



Association de promotion et défense  
des transports en commun par les usagers

300, rue du St-Sacrement, bureau G34, Montréal, Québec H2Y 1X4 Tél.: (514) 932-8008



# TRANSPORT 2000 QUÉBEC

Mémoire relatif au

Plan de transport de la Ville de Montréal

**«7 chantiers pour redresser un réseau de transport  
en perte de vitesse»**

présenté

aux membres de la Commission permanente du conseil  
sur le transport, la gestion des infrastructures et l'environnement de la  
Ville de Montréal

Montréal, Québec

Le 22 août 2007

## TABLE DES MATIÈRES

<a href="#">PRÉSENTATION DE L'ASSOCIATION TRANSPORT 2000 QUÉBEC</a> .....	1
<a href="#">INTRODUCTION</a> .....	<b>E</b>
<b>Erreur ! Signet non défini.</b>	
<a href="#">APPROCHE RETENUE PAR TRANSPORT 2000 QUÉBEC DANS LE CHOIX DE PRIORITÉS</a> .....	3
<a href="#">Transport 2000 Québec identifie sept chantiers prioritaires</a> .....	3
<a href="#">CANADA-QUÉBEC :LES CHANTIERS QUI DOIVENT ALLER DE L'AVANT</a> .....	5
<a href="#">Chantier 3 Moderniser le matériel roulant et les équipements du métro de Montréal</a> .....	5
<a href="#">Chantier 12 Réaliser le train de l'Est</a> .....	5
<a href="#">Chantier 2 Réaliser la navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Montréal – Trudeau</a> .....	6
<a href="#">LES CHANTIERS QUI RELANCENT MONTRÉAL</a> .....	7
<a href="#">DU PLAN D'URBANISME AU PLAN DE TRANSPORT</a> .....	7
<a href="#">LE PLAN DE TRANSPORT ET L'ENVIRONNEMENT</a> .....	10
<a href="#">LES COÛTS ET LE FINANCEMENT</a> .....	11
<a href="#">LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS</a> .....	12
<a href="#">LE PLAN DE TRANSPORT DE MONTRÉAL SITUÉ DANS LE CONTEXTE RÉGIONAL</a> .....	14
<a href="#">UN LEADERSHIP À EXERCER POUR MONTRÉAL ET PAR MONTRÉAL</a> .....	15
<a href="#">LA RELANCE DU TRANSPORT EN COMMUN PASSE PAR UNE PAIX INDUSTRIELLE DURABLE</a> .....	16
<a href="#">CONCLUSION</a> .....	17
 ANNEXES	
<a href="#">ANNEXE 1</a> .....	19
<a href="#">ANNEXE 2</a> .....	20
<a href="#">ANNEXE 3</a> .....	21
<a href="#">ANNEXE 4</a> .....	23
<a href="#">ANNEXE 5</a> .....	28
<a href="#">ANNEXE 6</a> .....	33

## PRÉSENTATION DE L'ASSOCIATION TRANSPORT 2000 QUÉBEC

Transport 2000 Québec est une association nationale vouée à la représentation des usagers du transport en commun, à la défense collective des droits et à la promotion des transports collectifs dans la perspective du développement durable et du mieux-être des communautés. L'Association célèbre cette année son 30<sup>e</sup> anniversaire de fondation, laquelle est intervenue en 1977.

Le mouvement est né en Grande-Bretagne où la première association Transport 2000 a vu le jour en 1972. Aujourd'hui Transport 2000 Québec fait partie d'un réseau international d'associations qui interviennent désormais autant aux États-Unis qu'en Europe et même en Afrique ! L'organisme a en effet initié des missions en Europe, au Brésil et plus récemment en Afrique de l'Ouest (Bénin, Côte-d'Ivoire).

Au Québec, l'Association a d'abord vu le jour pour assurer le maintien des services et la création d'un réseau de trains de voyageurs au moment où la prestation globale allait en diminuant. Par la suite, elle s'est intéressée à partir de 1980 aux dossiers du transport urbain, dont la première réalisation consistait à mettre sur pied le regroupement des usagers du transport adapté. L'action des membres et des bénévoles a porté fruit dans plusieurs dossiers, mais c'est l'adoption d'une politique d'aide au transport adapté, le programme d'éducation et de sensibilisation *Journée de l'air pur* – campagne annuelle depuis 1996 – et la modernisation de la ligne du train Montréal-Deux-Montagnes qui ont historiquement eu le plus d'impact et de répercussions [www.transport2000qc.org](http://www.transport2000qc.org). La campagne sur les transports et l'environnement loge à l'adresse [www.airpur.info](http://www.airpur.info).

L'intérêt de Transport 2000 pour le plan de transport de la Ville de Montréal s'explique par le fait que l'île de Montréal regroupe les trois quarts des déplacements en transport en commun urbain au Québec, alors que cette région ne compte que le quart de la population ! Pour l'organisme il y a donc là plusieurs enjeux économiques, sociaux, énergétiques et environnementaux. L'exercice de Montréal suscite ainsi de grands espoirs mais les défis sont de taille et l'Association souhaite contribuer à l'avancement de ces dossiers de grande importance pour la collectivité.

