers du *Plan de transport* impliquerait également des investissements de 355 M\$ par année, d'ici 2018, de la part des partenaires de la Ville. Cela comprend à la fois le coût des projets sous la responsabilité des partenaires (ex. : train de l'Est et navette aéroportuaire)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

Le [Tableau 17](#) compare les montants dépensés par Montréal en 2011 avec l'objectif de 240 M\$/an qui serait requis de sa part pour le *Plan de transport*. Montréal a déboursé 84 M\$ en 2011, en sus des dépenses courantes, pour le réaliser. Tel qu'illustré à la [Figure 11](#), ce montant représente une augmentation significative par rapport aux 69 M\$ dépensés en 2010.

Tableau 17 | Comparaison des montants déboursés par Montréal avec l'effort requis de sa part pour le *Plan de transport*, 2011

	Montants dépensés par Montréal en 2010 (M\$)				Objectif du <i>Plan de transport</i> (M\$/an)
	Immobilisations de Montréal (tous les réseaux)	Contribution à la STM	Contribution à l'AMT	Total	
Hors Plan	213,8	338,1	40,1	-	-
<i>Plan de transport</i>	41,8	34,8	7,6	84,2	240
	255,6	372,9	47,7	-	-

Figure 11 | Comparaison des montants déboursés par Montréal avec l'effort requis de sa part pour le *Plan de transport*, 2008-2011



Bien que le montant déboursé en 2011 ait permis plusieurs réalisations d'envergure, particulièrement en transport collectif, il représente un peu plus que le tiers des 240 M\$ annuels qui seraient requis pour compléter les 21 chantiers du *Plan de transport* d'ici 2018 .

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.

Quelle que soit la solution 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*.

Conclusion

Pour une quatrième année, la Ville fait le bilan de ses activités et de celles de ses partenaires pour réaliser le *Plan de transport*. En 2011, les dépenses associées au Plan, subventions gouvernementales comprises, ont été en baisse, notamment en raison d'un ralentissement dans les investissements en transport collectif. La part stricte de Montréal a cependant augmenté de 69 M\$ en 2010 à 84 M\$ en 2011. Les investissements majeurs dans le remplacement de la première moitié du parc de voitures de métro sont prévus à partir de 2013.

Malgré tout, les résultats des mesures implantées depuis 2008 se font jour et sont encourageants pour l'amélioration de la qualité de l'air, de la qualité de vie et de la réduction des gaz à effet de serre :

- l'augmentation de l'achalandage du réseau de transport collectif, en hausse pour une quatrième année d'affilée, à un niveau historique depuis 1949;
- la hausse d'utilisation du réseau des voies cyclables;
- le maintien du bilan de la sécurité des déplacements;
- la réalisation d'aménagements durables dans la rue.

Montréal continue à remplir son mandat selon ses compétences et agit sur les transports collectif, actif, en sécurité des déplacements et en aménagement. 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 de son financement demeure à retenir, la Ville a réussi à tirer profit de ces nouveaux pouvoirs habilitants et des programmes gouvernementaux actuels pour accroître ses investissements en transport collectif et actif.

Plusieurs grands projets sont dans une phase de planification, mais sont retardés faute de ressources. Le SRB Pie-IX, l'amélioration du transport en commun dans l'axe Bonaventure, 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 réaliser.

Le devenir de Montréal, qui s'exprime dans le *Plan de développement de Montréal*, s'appuie fortement sur de meilleurs réseaux de transport, pérennes et efficaces. Misant toujours sur les modes durables que sont les transports collectif et actif, la Ville doit cependant se préoccuper de l'état des infrastructures, devenues moins fiables avec le temps. Ces efforts de maintien des actifs de transport offrent des opportunités de réaménager les réseaux afin d'assurer la mobilité des citoyens.

La prochaine révision du *Plan de transport* aura à définir des orientations et une approche revisitées, en vue de les confirmer et de les mettre à jour, de façon à tenir compte du nécessaire maintien des actifs routiers, 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* est essentiel à la transformation du système de transport de Montréal pour une mobilité durable.

Annexe

Initiatives marquantes des arrondissements et des villes

Cette synthèse présente plusieurs initiatives réalisées en 2011 par les arrondissements et les villes reconstituées. Les initiatives consignées ont été fournies par ces derniers et ne constituent pas une liste exhaustive. Elles touchent à la promotion des transports collectif et actif, à l'amélioration de la sécurité, à la qualité de vie et à la résolution de certaines problématiques de circulation. Un tableau synthèse des mesures d'apaisement de la circulation permet de voir d'un coup d'œil les diverses mesures utilisées en 2011.

Transport collectif

- Ajout de cases de stationnement dédiées à Communauto (Outremont et Le Plateau-Mont-Royal);
- Planification (Pierrefonds-Roxboro) et implantation de voies réservées (Le Sud-Ouest) ainsi que modification du stationnement requis (Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles);
- Aménagement d'un stationnement incitatif pour le covoiturage (Pierrefonds-Roxboro);
- Planification du développement résidentiel de l'ouest afin de favoriser les transports collectif et actif (Pierrefonds-Roxboro).

