



Mémoire sur le
Plan de transport de la Ville de Montréal
Vision et objectifs

Présenté par
Le Forum jeunesse de l'île de Montréal

Lors des consultations publiques tenues par la
Commission sur le transport, les infrastructures et l'environnement

Déposé le 1^{er} septembre 2005

Rédaction :

Alexandre Morin
Simon Allaire-Vigeant

Révision :

Chantal Michaud
Pierre-Alain Benoît
Caroline Rioux
Les membres du Forum jeunesse de l'île de Montréal

Forum jeunesse de l'île de Montréal
1550, rue Metcalfe, bureau 810
Montréal (Québec) H3A 1X6

(514) 842-2400, poste 2812
forumjeunesse@credemontreal.qc.ca
www.fjim.org

Introduction

Avant toute chose, le Forum jeunesse de l'île de Montréal tient à souligner l'importance de l'élaboration d'un plan de transport pour le développement de la Ville de Montréal. Au cours des dernières années, nous avons présenté plusieurs mémoires¹ qui abordaient le thème du transport. Le transport occupe une part importante dans la vie des jeunes Montréalais. À ces occasions, nous avons proposé des pistes de développement du transport qui répondaient aux besoins des Montréalais tout en préservant la qualité de l'environnement urbain et en respectant les principes du développement durable. Ces pistes de développement reposaient principalement sur l'usage du transport en commun et des modes de transport actifs. Cela est à la fois dû au fait que peu de jeunes possèdent une voiture² et qu'ils adhèrent massivement aux principes du développement durable et de la protection de l'environnement³. Conséquemment, le Forum jeunesse de l'île de Montréal est très satisfait de la vision dans laquelle s'inscrit le présent plan qui priorise le transport en commun et les transports actifs tout en réduisant la place de l'automobile dans le transport des personnes. Nous proposons toutefois une petite modification aux éléments de la vision en fonction des recommandations que nous ferons plus loin sur les objectifs du plan de transport. Il permet d'ouvrir la porte à un soutien accru de la ville aux initiatives faisant appel aux flottes partagées de vélos ou d'automobiles pour certains types de déplacement.

| Section | Version actuelle | Version suggérée |
|--|--|---|
| Le système de transport soutient l'économie Montréalaise | Le TC est le mode privilégié pour desservir les pôles économiques, en particulier le centre-ville, et le taxi joue un rôle complémentaire indispensable. | Le TC est le mode privilégié pour desservir les pôles économiques, en particulier le centre-ville; et les modes de transport actifs ainsi que l'automobile partagée, notamment le taxi, jouent des rôles complémentaires. |

¹ Mémoire sur le projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa, 9 juin 2005 et Mémoire sur la proposition de plan d'urbanisme de Montréal, 9 juin 2004

² Baromètre, Sondage auprès des Montréalais, plan de transport, rapport d'analyse, mars 2005, p.14

³ Voir la déclaration des jeunes Montréalais, Le Montréal de ma génération, publiée par le Forum jeunesse de l'île de Montréal www.fjim.org/declaration

Par contre, le Forum jeunesse de l'île de Montréal craint que la réalité financière de la Ville de Montréal n'entre en conflit avec le plan de transport et ne permette pas de réaliser l'ensemble des nombreux objectifs que l'on retrouve dans le document de consultation. Bien que nous sommes conscients que l'élaboration du présent plan ira de paire avec une recherche de nouvelles sources de financement, les résultats d'une telle recherche sont encore inconnus. Sans remettre en question la très grande majorité des objectifs, il serait important de cerner des priorités parmi ceux-ci afin d'obtenir un portrait plus clair des actions prioritaires à entreprendre dans le domaine du transport pour les prochaines années en fonction des ressources financières disponibles. Sinon, le plan de transport pourrait perdre son rôle de guide pour les interventions en transport des prochaines années.

