



Service des affaires corporatives  
Direction du greffe  
Division du soutien aux commissions et comités du conseil  
275 rue Notre-Dame est Bureau R-126  
Montréal Québec H2Y 1C6  
Téléphone : (514) 872-3770  
Télécopieur : (514) 872-9964  
[www.ville.montreal.qc.ca](http://www.ville.montreal.qc.ca)

**COMMISSION SUR LE TRANSPORT, LA GESTION DES INFRASTRUCTURES  
ET L'ENVIRONNEMENT**

**RECOMMANDATIONS**

**PLAN DE TRANSPORT : PORTRAIT ET DIAGNOSTIC**

**LE 29 SEPTEMBRE 2005**

---

**CONSIDÉRANT** que le Plan de transport de Montréal doit s'inscrire dans une perspective large en lien avec l'aménagement du territoire et le développement de Montréal;

**CONSIDÉRANT** les enjeux importants sur le territoire que sont le rôle du transport en commun, l'impact de la circulation automobile, le stationnement, le transport des marchandises, les modes de transport actifs des personnes, la qualité de vie des citoyens, la sécurité et la qualité de l'environnement;

**CONSIDÉRANT** l'importance d'une gestion optimale du transport à Montréal et dans sa région;

**LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL SUR LE TRANSPORT, LA  
GESTION DES INFRASTRUCTURES ET L'ENVIRONNEMENT**

Reconnait la grande qualité du document *Plan de transport de Montréal : Portrait et diagnostic* et la pertinence des informations qu'il contient.

La commission remercie aussi ceux et celles qui lui ont fait part de leurs commentaires, suggestions et recommandations, ainsi que les fonctionnaires qui ont participé au processus pour leurs interventions au cours de l'assemblée publique et des séances de travail de la commission;

et fait les recommandations suivantes au conseil de ville dans le but de bonifier le document *Portrait et diagnostic* et de proposer des pistes pour la préparation du Plan de transport de Montréal :

## *Considérations générales*

### **R-1**

Que l'administration, dans la préparation du Plan de transport, adopte une vision large des enjeux du portrait du transport à Montréal en faisant les liens qui s'imposent avec la santé, l'environnement, la planification urbaine et les conditions socio-économiques de la population montréalaise et en tenant compte que plusieurs enjeux du Plan de transport ont un impact sur l'agglomération et la région de Montréal;

### **R-2**

Que le concept d'accessibilité universelle reconnu dans le Plan d'urbanisme de Montréal soit pris en compte dans la vision et les enjeux du Plan de transport, non seulement en ce qui touche l'adaptation du transport en commun, mais aussi en ce qui a trait à l'aménagement urbain dans les transports;

### **R-3**

Que l'administration s'inspire des concepts de «Smart Growth» et de «Transit Oriented Development» dans la mise en œuvre de sa vision et

Que l'administration se donne des cibles et des objectifs mesurables dans le temps, particulièrement en ce qui a trait à l'augmentation de la part modale du transport en commun;

### **R-4**

Que le Service des infrastructures, du transport et de l'environnement établisse, à partir des diagnostics, un processus d'identification des projets à mettre en œuvre de façon prioritaire;

### **R-5**

Que l'administration s'assure, dans la préparation du Plan de transport, d'un juste arrimage et de la cohérence avec les outils de développement existants, comme le Plan d'urbanisme, le schéma d'aménagement de la Communauté métropolitaine de Montréal, les projets de l'Agence métropolitaine de transport, l'étude des réseaux de transport de l'ouest de l'île de Montréal, la stratégie économique de Montréal, le Plan de développement durable de la collectivité montréalaise et la Politique de protection des milieux naturels;

## *Réseau routier*

### **R-6**

Que l'on complète, dans la mesure où les données sont disponibles, le portrait du réseau routier en y incluant des données portant sur le covoiturage à Montréal, sa part des déplacements et sa contribution potentielle à la diminution de la part modale de l'automobile dans la mobilité des personnes,;

**R-7**

Que l'on complète le portrait du réseau routier, dans la mesure où les données sont disponibles, en y incluant des données sur l'utilisation des rues de desserte locale à des fins de transit;

**R-8**

Que l'on tienne compte dans le diagnostic du réseau routier de l'état des voies de service des autoroutes, notamment l'autoroute 40;