## INTRODUCTION

En mai dernier, la Ville de Montréal a rendu public son document de consultation en vue d'un plan de transport, une orientation découlant du Sommet de Montréal de 2002, lequel document est intitulé **Réinventer Montréal**. D'ailleurs, en août 2005 Transport 2000 Québec a participé à l'exercice de consultation *Portrait et diagnostic*, en formulant plusieurs recommandations qui ont été reprises à notre satisfaction dans le cadre du présent exercice.

Transport 2000 Québec ne peut que se réjouir de ce grand pas qu'a franchi la Ville de Montréal et du leadership ainsi proposé par les autorités politiques. En effet, la vision et les objectifs stratégiques du Plan se veulent surtout orientés vers le transport en commun, ce que ne peut qu'approuver notre organisme, tout en gardant à l'esprit que certaines améliorations peuvent être apportées au Plan.

Ceci dit, Transport 2000 Québec tient à souligner la volonté exprimée par les autorités de la Ville, et a l'intention de formuler des recommandations axées notamment sur l'échéancier, en deux volets complémentaires.

D'abord, le comité étudiera certains chantiers qui sont entièrement sous le contrôle de la Ville de Montréal, et que celle-ci devra s'efforcer de mettre en place rapidement. Bien que certains échéanciers soient plus longs que d'autres, certaines mesures peuvent être déployées d'ores et déjà, afin d'établir certaines priorités, quant à des projets qui doivent être instaurés de façon imminente. En d'autres mots, la Ville devrait déjà avoir établi comment ces projets pourraient être mis en branle et, à la rigueur, l'avoir déjà fait.

Ensuite, le comité se penchera sur certains projets, qui, sans le concours de différents partenaires (le gouvernement du Québec, l'Agence métropolitaine de transport, le gouvernement fédéral, Aéroports de Montréal, pour ne nommer que ceux-là) ne pourront se réaliser. D'ailleurs, bien que certains projets soient des travaux de longue haleine, rien n'empêche la Ville de Montréal de tout mettre en place afin que, le moment venu, les projets puissent être mis en chantier sans plus attendre.

Quoi qu'il en soit, ce projet de Montréal ne saurait remettre en question la nécessité d'un plan de transport intégré des personnes et des marchandises pour l'ensemble de la Région métropolitaine de Montréal (RMM), orchestré par le gouvernement du Québec via le ministère des Transports et la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM), avec la collaboration des autorités organisatrices de transport (AOT) telles que l'AMT, la STM, etc.

Il est important de bien comprendre que, même si Transport 2000 Québec cible quelques chantiers en particulier, ils sont tous d'égale priorité et forment un tout qui, lorsque ce sera complété, aura vraiment réinventé Montréal dans la manière de se déplacer. Ce document a été approuvé par le comité exécutif de l'Association le mercredi 15 août 2007.

## **APPROCHE RETENUE PAR TRANSPORT 2000 QUÉBEC DANS LE CHOIX DE PRIORITÉS**

Face aux 21 chantiers proposés par l'administration municipale sur un horizon de 10 ans, Transport 2000 Québec s'appuie sur les critères ci-dessous, afin d'ouvrir les chantiers qui lui apparaissent les plus importants dans l'immédiat pour assurer à la fois le maintien et la reprise de l'achalandage des transports collectifs et la crédibilité du plan, par la réalisation de ces chantiers particuliers sur un horizon de cinq (5) ans.

Les chantiers proposés doivent donner des résultats à court terme pour concrétiser le virage annoncé par les élus en faveur des transports collectifs et actifs. Les projets doivent entraîner rapidement l'amélioration des services aux usagers, des usagers fort patients qui ont subi les diminutions de services des années '90 et qui voyagent au quotidien dans des conditions d'inconfort, conditions qui confortent souvent les automobilistes dans leur choix de l'automobile individuelle.

C'est l'implantation de services améliorés dans les transports collectifs, services caractérisés par leur rapidité, leur fiabilité, leur sécurité et leur confort, qui pourra conserver les utilisateurs actuels et attirer un nombre croissant d'automobilistes. Est-il nécessaire de rappeler qu'en matière de marketing, il en coûte habituellement de 6 à 7 fois plus cher pour gagner un nouveau consommateur que pour conserver celui qu'on a déjà. Enfin, Transport 2000 retient comme critère le meilleur ratio possible entre les coûts rattachés aux projets et les retombées prévues en matière d'achalandage.