Notons également que le Forum jeunesse de l'île de Montréal tient à souligner que le phénomène d'étalement urbain est toujours très présent dans la grande région métropolitaine. Bien que la population de l'île de Montréal a cru au cours des dernières années, la population des banlieues continue de croître plus rapidement que celle de l'île et de nombreux emplois se déplacent actuellement vers la couronne⁴. Loin d'être irréversible, cette tendance est répandue dans de nombreuses villes canadiennes⁵ et dénote une problématique importante en transport. Nous croyons que lutter contre le phénomène de l'étalement urbain devrait être une priorité du plan de transport.

Le Forum jeunesse de l'île de Montréal est une table de la Conférence régionale des élus de Montréal (CRÉ). Créé afin que soient pris en compte les besoins des jeunes âgés entre 12 et 30 ans dans le développement social, économique et culturel de la région, il a pour mission de concerter les intervenants et les groupes jeunesse de l'île de Montréal et de faire la promotion, auprès des différents partenaires régionaux, des enjeux et des préoccupations déterminés par les jeunes de la région.

⁴ AMT, Enquête Origine-Destination 2003, Faits saillants.

⁵ Statistiques Canada, Où travaillent les Canadiens et comment s'y rendent-ils. Recensement 2001 : Série « analyses », 40 p.

Favoriser les modes de transport actifs

Il est connu que les modes de transport actifs ont des effets bénéfiques sur la santé des citoyens qui utilisent ces modes de transport, mais également sur la qualité de l'air puisqu'ils contribuent à réduire le nombre d'automobiles sur nos routes. Les modes de transport actifs ont donc un rôle important à jouer pour améliorer la situation du transport à Montréal et la qualité de vie des résidents, surtout pendant la saison estivale. En 2004, année ayant connu un seul épisode de smog, la Ville de Montréal a tout de même enregistré 75 journées de mauvaise qualité de l'air⁶. Les résultats pour cette année, principalement le nombre d'épisodes de smog, s'annoncent moins encourageants. Le développement des modes de transport actifs est un moyen, certes modeste, de contribuer à l'atteinte de la vision choisie par le plan de transport. Or, la pratique de la marche et du vélo décline régulièrement à Montréal, ayant connu une baisse de 1,7 % entre 1998 et 2003⁷. En 1999, la revue *Bicycling* accordait à Montréal le titre de ville cyclable par excellence en Amérique du Nord, titre que nous avons probablement perdu aujourd'hui au profit de villes ayant fait preuve d'un grand dynamisme en transport actif au cours des dernières années. Il est possible de regagner un tel titre et l'image positive qui y est associée si nous levons les obstacles à l'utilisation du vélo et de la marche durant la saison estivale, et mettons en place des mesures encourageant l'utilisation du vélo et la pratique de la marche.

Que la Ville de Montréal, en collaboration avec les entreprises, fasse la promotion des modes de transport actifs et du transport en commun auprès des citoyens et travailleurs.

De plus, il faut améliorer les conditions de pratique du vélo et de la marche, plus précisément l'accessibilité, l'efficacité et la sécurité de ces modes de transport. Dans le domaine de l'accessibilité, certains tronçons de pistes cyclables ne sont pas raccordés au réseau cyclable montréalais, ce qui empêche certaines personnes d'utiliser les pistes

⁶ Gagnon, C., C. Bessette, Y. Garneau, P. Paquette et R. Mallet (2004). « Qualité de l'air à Montréal ». *Rapport annuel 2004*, Ville de Montréal, Service des infrastructures, transport et environnement, Direction de l'environnement, Planification et suivi environnemental, RSQA, 8 p.

⁷ AMT, Enquête Origine-Destination 2003, Faits saillants.

cyclables pour leurs déplacements quotidiens, notamment dans les arrondissements récemment fusionnés à la Ville de Montréal. Toutefois, le raccordement des tronçons existants n'est pas suffisant. Tracer un itinéraire pour un déplacement rapide et efficace demeure difficile pour les populations de certains coins de Montréal. Le rallongement du réseau de piste cyclable semble indispensable afin de répondre efficacement aux besoins nombreux des citoyens. Il faudrait notamment ajouter de nouvelles pistes cyclables pour rejoindre le centre-ville et les institutions d'enseignement post-secondaire qui sont des pôles importants de déplacement pour les jeunes Montréalais.