***Transport en commun*****R-9**

Que, dans la mesure où des données sont disponibles sur ces questions, l'on tienne compte dans le diagnostic du transport en commun de l'importance des enjeux suivants liés aux besoins de la clientèle et au pouvoir d'attraction du transport en commun : confort des usagers, propreté des équipements et des installations, présence contrôlée de la publicité, amélioration des fréquences de passage et des temps de parcours, fiabilité des réseaux et qualité des infrastructures;

**R-10**

Que le portrait du transport en commun soit plus précis et détaillé en ce qui a trait au transport des personnes handicapées ou à mobilité réduite dans les transports en commun et plus particulièrement à l'accès aux stations de métro et aux gares de train;

Qu'une attention particulière soit portée dans le diagnostic à l'accès aux stations de métro qui desserviront les nouveaux centres hospitaliers universitaires;

**R-11**

ATTENDU que le transport urbain joue un rôle fondamental dans le soutien de l'activité économique

Que, dans le diagnostic, on se penche sur la faible offre de service en transport en commun aux extrémités ouest et est de l'île de Montréal et sur la desserte des secteurs industriels de Dorval, Lachine, Saint-Laurent et Anjou;

**R-12**

Que soit identifiée dans le diagnostic, l'amélioration de la desserte de l'ensemble des zones d'emploi;

**R-13**

Que soit identifié au portrait du transport en commun l'importance du transport ferroviaire et de son potentiel à partir des emprises existantes;

## *Stationnement*

### **R-14**

ATTENDU que le portrait du stationnement à Montréal gagnerait à être précisé en ce qui a trait à l'offre et la gestion du stationnement sur le territoire,

ATTENDU la présence de nombreux parcs de stationnement hors rue particulièrement au centre-ville,

ATTENDU les règles touchant les stationnements intérieurs dans les nouvelles constructions,

Que le Service des infrastructures, du transport et de l'environnement travaille à compléter le portrait du stationnement à Montréal dans la mesure où les données pertinentes sont disponibles;

## *Modes actifs de transport des personnes*

### **R-15**

ATTENDU l'insuffisance et les déficiences des infrastructures existantes (réseau cyclable discontinu, trottoirs souvent inadéquats, absence de rues piétonnes);

Que les modes de transport actif des personnes soient un enjeu prioritaire du Plan de transport;

## *Intermodalité dans le transport des personnes*

### **R-16**

Que soit pris en compte dans le diagnostic le développement des moyens nécessaires pour permettre l'accueil des bicyclettes dans l'ensemble des transports en commun, et non seulement dans les stations de métro;

### **R-17**

Que soit inclus dans le portrait le fait que plusieurs stationnements incitatifs aux abords des gares de train sont quotidiennement utilisés à pleine capacité et ne peuvent répondre à l'accroissement de la demande;

### **R-18**

Que soit inclus dans le portrait le fait que le réseau cyclable n'est pas suffisamment relié aux stations de métro, de train et d'autobus et que les stationnements pour vélos ne sont pas en nombre suffisants à ces endroits;

### **R-19**

Que soit considéré dans le diagnostic la poursuite du développement du réseau des trains de banlieue, plus particulièrement vers le nord-est de la région de Montréal;

### *Innovations technologiques*

#### **R-20**

Que la Ville accorde une importance particulière, dans l'élaboration du Plan de transport, aux systèmes de transport intelligents (STI) et aux autres innovations technologiques identifiées dans le diagnostic, de même qu'aux enjeux liés au développement durable;

### *Transport des marchandises*

#### **R-21**

ATTENDU l'absence d'un véritable portrait du transport des marchandises à Montréal,

ATTENDU l'absence d'une analyse sur les habitudes et les pratiques des entreprises de camionnage et leur impact sur la circulation et la qualité de vie,

Que la Ville poursuive les efforts pour parfaire son analyse du transport des marchandises notamment au sein de l'Observatoire du transport des marchandises du Grand Montréal;

#### **R-22**

Que l'administration complète le plus rapidement possible les plans de camionnage à l'échelle de l'île de Montréal;

### *Qualité de vie, santé et sécurité*

#### **R-23**

Que la sécurité des piétons soit une préoccupation davantage développée au niveau du diagnostic, notamment en ce qui a trait au respect des règlements de circulation par tous les utilisateurs de la voie publique, à la sécurité aux abords des chantiers de construction, au déneigement et à l'épandage d'abrasifs;