### **Transport 2000 Québec identifie sept chantiers prioritaires**

- Chantier 1 - Implanter un réseau de tramways au Centre de l'agglomération
- Chantier 2 - Réaliser la navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Montréal -Trudeau
- Chantier 3 - Moderniser le matériel roulant et les équipements du métro de Montréal
- Chantier 5 - Améliorer les services de la STM pour accroître l'achalandage de 8 % en 5 ans
- Chantier 8 - Implanter un réseau de transport rapide par autobus en site propre (SRB)
- Chantier 9 - Implanter des mesures prioritaires pour autobus sur 240 kilomètres d'artères
- Chantier 12 - Réaliser le train de l'Est

Ces chantiers doivent être réalisés à court terme, sur un horizon de 5 ans, afin que les usagers et les contribuables accèdent aux propos du Maire de Montréal publiés en guise d'introduction à ce plan de transport :

«Ce Plan de transport que nous déposons est l'aboutissement de cette vision. Il est ambitieux. Il est même audacieux. Et il affiche un parti pris non équivoque pour les transports collectif et actif.»<sup>1</sup>

Il va de soi par ailleurs que les gouvernements supérieurs (Canada et Québec) ont une responsabilité à titre de bailleur. Le gouvernement fédéral dispose de moyens financiers

---

<sup>1</sup> Plan de transport 2007, Document de consultation, *Réinventer Montréal*, Ville de Montréal, page 7

importants et il a l'obligation morale d'investir là où habite la majorité des citoyens, soit dans les villes. Il doit le faire afin d'assurer la vitalité économique des villes et l'amélioration de l'environnement sous toutes ses formes, qui touchent à la santé humaine. Et nous savons que les transports ont un impact indéniable sur la qualité de l'air, l'ambiance sonore des villes et la sécurité physique des citoyens dans leurs déplacements quotidiens. Le gouvernement du Canada doit aussi assumer ses responsabilités en ce qui concerne les changements climatiques, en mettant de l'avant des mesures qui contribuent à leur diminution. Le transport en commun doit occuper une place majeure parmi les moyens mis en œuvre pour atteindre cet objectif.

Le gouvernement du Québec possède avant toute chose une compétence constitutionnelle : les villes sont des créatures de l'Assemblée nationale. Le gouvernement du Québec est un acteur principal et en conséquence premier responsable de l'établissement de conditions favorables au développement économique, social et environnemental des villes et, dans le cas qui nous occupe, de la métropole économique du Québec.

Par ailleurs si le gouvernement a créé des villes à qui il délègue des pouvoirs, c'est afin d'assurer une proximité entre les décideurs et les administrés dans les aspects de la vie collective qui touchent au quotidien. Et le transport des personnes est un de ces aspects.

Compte tenu de l'historique des transports collectifs à Montréal, des réalisations remarquables dans ce domaine, des habitudes particulières et du taux d'utilisation du transport en commun par les Montréalais, de l'expérience et des compétences de ses professionnels en matière d'urbanisme et de transport et du rôle des élus locaux, nous appelons le gouvernement du Québec à une plus grande écoute envers les besoins des Montréalais, au respect des priorités du milieu et à sa collaboration afin de soutenir ces priorités techniquement et financièrement..

Nous invitons donc le gouvernement à investir dans les chantiers où sa contribution est attendue. Nous croyons qu'il devrait considérer de la même manière les projets de bus, de trolleybus et de tramway que dans les cas d'infrastructures lourdes comme le métro et les trains de banlieue, en fonction de leur productivité ou de leur rentabilité sociale.

## **CANADA-QUÉBEC : LES CHANTIERS QUI DOIVENT ALLER DE L'AVANT**

Comme l'indique le Plan de transport, voici les chantiers qui appellent un financement des gouvernements du Canada et du Québec.

### **Chantier 3 Moderniser le matériel roulant et les équipements du métro de Montréal**

Le métro de Montréal avec ses 68 stations réparties sur 4 lignes constitue sans aucun doute le réseau artériel du transport collectif de Montréal, incluant les stations de Longueuil et de Laval.

Le réseau initial des stations doit retenir l'attention de l'administration municipale et obtenir le financement nécessaire d'Ottawa et de Québec, afin que la sécurité, le confort et la qualité du patrimoine soit maintenus voire améliorés. En effet il n'est pas rare de voir des murs, des plafonds et des planchers dégradés par différentes infiltrations ou usés par l'achalandage. Nous précisons notre pensée par quelques exemples à l'annexe 1.

Plus important encore est la situation du matériel roulant acquis en 1963 (MR-63). Les usagers du transport collectif passent plus de temps à bord des voitures de métro que sur les quais des stations. Transport 2000 Québec déplore les retards que connaît le dossier du renouvellement du parc des voitures de métro.

Nous parlons humblement de retard, car il est indéniable que l'exploitant voyait depuis longtemps venir l'échéance des premières voitures de métro qui circulent depuis 1966. En 1993 les aménagements intérieurs ont été rénovés. En 1996 ces voitures avaient déjà plus de trente ans de service au compteur. Nous voici en 2007, onze ans plus tard et encore à emprunter ce matériel vieillissant, dont les bris et les pannes vont augmenter les interruptions de service, malgré les efforts de la STM pour contrer celles-ci.

N'est-il pas étonnant qu'un dossier si important n'ait pas retenu l'attention des gouvernements qui se sont succédé à Québec au fil des ans. Transport 2000 pour sa part endosse entièrement ce projet et souhaite la livraison rapide des 300 nouvelles voitures et une action plus diligente dans le cas du renouvellement des voitures MR-73 (Annexe 2).