Que la Ville de Montréal augmente de 50% la longueur totale du réseau cyclable montréalais en portant une attention particulière au raccordement des tronçons cyclables des arrondissements récemment fusionnés au réseau montréalais, ainsi qu'à la desserte du centre-ville et des institutions d'éducation post-secondaire.

Dans le domaine de l'efficacité et de la sécurité, le réseau cyclable existant a grand besoin d'être entretenu et amélioré en vue d'accroître non seulement la fluidité de la circulation sur les pistes cyclables, mais également la sécurité des utilisateurs de ces mêmes pistes. Certains tronçons souffrent actuellement d'une signalisation déficiente (pistes non balisées), d'une chaussée en très mauvais état ou d'une chaussée trop étroite rendant périlleux tout dépassement voire croisement à de nombreux endroits. Bien que les utilisateurs du transport actif soient généralement plus satisfaits que les automobilistes de leurs conditions de transport⁸, de nombreux répondants considèrent comme non sécuritaire la pratique du vélo en dehors des pistes cyclables⁹ et 22 % des répondants n'utilisent pas le vélo parce que les infrastructures sont déficientes¹⁰. S'il veut attirer un nombre plus important de Montréalais, le réseau cyclable de l'île de Montréal a besoin d'une importante cure de rajeunissement et de modernisation.

⁸ Baromètre, Sondage auprès des Montréalais, plan de transport, rapport d'analyse, mars 2005, p. 17 et 18

⁹ Idem, p. 34

¹⁰ Idem, p.39

Que la Ville de Montréal procède à un rattrapage dans l'entretien des pistes cyclables existantes en s'assurant que celles-ci soient sécuritaires et adaptées à l'utilisation qui en est faite.

La création de stationnements sécuritaires pour vélos à proximité des bâtiments publics, des stations de métro et des gares est sans aucun doute un autre élément indispensable d'un plan visant à mousser l'utilisation du vélo. La part modale du vélo pourra réellement augmenter de manière importante uniquement si la Ville de Montréal parvient à freiner le vol de vélos endémique au centre-ville. Ces stationnements devraient répondre aux critères d'aménagement existants¹¹, en plus d'être suffisamment sécuritaires pour empêcher le vol des vélos qui y sont laissés. Une certaine forme de surveillance devrait être instaurée autour de ces stationnements pour vélos.

Que la Ville de Montréal aménage des stationnements sécuritaires pour vélos à proximité des stations de métro, des gares et des bâtiments publics.

À la lumière de nos lectures, le Forum jeunesse de l'île de Montréal est sous l'impression que la réduction de la part modale du vélo découle aussi de l'augmentation de la distance moyenne parcourue puisque le vélo se montre surtout efficace sur de courtes distances. Il convient donc de renforcer l'intermodalité entre le vélo et le transport en commun pour augmenter la part modale du transport actif, notamment en aménagement des stationnements pour vélos surveillés à proximité des stations de métro et des gares. Il serait également intéressant d'étudier la possibilité de rendre le réseau du métro et de train de banlieue accessible en tout temps aux cyclistes. L'ajout de support à vélos sur les autobus constitue également une option intéressante. Pour toutes ces raisons, le Forum jeunesse croit que les objectifs du plan d'action vélo devraient se retrouver dans le plan de transport pour s'assurer que le transport en commun et le transport actif se développent de façon complémentaire.

¹¹ Ville de Montréal, Plan d'urbanisme, p. 56

Que la Ville de Montréal favorise l'intermodalité entre le transport en commun et le vélo, en plus d'intégrer les objectifs du plan d'action vélo au plan de transport en s'assurant de la cohérence de l'ensemble.