#### **R-24**

Que le portrait et le diagnostic soient complétés, dans la mesure où les données pertinentes sont disponibles, par une étude des expériences d'aménagement menées dans les arrondissements en matière de modération de la circulation de manière à favoriser la mise en place de mesures de modération de la circulation dans les secteurs présentant des problèmes particuliers de circulation automobile;

#### **R-25**

Que le portrait et le diagnostic soient complétés par une évaluation des moyens de prévention des tentatives de suicide dans le métro mis en œuvre dans d'autres réseaux de métro, tant du point de vue des équipements et des infrastructures que de la sensibilisation du public, dans la mesure où les données pertinentes sont disponibles;

### *Qualité de l'environnement*

#### **R-26**

Que le portrait et le diagnostic soient complétés par la réalisation d'un bilan des émissions de gaz à effet de serre (GES) dans le secteur des transports à Montréal, dans la mesure où les données pertinentes sont disponibles, dans le but d'inclure au Plan de transport des mesures concrètes de réduction des émissions de GES;

### *Recommandation finale*

#### **R-27**

ATTENDU qu'un grand nombre d'intervenants à la consultation ont présenté des projets et des pistes de solution dans des dossiers de transport,

Que l'ensemble des mémoires et commentaires reçus lors de la consultation sur le portrait et le diagnostic soient versés pour considération à la consultation publique qui sera menée, en 2006, sur la Plan de transport.

## **Translation**

CONSIDERING that the Plan of transport of Montreal must fall under a broad prospect in bond with the regional planning and the development for Montreal;

CONSIDERING the significant stakes on the territory which are the role of public transport, the impact of the motor vehicle traffic, the parking, the carriage of the goods, the active means of transport of the people, the quality of life of the citizens, the safety and the environmental quality;

CONSIDERING the importance of an optimal management of transport in Montreal and in its area;

The STANDING COMMITTEE OF the COUNCIL ON TRANSPORT, the MANAGEMENT OF the INFRASTRUCTURES AND the ENVIRONMENT

Recognizes the great quality of the Plan document of transport of Montreal: Portrait and diagnosis and relevance of information which it contains. The commission thanks also those and those which made him share of their comments, suggestions and recommendations, as well as the civils servant who took part in the process for their interventions during the public assembly and of the working sessions of the commission; and makes the following recommendations with the council of city with an aim of improving the Portrait document and diagnosis and of proposing tracks for the preparation of the Plan of transport of Montreal:

### General considerations

R-1 That the administration, in the preparation of the Plan of transport, adopts a broad vision of the stakes of the portrait of transport in Montreal by establishing the links which are essential with health, the environment, the city planning and the socio-economic conditions of the population montréalaise and by holding account that several stakes of the Plan of transport have an impact on the agglomeration and the area of Montreal;

R-2 That the concept of universal accessibility recognized in the Town-planning of Montreal is taken into account in the vision and the stakes of the Plan of transport, not only in what touches the adaptation of public transport, but also in what milked with the urban development in transport;

R-3 That the administration takes as a starting point the the concepts of "Smart Growth" and "Transit Oriented Development" in the implementation of its vision and That administration gives of the targets and the measurable objectives in time, particularly in what milked with the increase on modal behalf of public transport;

R-4 That the Service of the infrastructures, transport and the environment establishes, starting from the diagnoses, a process of identification of the projects to be implemented in a priority way;

R-5 Which the administration makes sure, in the preparation of the Plan of transport, a right stowing and coherence with the existing development tools, like the Town-planning, the diagram of adjustment of the metropolitan Community of Montreal, projects of the metropolitan Agency of transport, the study of the grid systems of the west of the island of Montreal, economic strategy of Montreal, the durable Plan of development of the community montréalaise and the Policy of protection of the natural environments; Road network

R-6 Which one supplements, insofar as the data are available, the portrait of the road network by including data there relating to the covoiturage in Montreal, its share of displacements and its potential contribution to the reduction on modal behalf of the car in the mobility of the people,

R-7 Which one supplements the portrait of the road network, insofar as the data are available, by including there data on the use of the streets of local service road at ends of transit;

R-8 Which one holds account in the diagnosis of the road network of the state of the shunt tracks of the motorways, in particular motorway 40;