### **Chantier 12 Réaliser le train de l'Est**

Transport 2000 Québec appuie ce projet depuis ses débuts parce qu'il offrira aux citoyens des arrondissements de l'est et du nord-est de Montréal un mode de transport moderne et rapide en plus d'offrir une option très intéressante aux navetteurs des banlieues de l'Est et du Nord – Est de l'île de Montréal. Nous nous réjouissons donc de voir qu'il est inscrit au Plan pour une réalisation au cours des 5 prochaines années.

## **Chantier 2 Réaliser la navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Montréal – Trudeau**

Transport 2000 Québec appuie ce projet depuis longtemps. Voici un chantier où la contribution du gouvernement du Canada est nécessaire et attendue. Nous reconnaissons l'intérêt de ce projet pour les personnes qui travaillent et pour les passagers qui prennent leur vol à l'aéroport Montréal –Trudeau.

À court terme et en vue de préparer l'implantation de la navette ferroviaire, nous invitons les autorités responsables à se pencher sur le circuit 204. Le circuit d'autobus 204, qui relie la gare intermodale de Dorval à l'aérogare Montréal-Trudeau, mérite le financement nécessaire à l'amélioration de sa fréquence très peu attrayante et très peu efficiente dans son état actuel.

## LES CHANTIERS QUI RELANCENT MONTRÉAL

Transport 2000 Québec recommande à la Ville de Montréal d'entreprendre sans tarder les chantiers suivants :

- Implanter un réseau de tramways au Centre de l'agglomération – Chantier 1
- Améliorer les services de la STM pour accroître l'achalandage de 8 % en 5 ans – Chantier 5
- Implanter un réseau de transport rapide par autobus en site propre (SRB) – Chantier 8
- Implanter des mesures prioritaires pour autobus sur 240 kilomètres d'artères – Chantier 9

Dans certains cas elle assume entièrement la maîtrise d'œuvre et le financement, dans d'autres cas les chantiers nécessitent la participation financière des partenaires. Quoi qu'il en soit, Transport 2000 réitère l'importance d'agir avec diligence, en réalisant des chantiers qui vont améliorer les services, assurer le maintien des clientèles existantes et enregistrer des gains de part modale dans les déplacements des personnes sur l'île de Montréal.

On trouvera à l'annexe 3 notre analyse pour chacun de ces chantiers et ci-dessous notre réflexion globale sur ces chantiers, leur lien avec le Plan d'urbanisme et leur importance stratégique dans le Plan de transport.

### Du plan d'urbanisme au plan de transport

Le Plan de transport reconnaît l'importance de répondre aux besoins d'accessibilité des Montréalais(es), lesquels varient d'un endroit à l'autre du territoire. La planification conjointe du transport et de l'aménagement du territoire et la réalisation de projets urbains, qui prennent en considération ces deux dimensions, constituent des moyens efficaces pour pouvoir répondre aux besoins accrus d'accessibilité.

Le Plan d'urbanisme a déjà identifié une série de pôles d'emploi<sup>2</sup>, pour lesquels il est important d'assurer un bon accès par divers modes de transport. D'un autre côté, le Plan d'urbanisme a aussi identifié des secteurs où il serait souhaitable de favoriser une intensification des activités<sup>3</sup>. Ces secteurs se situent toujours aux abords des stations de métro et des gares de train de banlieue (existantes et prévues); lorsque les secteurs prennent une forme plutôt linéaire, il s'agit toujours de corridors le long d'axes de métro ou de train de banlieue.

Le Plan de transport suit une logique analogue, en ajoutant aux corridors proposés par le Plan d'urbanisme des corridors le long des réseaux prévus de tramway et de service rapide par bus (SRB) (Figure 1. Secteurs propices à une intensification des activités). Bien que ceci reflète bien l'association faite dans le Plan de transport entre structuration du territoire et développement d'infrastructures lourdes de transport, comme nous l'avons mentionné dans notre mémoire déposé en août 2005<sup>4</sup>, il peut être risqué de tout miser sur les effets de

---

<sup>2</sup> Carte 2.4.1 Le schéma des secteurs d'emploi

<sup>3</sup> Carte 2.2.2 Les secteurs propices à une intensification des activités

<sup>4</sup> Transport 2000 Québec, Mémoire relatif au "portrait et diagnostic" du Plan de transport de la ville de Montréal. Présentation de l'Association à la Commission permanente du conseil sur le transport, la gestion des infrastructures et l'environnement. Montréal, le 18 août 2005.

développement que pourraient avoir de telles infrastructures, surtout lorsqu'elles impliquent des investissements élevés.

Puisque la Ville considère que « tous les projets d'infrastructures d'envergure [doivent être traités] comme des projets urbains et non seulement comme des projets de transport » (p. 30), il n'est pas nécessaire d'attendre la bonne volonté des gouvernements (i.e. Québec et Ottawa) de financer des projets d'infrastructure majeurs pour renforcer les secteurs qui serviront d'armature au développement du territoire et à la réalisation d'un véritable projet urbain pour Montréal.