Les déplacements par la marche doivent également être considérés dans les objectifs du plan de transport. Les infrastructures utilisées par les piétons doivent être améliorées pour assurer la sécurité de ces derniers ainsi que pour offrir des conditions acceptables pour la marche. Il ne faut pas oublier que la marche constitue un mode de transport complémentaire essentiel pour les très courtes distances, notamment au centre-ville. Dans ce domaine, nous sommes préoccupés par le sort des personnes à mobilité réduite dont la situation devra être prise en compte dans l'aménagement des voies piétonnières. Certains trottoirs du centre-ville devront notamment être élargis grâce à l'espace gagné sur l'automobile. Autre exemple, certaines artères montréalaises ne permettent pas aux personnes à mobilité réduite de traverser la chaussée à l'intérieur du temps accordé par les feux de circulation.

Que la Ville de Montréal assure la sécurité des piétons en aménageant des voies piétonnières sécuritaires, notamment pour les personnes à mobilité réduite.

Afin d'améliorer la qualité de vie des Montréalais, surtout dans les secteurs du centre de la ville où la présence de l'automobile se fait beaucoup sentir, le Forum jeunesse de l'île de Montréal est favorable à la transformation de certaines artères du centre-ville et des quartiers centraux en rues piétonnières de façon permanente ou saisonnière selon les cas. Dans l'optique où l'usage de la voiture doit être réduit pour accéder au centre-ville, nous croyons qu'une telle transformation servira la vision du présent plan de transport. Quant aux craintes de certains commerçants pour l'achalandage des commerces, nous ne croyons pas qu'elles vont se réaliser à long terme.

Que la Ville de Montréal favorise la marche en transformant certaines artères en rues piétonnières.

Augmenter la compétitivité du transport en commun

Le Forum jeunesse de l'île de Montréal est préoccupé depuis de nombreuses années du sort du transport en commun à Montréal. Malgré que la part modale du transport en commun entre 1998 et 2003 se soit stabilisée à 22 % après une hausse de 7,8 % de l'achalandage, l'augmentation de 10,5 % de la motorisation ainsi que la hausse de 4,7 % des déplacements en automobile nous indiquent que l'équilibre actuel en faveur du transport en commun est très fragile¹². Or, malgré la hausse de l'achalandage du transport en commun, le service a diminué de 9 % entre 1994 et 2002¹³ alors que les tarifs poursuivaient leur hausse. Finalement, l'état de l'équipement exerce une pression supplémentaire sur le transport en commun qui nécessite d'importants investissements. Il est actuellement difficile de dire que le transport en commun est compétitif et attrayant. Son achalandage est donc limité aux personnes conscientisées à l'écologie, aux personnes dont les conditions de transport en automobile sont très mauvaises et aux clientèles captives en raison de leur revenu (jeunes, groupes ethnoculturels, familles à faible revenu, etc.). Dans le cas des jeunes, le sondage réalisé dans le cadre de la présente consultation révélait que le groupe des 18-34 ans possède un taux de motorisation plus faible que la moyenne. Dans ces conditions, l'ensemble du plan de transport doit viser à rendre le transport en commun plus compétitif par rapport à l'automobile.

Dans les conditions actuelles, certaines destinations majeures et les extrémités est et ouest de l'Île ne sont pas accessibles facilement en transport en commun. D'ailleurs, le taux de motorisation y est sensiblement plus élevé qu'ailleurs sur l'île de Montréal¹⁴. Nous avons fait quelques suggestions pour améliorer l'offre de service en transport en commun dans l'Est de l'Île dans notre mémoire déposé au BAPE au mois de juin dernier¹⁵. Dans l'Ouest de l'Île, le réseau pourrait être solidifié autour des trains de banlieue possédant un meilleur service et intégré au réseau régulier de transport en commun.

¹² AMT, Enquête Origine Destination 2003, Faits saillants.

¹³ Ville de Montréal, Plan de transport : vision et objectifs

¹⁴ Baromètre, Sondage auprès des Montréalais, plan de transport, rapport d'analyse, mars 2005, p. 13

¹⁵ Mémoire sur le projet de prolongement de l'autoroute 25 entre l'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa, 9 juin 2005

Le prolongement de la ligne bleue vers Anjou et la construction d'une gare intermodale dans ce secteur ;
Le prolongement de la ligne bleue sous forme de train léger de surface vers la pointe de l'Île ; et la mise en service du viabus de l'Est.¹⁶ ;
La mise en service d'un train de banlieue reliant Montréal à Repentigny desservant également les quartiers situés dans l'Est de l'île de Montréal ; et
La mise en service d'un train de banlieue reliant Montréal à St-François de Laval, Terrebonne et Mascouche.