#### Public transport

R-9 That, insofar as data are available on these questions, one holds account in the diagnosis of the public transport of the importance of the following stakes related on the needs for the customers and the capacity of attraction of public transport: comfort of the users, cleanliness of the equipment and the installations, controlled presence of publicity, improvement of the frequencies of passage and times of course, reliability of the networks and quality of the infrastructures;

R-10 Which the portrait of public transport is more precise and detailed in what milked with the transport of the handicapped people or mobility reduced in public transport and more particularly with the access to the subway stations and the stations of train; That a detailed attention is paid in the diagnosis with the access to the subway stations which will serve the new university hospital complexes;

R-11 AWAITED that the urban transport plays a fundamental role in the support of the economic activity That, in the diagnosis, one considers the weak offer of service in public transport at the western ends and is island of Montreal and on the service road of the industrial sectors of Dorval, Lachine, the St. Lawrence and Anjou;

R-12 That is identified in the diagnosis, improvement of the service road of the whole of the zones of employment;

R-13 That is identified with the portrait of public transport the importance of the rail-bound transport and its potential starting from the existing influences; AWAITED R-14 parking that the portrait of the parking in Montreal would gain with being specified in

what milked with the offer and the management of the parking on the territory, AWAITED the presence of many car parks except street particularly to the downtown area, AWAITED the rules concerning the interior parkings in the new construction industries, Which the Service of the infrastructures, transport and the environment works to supplement the portrait of the parking in Montreal insofar as the relevant data are available; Active modes of transport of the R-15 people AWAITED the insufficiency and deficiencies of the existing infrastructures (discontinuous cycle network, often inadequate pavements, absence of malls); That the means of active transport of the people are a priority stake of the Plan of transport; Intermodality in the transport of the R-16 people That is taken into account in the diagnosis the development of the means necessary to allow the reception of the bicycles in the whole of public transport, and not only in the subway stations; R-17 That is included in the portrait the fact that several inciting parkings with the accesses of the stations of train are daily used with full capacity and cannot answer the increase in request; R-18 That is included in the portrait the fact that the cycle network is not sufficiently connected to the bus and train, subway stations and that the parkings for bicycles are not in a number sufficient at these places; R-19 That is considered in the diagnosis the continuation of the development of the network of the suburban trains, more particularly towards the North-East of the area of Montreal; Technological innovations R-20 Which the City grants a particular importance, in the development of the Plan of transport, with the intelligent systems of transport (STI) and with the other technological innovations identified in the diagnosis, just as with the stakes related to the durable development; Carriage of the R-21 goods AWAITED the absence of a true portrait of the carriage of the goods in Montreal, AWAITED the absence of an analysis on the practices and the practices of the cartage contractors and their impact on the circulation and the quality of life, That the City continues the efforts to perfect its analysis of the carriage of the goods in particular within the Observatory of the carriage of the goods of Large Montreal; R-22 That the administration as soon as possible supplements the plans of haulage on the scale of the island of Montreal; Quality of life, health and R-23 safety Which the safety of the pedestrians is a concern more developed with the level of the diagnosis, in particular in what milked with the respect of the payments of circulation by all the users of the public highway, with safety with the accesses of the building sites of construction, the snow clearance and the spreading of abrasives; R-24 Which the portrait and the diagnosis are supplemented, insofar as the relevant data are available, by a study of the experiments of installation undertaken in the districts as regards moderation of circulation so as to support the installation of measurements of moderation of circulation in the sectors presenting of the particular problems of motor vehicle traffic; R-25 That the portrait and the diagnosis are supplemented by an evaluation of the means of prevention of the suicide attempts in the subway implemented in other networks of subway, as well from the point of view of the equipment and infrastructures as sensitizing of the public, insofar as the relevant data are available; Environmental quality R-26 Which the portrait and the diagnosis are supplemented by the realization of an assessment of the gas emissions for purpose of greenhouse (GES) in the transport sector in Montreal, insofar as the relevant data are available, with an aim of including in the Plan of transport of the concrete measures of reduction of the emissions of GES; Final recommendation AWAITED R-27 that a great number of speakers to the consultation presented projects and tracks of solution in files of

transport, That the whole of the memories and comments received during the consultation on the portrait and the diagnosis are versed for consideration with the public consultation which will be carried out, in 2006, within transport.