Nous croyons donc que même si la Ville souhaite développer des infrastructures lourdes de transport le long de certains axes, il est possible de mettre immédiatement en place des mesures très peu coûteuses (mesures prioritaires pour autobus, par exemple) qui marqueraient déjà l'importance de certains corridors. Plusieurs chantiers prévus dans le Plan de transport font déjà référence à des interventions ponctuelles, qui peuvent contribuer à l'intégration de ces axes à la structure de la ville. Un axe structurant doit non seulement offrir la possibilité de se déplacer rapidement en transport en commun, il doit aussi offrir des caractéristiques formelles qui faciliteraient les déplacements à pied et à vélo.

À titre d'exemple, si l'axe Jean-Talon entre la station de métro Jean-Talon et l'éventuelle station Anjou constitue, en accord avec le Plan d'urbanisme, un secteur propice à l'intensification des activités, ce qui marquerait le caractère structurant d'un tel axe à l'échelle de l'ensemble de la ville, Montréal ne doit pas attendre que le gouvernement du Québec se décide à octroyer plus de 800 M\$ (sans considérer l'achat de matériel roulant) pour l'extension de la ligne 5 du métro (bleue) vers l'Est pour réaliser ces interventions.

**Montréal peut déjà procéder à la réalisation d'interventions qui permettront des déplacements rapides et dans d'excellentes conditions de confort (développement d'un service rapide par bus, élargissement des trottoirs, installation de supports à vélo, etc.) qui viendront renforcer le caractère structurant de ces axes. De cette façon, Montréal pourra affirmer qu'elle assume ses responsabilités et qu'elle exerce son leadership en réalisant des interventions permettant de rehausser l'image de la ville dès maintenant, sans attendre les gouvernements.**

Un autre exemple réside dans l'implantation d'un réseau de tramways au centre de l'agglomération, chantier 1, ce premier tronçon servira de projet pilote et de vitrine pour ce mode de transport disparu de Montréal en 1959, donc inconnu de bien des citoyens. Nous savons que ce mode a une influence positive sur la perception des usagers face à la qualité des services. Le tramway «dégage» en effet auprès des usagers des réseaux de surface une image supérieure aux autobus en ce qui a trait à la fréquence et à la fiabilité, c'est pourquoi notre association appuie l'implantation du premier tronçon de la station Berri-UQAM à la station Peel. Celui-ci met en évidence l'absence de service adéquat entre le Vieux-Montréal et la Cité du multimédia d'une part et le secteur des hôtels et le Quartier latin d'autre part. Tentez l'expérience : essayez de vous rendre du musée de la Pointe-à-Callière au square Phillips par le réseau de surface de la STM. Vous conclurez : mission impossible.

**Compte tenu du regain significatif de l'emploi au sud de la rue Notre-Dame depuis les 10 dernières années et des déplacements qui se font du sud au nord entre l'ancien et le nouveau centre des affaires de Montréal, nous croyons qu'il serait opportun de mettre en service dès maintenant une navette entre les secteurs identifiés ci-haut en prévision du retour du tramway à Montréal et en attendant le financement des gouvernements supérieurs. De cette façon, la Ville de Montréal montrerait à nouveau son leadership dans la transformation du système de transport de la métropole.**

**Il en va de même pour tous les axes où la réalisation d'infrastructures de transport lourdes (métro, tramway) repose sur l'arrivée de sources de financement externes importantes (axe sur Pie-IX, axe sur Henri-Bourassa, axe de l'avenue du Parc, etc.). Montréal peut réaliser des interventions peu coûteuses le long de ces axes « en attendant » l'arrivée de financement en provenance des gouvernements et de cette façon, faire preuve de leadership dans le projet de structuration du territoire.**

## LE PLAN DE TRANSPORT ET L'ENVIRONNEMENT

Grâce aux recherches et aux avancées technologiques en matière environnementale et en santé publique, les impacts des transports motorisés – et plus particulièrement de la circulation automobile – sont mieux connus. En ce qui concerne le milieu urbain montréalais, la Direction de la santé publique de l'Agence de la santé et des services sociaux de Montréal a publié en 2006 un rapport exhaustif et éclairant. Nous présentons ici quelques réflexions sur ce volet important.

Dans le cadre du protocole de Kyoto, le Canada devait, pour la période 2008-12, réduire ses émissions de 6 %, par rapport à 1990. Dans les faits, en 2005, les émissions avaient plutôt augmenté de 24 %. Les deux principales causes de cette augmentation sont l'accroissement de l'usage des véhicules automobiles, et la production de pétrole des sables bitumineux, destiné au secteur des transports.

Sur un horizon lointain (2050), plusieurs rapports internationaux recommandent une baisse des émissions des pays occidentaux de 75% et même davantage. De telles baisses des émissions sont impossibles sans une remise en question fondamentale du rôle de l'automobile privée dans les villes et un développement majeur du transport public électrifié.