Suggestion de développement du TC dans l'Est de l'Île

Que la Ville de Montréal développe le transport en commun dans l'est et l'ouest de l'Île.

De plus, il n'existe actuellement aucun lien rapide de transport en commun entre le centre-ville et l'aéroport international de Montréal – Pierre-Elliott-Trudeau, ce qui incite plusieurs personnes à utiliser leur automobile pour accéder rapidement l'aéroport. Nous devons miser sur un transport en commun rapide et efficace qui permettrait de combler les déplacements des touristes, des gens d'affaires ou de toutes personnes désirant se rendre à l'aéroport à partir du centre-ville et vice-versa. Un tel aménagement profiterait à Montréal sur le plan touristique et économique.

Que la Ville de Montréal mette en place un lien rapide et efficace de transport en commun entre le centre-ville et l'aéroport international de Montréal – Pierre-Elliott-Trudeau.

Dans les conditions actuelles, l'efficacité des déplacements en transport en commun pourrait être améliorée. Réduire les temps d'attente et de transit pour les déplacements en transport en commun doit être un objectif du plan de transport. Cela augmenterait le taux de satisfaction des usagers et amènerait une nouvelle clientèle qui privilégie la rapidité dans ses déplacements. Il faudrait porter une attention particulière aux périodes hors pointe (soir et nuit notamment) pour augmenter l'efficacité des déplacements pendant cette période. Il faut également prendre en compte que l'attrait de l'automobile est beaucoup plus grand pendant cette période puisque la congestion routière est beaucoup

¹⁶ Mémoire sur le projet de prolongement de l'autoroute 25 entrel'autoroute 440 et le boulevard Henri-Bourassa, 9 juin 2005

moins importante. Pour atteindre cet objectif, on pourrait notamment augmenter la fréquence de passage des véhicules (en modifiant le type de véhicule) et coordonner les horaires de passage pour diminuer les temps d'attente lors de transits.

Que la Ville de Montréal bonifie son offre de service à l'intérieur de son réseau actuel de transport en commun en augmentant la fréquence des passages et coordonnant plus efficacement les véhicules entre eux.

Que la Ville de Montréal étudie la possibilité de développer des circuits de tramways modernes sur les artères très achalandées en remplacement des autobus.

La compétitivité du transport en commun doit également être financière. Des tarifs abordables encouragent certains automobilistes à abandonner l'automobile au profit du transport en commun, mais limitent également le fardeau financier indu que l'on fait porter aux utilisateurs captifs du transport en commun. Ces derniers ont beaucoup souffert par le passé des hausses vertigineuses de tarifs qui ont suivi le désengagement du gouvernement du Québec. Il est important de se souvenir que l'accès au transport en commun dans une grande ville comme Montréal est un droit et non un privilège puisque c'est la seule option pour un grand nombre de citoyens, dont les jeunes. Pour les autres clientèles pouvant se tourner à tout moment vers l'automobile, il est possible d'instaurer d'autres mesures qui les inciteraient à choisir le transport en commun.

Que la Ville de Montréal instaure un gel des tarifs du transport en commun.

Que la Ville de Montréal se prononce en faveur de la mise en place de déductions fiscales pour les titres de transport en commun.

La ville de Montréal est, depuis de nombreuses années, une ville de savoir. La présence de quatre universités sur son territoire représente bien l'importance de l'éducation dans la métropole et explique en partie l'attrait qu'elle exerce sur les jeunes du Québec et du monde. La plupart des étudiants montréalais utilisent le transport en commun pour se

rendre à leurs cours. Le Forum jeunesse de l'île de Montréal suggère donc d'offrir certains avantages aux étudiants pour encourager l'éducation et la formation, notamment l'application du tarif réduit à tous les étudiants à temps plein.