Transport actif

Marche

- Sensibilisation auprès de certaines écoles pour le transport actif, incluant l'assistance policière au besoin (Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce);
- Mise sur pied d'un Trottibus : autobus pédestre qui permet aux jeunes du primaire, n'ayant pas accès au transport scolaire, de marcher sur le chemin de l'école de manière sécuritaire et encadrée. (L'île Bizard-Sainte-Geneviève);
- Piétonnisation du marché Jean-Talon et aménagement de ruelles vertes pour contrer les îlots de chaleur et sécuriser la marche (Rosemont–La Petite-Patrie);
- Ajout de 2,5 km de trottoirs (Beaconsfield);
- Installation de feux à décompte numérique (Outremont) et mise aux normes des feux de circulation, incluant les feux de piétons (Beaconsfield);
- Construction d'un passage pour piéton protégé (Pointe-Claire);
- Mise en œuvre de diverses mesures dans le cadre du *Plan d'action du mobilier urbain 2011* : achat et disposition de mobiliers urbains (162 supports à vélos et des bancs) selon des critères de propreté, de fonctionnalité, de desserte équitable en supports à vélo et de distance optimale entre les bancs visant à favoriser la marche chez les gens à mobilité réduite (Mercier–Hochelaga-Maisonneuve).

Vélo

- Implantation de sept nouvelles places de stationnement à vélo sur chaussée totalisant 50 nouvelles places pour Le Plateau-Mont-Royal et 49 pour Le Sud-Ouest;
- Mise à l'essai de trois prototypes de support pouvant contenir 20 vélos (Le Plateau-Mont-Royal);
- Implantation d'une piste cyclable sur le bord de l'eau, dans le cadre du *Grand Montréal bleu* (Pointe-Claire);
- Implantation de voies cyclables et restriction du stationnement à cet effet (Côte-Saint-Luc);
- BIXI : ajout de deux stations (Verdun) et implantation de stations (Westmount).

Stationnement

- Adoption d'une nouvelle politique de stationnement basée sur la tarification de toutes les places de stationnement qui implique divers modes de gestion, dont la mise sur pied du projet pilote parcojour (Le Plateau-Mont-Royal).

Réseau routier et circulation

- Modification du *Règlement sur la circulation des camions et des véhicules-outils* qui a permis une amélioration de la qualité de vie des résidents de la rue Notre-Dame (Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles);
- Réduction de la limite de vitesse de circulation de 50 à 40 km/h dans les rues collectrices de l'Île-des-Sœurs (Verdun);
- Adoption d'un règlement sur la circulation des camions (Beaconsfield);
- Installation d'un système de caméras pour la gestion du trafic. Elles différencient les piétons, les cyclistes, les automobiles, les camions lourds et permettent une meilleure gestion des intersections (Pointe-Claire);
- Achèvement du projet de remplacement de tous les feux de circulation par des feux de circulation DEL, qui sont plus visibles et durent plus longtemps (Pointe-Claire).

Plan local de déplacement

- Élaboration du *Plan directeur de la circulation* (Westmount).

Prix

- Lauréat CRE-Montréal : *Meilleur aménagement visant la relocalisation de l'espace public* (Le Plateau-Mont-Royal);
- Lauréat CRE-Montréal : *Meilleur aménagement visant la réduction de la vitesse des véhicules* (Le Sud-Ouest);
- Lauréat CRE-Montréal : *Meilleur aménagement pour la sécurité des personnes les plus vulnérables* (Verdun).

Sécurité et qualité de vie

		<ul style="list-style-type: none"> ● Afficheur de vitesse sur remorque et analyseur de vitesse seul; ● Avancée en béton et à l'aide de tige de signalisation (panneaux et chevrons); ● Dos-d'âne saisonniers et en asphalte. Processus de Quartier vert et en santé (NDG).
	Campagnes de sécurité	<ul style="list-style-type: none"> ● Projet Laurier (plusieurs mesures); ● Révision d'arrêts obligatoires aux intersections.
	Zones de débarcadère	<ul style="list-style-type: none"> ● Projet global visant la réduction de la vitesse. ● Ajout d'îlots séparateurs, panneau respect du piéton (voir Prix).
	Sécurisation des corridors scolaires	Trottoirs - autobus pedestres : voir marche.
	Traverses piétonnes	<ul style="list-style-type: none"> ● Quartier vert De Maisonneuve; ● Limite à 30 km/h près des écoles et des parcs.
	Limites de vitesse	Dos-d'âne allongés.
	Arrêts interdits et dégagements visuels	Affichage.
	Fermeture d'intersections	<ul style="list-style-type: none"> ● Construction d'une entrée charretière et bannière coulissante pour débarquement des élèves; ● Marquages permanents près des écoles; ● Verdissage de ruelles;
	Changement sens circulation	Campagne de sécurité aux abords des écoles;
	Intersections surélevées	Marquage et dégagement visuel aux intersections;
	Marquage au sol	<ul style="list-style-type: none"> ● Diminution de 80 % du nombre d'accidents/carrefour autoroute; ● Étude de justification des arrêts multiples et remplacement de panneaux d'arrêt par des cédez; ● Dos-d'âne allongés.
	Bacs à fleurs	Avancées avec plantation.
	Saillies	40 km/h.
	Bollards	
	Balises centrales	
	Dos-d'âne	
	Défecteurs incrustés	
	Feux stroboscopiques	
	Panneaux dynamiques	
	Analyseurs de vitesse	
	Afficheurs de vitesse	
Ahuntsic-Cartierville	X	
CDN-NDG	X	
Le Plateau-Mont-Royal		
Le Sud-Ouest	X	
L'Île-B.-Ste-Geneviève		
Mercier-HOMA		
Outremont		
RDP-PAT		
Rosemont-La Petite-Patrie	X	
Saint-Laurent	X	
Verdun	X	
Beaconsfield		
Mont-Royal		
Pointe-Claire		