**Au Québec, les statistiques officielles indiquent que le secteur des transports est responsable de 38 % des émissions totales. Cette évaluation tient uniquement compte des émissions provenant directement des véhicules. Si on ajoute les émissions associées à la fabrication et à l'entretien des véhicules, au raffinage du pétrole, à la construction routière, la part de cette responsabilité dépasse 60 %.**

De plus, en tenant compte du cycle de vie et des effets sur l'aménagement du territoire, l'implantation de tramways ou trolleybus permettra plusieurs réductions directes ou indirectes des émissions (Annexe 4).

Transport 2000 Québec estime que les chantiers du Plan de transport destinés directement à l'amélioration des transports publics contribueront directement à l'amélioration de la qualité de l'air et à la diminution des GES. C'est pourquoi nous croyons qu'ils doivent être réalisés en priorité.

## LES COÛTS ET LE FINANCEMENT

La possibilité de réaliser les différents chantiers présentés dans le Plan de transport dépend du financement disponible. On trouvera à l'annexe 5 l'ensemble de notre réflexion sur ce volet. Voici les principales observations de Transport 2000.

**Après analyse des données présentées, nous concluons que l'augmentation proposée du financement n'est pas excessive dans le contexte global des dépenses totales sur le transport. De plus, cette augmentation est cohérente avec la conscientisation croissante aux problèmes environnementaux et notamment la contribution du transport automobile aux gaz à effet de serre.**

À l'égard des subventions provenant du gouvernement du Québec, Transport 2000 partage l'opinion exprimée par l'administration municipale dans le Plan selon laquelle les subventions destinées aux immobilisations devraient être harmonisées, afin de réduire la distorsion qui existe entre les modes. En effet, pourquoi traiterait-on différemment un usager qui emprunte un autobus ou un tramway d'un usager qui utilise le métro ou un train de banlieue.

Tout comme le propose le Plan, notre association privilégie le financement de sa mise en œuvre par le recours à une tarification appropriée sur le transport par automobile. À notre humble avis la taxation et/ou la tarification du stationnement présente plusieurs avantages.

## LA SÉCURITÉ DES DÉPLACEMENTS

Transport 2000 Québec tient à se prononcer sur ce volet, puisque les utilisateurs des transports collectifs sont tous – à un moment ou à un autre de leurs déplacements quotidiens – des piétons. À ce titre **les piétons sont confrontés à des conditions de déplacement caractérisées depuis les dernières décennies par la présence croissante de l'automobile au cœur de la ville et de ses quartiers.**

Le Plan de transport 2007 présente, à la figure 18, les *Taux moyens de décès reliés aux accidents de la route* de plusieurs grandes villes nord-américaines. Montréal présente une bonne performance, avec un taux plus faible que celui des autres villes sauf Toronto. Transport 2000 croit qu'un tel tableau peut être trompeur, car il pourrait permettre de conclure que la Ville de Montréal fait un excellent travail de contrôle de la circulation ou que les conducteurs montréalais sont plus prudents que ceux des autres villes. Les piétons qui connaissent plusieurs villes seraient probablement en désaccord avec de telles conclusions.

En fait, un facteur permet d'expliquer, dans une grande proportion, les différences entre les villes : le taux d'utilisation du transport public, qui est beaucoup plus sécuritaire que le transport par automobile personnelle. En fonction de l'ensemble des statistiques américaines, le risque de décès (par kilomètre parcouru) d'un usager du transport public est dix fois moindre que celui d'un automobiliste (T. Litman, *Evaluating Public Transit Benefits and Costs*, Victoria Transport Policy Institute, déc. 2006). Le risque est encore plus faible pour un usager du métro ou du train. Dans le cas de l'autobus, même en tenant compte des risques sur les autres usagers, il demeure deux fois plus sécuritaire que l'automobile. En somme, si Montréal a une meilleure performance que d'autres villes nord-américaines, c'est probablement à cause des déplacements en métro.

Le Plan de transport 2007, par son emphase sur le transport public, propose donc une amélioration majeure de la sécurité des déplacements. Nous incitons d'ailleurs la Ville à calculer les économies que ce plan pourrait représenter pour la société québécoise, notamment en termes de réduction des coûts pour la SAAQ et de réduction des dépenses publiques d'assurance maladie. Les instances du gouvernement du Québec devrait davantage tenir compte de tels facteurs, lorsqu'ils hésitent à soutenir le développement du transport public.

**Les statistiques de la SAAQ permettent d'ailleurs de démontrer que la sécurité routière est fortement à la baisse sur le territoire de Montréal. Depuis 6 ans, soit 2001, il y a forte augmentation des décès et blessures graves, notamment une augmentation de quelque 70 % concernant les piétons victimes d'accident grave.**

## Nombre de victimes: région de Montréal

Catégorie	Nombre de décès + blessures graves		% d'augmentation
	2001	2006	
Conducteur + passager	206	297	44%
Cycliste	32	52	62%
Piéton	125	213	70%

SAAQ, *Bilan 2006*, juin 2007, Tableau 46, p. 91

Face un tel bilan, nous soutenons les initiatives de la Ville pour réduire la vitesse des automobiles. La ville propose de réduire la vitesse permise de 50 km/h à 40 km/h.