Que la Ville de Montréal étende le tarif réduit à tous les étudiants à temps plein sans discrimination quant à l'âge de ces étudiants.

L'augmentation de la compétitivité du transport en commun passe nécessairement par l'ajout d'obstacles à l'usage de l'automobile, principalement dans le centre-ville. Dans ce domaine, Londres a fait figure de pionnière en instaurant un péage pour toute voiture voulant accéder au centre-ville. En revanche, les opposants au péage sont nombreux et la mise sur pied d'un système de péage est coûteux. Or, il serait possible d'obtenir un effet dissuasif intéressant par une combinaison de mesures. La réduction de l'offre de stationnement au centre-ville est sans aucun doute la plus efficace¹⁷. Des options alternatives pour encourager le passage des automobilistes vers le réseau de transport en commun comme les stationnements incitatifs pourraient augmenter l'efficacité de la première mesure.

Que la Ville de Montréal réduise l'offre de stationnement au centre-ville pour favoriser l'utilisation du transport en commun.

Que la Ville de Montréal favorise la construction de stationnements incitatifs à proximité de certaines stations de métro et de certaines gares.

Actuellement, une bonne partie de la compétitivité du transport en commun repose sur l'importance de la congestion routière lorsqu'on tente d'accéder à l'île de Montréal à l'heure de pointe. Un désengorgement soudain des ponts de l'Île, notamment par la construction d'un nouveau lien routier, réduirait de beaucoup l'attrait du transport en commun au profit de l'automobile et risquerait de relancer de plus belle l'étalement

¹⁷ Voir à ce sujet : Baromètre, Sondage auprès des Montréalais, plan de transport, rapport d'analyse, mars 2005, p. 49

urbain. Il est donc important de maintenir l'avantage compétitif du transport en commun et de concentrer les investissements dans le domaine du transport actif et du transport en commun.

Que la Ville de Montréal se prononce contre la construction de tout nouveau lien routier reliant l'île de Montréal à la banlieue.

Nonobstant toutes les autres mesures pouvant être mises en place pour favoriser le transport en commun, des moyens de transport complémentaires doivent exister. Par exemple, il a été démontré que pour des courtes distances au centre-ville, le vélo demeure le moyen de transport le plus efficace. Il est également utopique de croire que certains déplacements atypiques pourront se faire en transport en commun et l'automobile restera dans le paysage du transport à Montréal pour encore plusieurs années. Toutefois, il faut encourager l'usage de l'automobile qu'en dernier recours. Dans cette optique, la mise sur pied de flottes de voitures partagées comme « communauto » devient une option intéressante.

Que la Ville de Montréal encourage la création de flottes d'automobiles partagées et de flottes de vélos partagés pour assurer le transport complémentaire.

Le fait de prioriser le transport en commun ne doit pas empêcher la mise en place d'initiatives pour diminuer l'impact de l'automobile sur le milieu urbain. Il est donc possible d'encourager les voitures hybrides et le covoiturage. La ville pourrait d'ailleurs devenir un modèle dans ce domaine en privilégiant l'achat de véhicules écologiques. Cela aurait également un effet positif sur le développement de nouvelles technologies et leur accessibilité (effet de levier). La transformation de la flotte d'autobus de la STM en autobus propulsés au biodiesel est un excellent exemple d'initiative heureuse devant être mise en place.

Que la Ville de Montréal multiplie les voies réservées au covoiturage en les rendant également accessibles aux voitures hybrides.

Que la Ville de Montréal donne l'exemple en privilégiant l'achat de véhicules hybrides, électriques ou propulsés au biodiésel lorsqu'une telle possibilité existe.

Enfin, le Forum jeunesse de l'île de Montréal est d'avis que les paliers supérieurs du gouvernement doivent assumer leur part dans le financement du transport en commun.

Que le gouvernement du Québec mette en place un nouveau cadre financier pour le transport en commun avec comme objectif de ramener sa contribution à celle de 1991.