Le Plan affirme que «La probabilité de décès d'un piéton qui se fait heurter par une automobile à 50 km/h est de 70 % comparativement à 25 % s'il est frappé à 40 km/h».

Une étude de la SAAQ met en perspective cette affirmation (*Évolution des comportements et attitudes face à la vitesse au Québec entre 1991 et 2002*). 75 % des conducteurs considèrent qu'un excès de 10 km/h dans une zone de 50 km/h ne constitue pas une infraction ou représente une infraction «peu grave». De plus, 80 % des conducteurs considèrent que le risque de se faire arrêter en roulant à 60 km/h dans une zone de 50 est «faible». En conséquence, Transport 2000 suggère que la limite de vitesse dans les rues résidentielles soit ramenée à 30 km/h et que des moyens policiers soient dédiés à faire respecter cette limite. Sur les grandes artères, avec service de transport public, nous suggérons également une limite de 30 km/h dans toute voie qui longe un trottoir (généralement celle de droite). Les «traditions» actuelles signifient qu'un conducteur peut, sans recevoir de contravention, rouler à 60 km/h devant un arrêt d'autobus, donc à 50 centimètres des citoyens qui attendent un autobus ou qui attendent pour traverser. Cette tradition doit être modifiée de toute urgence.

En termes de sécurité, il y a lieu de questionner les priorités actuelles de la ville lorsque nous faisons la comparaison suivante: un automobiliste qui dépasse de 30 minutes son droit de stationner est presque certain de recevoir une contravention; un automobiliste qui menace constamment la vie de piétons au centre-ville est presque certain de ne jamais recevoir de contravention.

Transport 2000 Québec incite la ville de Montréal à multiplier l'intensité de la surveillance policière, afin d'assurer la sécurité à des fins de respect des piétons.

## LE PLAN DE TRANSPORT DE MONTRÉAL SITUÉ DANS LE CONTEXTE RÉGIONAL

Le Plan soumis à la consultation publique offre une foule de projets, afin d'améliorer les transports collectifs et actifs sur l'île de Montréal, mais il demeure quasi muet relativement au phénomène des mouvements pendulaires<sup>5</sup> et de leur ampleur, qui entraînent une circulation automobile intense sur les différents niveaux du réseau routier montréalais.

Trois lignes à la page 13 du Plan signalent très discrètement un phénomène qui mérite une plus ample réflexion et un plan d'action intégré :

«Les modes d'accès des personnes à l'île doivent aussi être considérés. Montréal demeure le cœur économique, social et culturel de la région métropolitaine, ce qui lui impose des contraintes importantes.»

En fait quelques chantiers peuvent être reliés à cette facette du transport des personnes régional dans le Plan : l'augmentation de la capacité en transport en commun dans le corridor Pont Champlain – Bonaventure, le SRB Pie-IX prolongé vers Laval et la réalisation du train de l'Est.

**Mais à la lumière des données connues sur l'ampleur des mouvements pendulaires provenant de l'extérieur de l'île de Montréal, plus de 900 000 véhicules par jour (Annexe 6), dont une partie finit par se retrouver dans les rues de Montréal, nous suggérons que le Plan soit complété à ce chapitre, afin que la Ville de Montréal fasse connaître plus en détail ses intentions et ses objectifs devant cet état de fait.**

---

<sup>5</sup> Mouvements pendulaires : déplacements aller et retour effectués entre une banlieue et la ville centre.

## UN LEADERSHIP À EXERCER POUR MONTRÉAL ET PAR MONTRÉAL

Nous estimons que le document «Le transport urbain, une question de santé» exprime mieux que nous pourrions le faire notre point de vue sur les enjeux politiques régionaux liés aux questions de transport. Nous en citons quelques extraits :

«La difficulté de concrétiser un système de transport urbain qui soit plus efficace, plus sain, plus générateur d'équité sociale tient probablement pour beaucoup à la fragmentation des centres de décision. (...)

Le bon usage de l'urbanité devrait, en effet, nous amener à concevoir le transport comme un élément d'une politique qui intègre organiquement les questions d'aménagement, d'emploi et d'économie, de protection de la nature, de respect du patrimoine, d'équité sociale et, bien sûr, de santé. (...)

Montréal, en tant qu'entité politique principale de l'agglomération et première parmi ses pairs de la CMM, devrait naturellement exercer un leadership plus grand en transport urbain. (...)

Pour aller de l'avant sur la voie proposée, le maire de Montréal et son administration doivent travailler de concert avec leurs partenaires locaux et régionaux, ainsi qu'avec les paliers supérieurs de gouvernement. **Acteur de premier plan par son poids politique et économique, Montréal doit cependant mériter son rôle de maître d'œuvre, grâce à la force de l'appui de la collectivité et par la cohérence de la vision qu'elle saura articuler.** Au nom de la population, elle devra chercher à s'entendre avec les autorités québécoises sur une responsabilité mieux définie pour conclure de nouveaux arbitrages dans les limites du budget du transport entre les routes et le TEC. Montréal devrait aussi obtenir de Québec certaines compétences nouvelles, par exemple le pouvoir de taxer les stationnements.»<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> Agence de la santé et des services sociaux de Montréal, Direction de la santé publique, *Le transport urbain, une question de santé*, Rapport annuel 2006 sur la santé de la population montréalaise, Leadership et mobilisation, des conditions de réussite, p.120.

## **LA RELANCE DU TRANSPORT EN COMMUN PASSE PAR UNE PAIX INDUSTRIELLE DURABLE**

Le transport en commun ne peut connaître de développement sans une stabilité et une fiabilité à toute épreuve. Les automobilistes attachés au confort de leur véhicule personnel ne le délaisseront pas pour un mode de transport dont la fiabilité est synonyme de boîte à surprise.

**D'autre part les usagers actuels et fidèles pourraient se lasser de leur statut de «captifs» et, excédés par des interruptions de service de toute nature, décider de passer à l'automobile individuelle. Est-il besoin de rappeler qu'en matière de fiabilité et de stabilité de service, les relations de travail dans le secteur du transport des personnes sont certainement un élément non négligeable en terme stratégique.**

**Le citoyen qui se présente à l'arrêt de bus, sur le quai de la gare ou de la station de métro ne doit pas être habité par le doute face au service qu'il est sur le point d'utiliser. Il revient donc aux gestionnaires des sociétés de transport, aux autorités municipales et aux syndicats, en partenariat avec le législateur qui est l'arbitre dans notre système démocratique, de conclure des accords de longue durée équitables, au diapason des balises connues dans l'industrie et en phase avec la capacité de payer des contribuables.**

En matière de paix industrielle l'histoire récente du Québec compte un certain nombre de réussites. Rappelons à titre d'exemple la construction des îles et des pavillons d'Expo 67 et les barrages d'Hydro-Québec sur la rivière Manicouagan. Il ne tient qu'aux parties prenantes de démontrer leur savoir-faire et leur sens des responsabilités en inscrivant une autre réalisation positive à ce chapitre de l'histoire québécoise.

## CONCLUSION

L'association Transport 2000 Québec se réjouit de la volonté politique voire du leadership des autorités de Montréal d'adopter un plan de transport susceptible d'améliorer la mobilité de la population sur son territoire en proposant un virage par rapport aux tendances actuelles. Cette initiative met fin à des années d'attentisme sinon de léthargie générale en matière de transport des personnes. Toutefois, une telle initiative ne saurait remettre en question la nécessité d'un plan de transport intégré des personnes et des marchandises pour l'ensemble de la Région métropolitaine.

Les nombreuses contraintes en termes d'occupation du territoire et d'urbanisme, qui ont motivé l'adoption d'un premier plan d'urbanisme en 1992 et sa reconduction en 2002 font en sorte que le rôle de Montréal est incontournable, a fortiori si l'on considère que son statut de métropole font de son territoire un pôle d'accueil de nombreux déplacements régionaux et d'activités de tous ordres.

D'ailleurs la responsabilité des gouvernements supérieurs est indéniable dans la planification du territoire et des déplacements, notamment par le développement et le financement des infrastructures et de réseaux d'échanges appropriés. Le gouvernement du Canada et le gouvernement du Québec possèdent eux-mêmes divers équipements sur le territoire montréalais.

Compte tenu de l'urgence de la situation, Transport 2000 a défini sept (7) chantiers prioritaires afin d'afficher des résultats rapides et tangibles, ce qui rétablirait la crédibilité des autorités politiques et de l'administration publique auprès de la population et des gouvernements supérieurs, bien que le plan en comporte 21. Cela n'empêche pas d'aller plus loin, mais une évaluation rigoureuse de l'exercice devrait être assurée pour les cinq premières années; cette approche accélérerait ainsi la réalisation du Plan, du moins pour tout ce qui touche les initiatives qui relèveraient de la juridiction de Montréal.

Au chapitre du financement, les usagers ont déjà suffisamment été mis à contribution. Tandis que les tarifs moyens ont augmenté plus que l'inflation au cours des 15 dernières années, la qualité des services a diminué dans l'île de Montréal, de telle sorte que la motorisation s'est accrue sur le territoire et ceci a également entraîné une insécurité accrue en matière d'accidents routiers, qui a affecté surtout les piétons et les cyclistes. Si on veut réellement infléchir les tendances, c'est du côté des gouvernements supérieurs ou de l'automobile qu'il faut chercher les nouvelles sources de financement, hormis la contribution des municipalités bénéficiaires.

Enfin, la paix industrielle est tout à fait indiquée comme condition à la stabilité des services et la relance des transports collectifs dans l'esprit de la population. Le plus grand défi des transports publics ne consiste-t-il pas d'abord à rehausser leur image dans la perception des usagers, des consommateurs et des citoyens ?

Rédaction : Pierre E. Lachapelle  
Révision : Normand Parisien

Collaboration

Spéciale : Luc Côté  
Michelle Delisle-Boutin  
Justin Bur,  
Anthony Frayne  
Jules Gagné  
Luc Gagnon  
Paula Negrón-Poblete