

**Le jeudi 9 décembre 2004**

**Entrevue avec monsieur Claude Dauphin**  
**Responsable du transport au comité exécutif de la Ville de Montréal**  
Par le Conseil régional de l'environnement de Montréal

**1- La Ville de Montréal a amorcé une démarche d'élaboration de son plan de transport, est-ce que les Montréalais seront consultés sur ce plan et quand le plan sera-t-il adopté ?**

Pour la première fois, la Ville de Montréal fera une véritable réflexion sur ses besoins en matière de transport. La population sera consultée à deux reprises : au mois d'avril 2005 sur le portrait, les objectifs, le diagnostic; une seconde fois au mois d'août 2005 sur la version préliminaire du Plan de transport, qui contiendra les stratégies d'intervention et la variante de transport choisie parmi trois variantes.

Le Plan de transport sera adopté en septembre 2005 par le comité exécutif et le conseil municipal.

**2- Compte tenu que le conseil municipal a appuyé le protocole de Kyoto et que le transport compte pour plus de 45 % des émissions de GES à Montréal, quels moyens la ville compte mettre en œuvre pour atteindre les objectifs de Kyoto ?**

Nous ne pouvons tendre vers les objectifs de Kyoto sans démarche intégrée à l'intérieur de la Ville et entre les différents partenaires particulièrement en matière d'aménagement et de transport : les GES n'ont pas de frontières. C'est pourquoi l'objectif fondamental du Plan de transport est de réduire la dépendance à l'automobile. De façon générale, les mesures choisies devront contribuer à réduire la dépendance à l'automobile dans le cadre d'une variante de transport faisant appel à un grand nombre de stratégies. Les mesures prioritaires seront identifiées pour des périodes de 5 et de 10 ans, ce qui couvre la période 2008-2012 du protocole.

Enfin, les déplacements en automobile devront être réduits en valeur absolue en offrant un meilleur service TC et en changeant les conditions de localisation des ménages.

**3- Quels sont les moyens que la Ville propose pour « faire du transport collectif le mode de transport de l'avenir » tel que stipulé dans le plan d'urbanisme ?**

Le transport en commun est une priorité de l'Administration Tremblay-Zampino. De plus, le Sommet de Montréal et le Plan d'urbanisme ont démontré que c'était aussi une priorité des Montréalaises et des Montréalais. Dans le processus d'élaboration du plan de transport, la STM et la Ville de Montréal identifieront les mesures les plus pertinentes pour améliorer les réseaux. C'est l'essence même d'un plan de transport.

De plus, plusieurs mesures viendront concrétiser cet objectif. On parle de mesures simples comme l'implantation du Réseau Prioritaire Métropolitain qui vise le développement de voies réservées, l'implantation de mesures préférentielles pour autobus, ou de mesures plus lourdes telles l'implantation de SLR, la modernisation du métro, l'intermodalité du réseau de transport en commun, etc.

**4- Comment la Ville de Montréal peut-elle justifier une augmentation de 23 % des tarifs au cours des deux dernières années et affirmer vouloir favoriser l'utilisation du transport en commun ?**

Le premier geste de notre Administration fut d'augmenter les heures de service sur la ligne 5 (bleue) et d'étendre l'accessibilité du tarif réduit aux étudiants de 18 à 25 ans. Ainsi c'est plus de 80 000 étudiants qui bénéficient d'une réduction de près de 50% du tarif régulier. Ce n'est donc pas de gaieté de cœur que nous avons dû augmenter les tarifs annuellement.

Malheureusement, les hausses traduisent une réalité avec laquelle nous devons composer : les sources de financement du transport en commun ne suffisent plus à répondre à nos besoins. Malheureusement, la révision du cadre financier promise par le gouvernement du Québec tarde à se concrétiser et nous n'avons eu d'autres choix que d'augmenter les tarifs pour équilibrer les budgets.

La Ville a fait sa part en augmentant sa contribution de 13% au cours des deux dernières années. La STM a aussi fait sa part en réduisant ses dépenses et en améliorant sa performance pour en faire une des meilleures en Amérique. Les difficultés financières sont au niveau des revenus, pas des dépenses.

**5- Est-ce que la Ville de Montréal à l'intention de se fixer un objectif quantifiable de réduction de l'utilisation de l'automobile ? Et comment compte-elle atteindre cet objectif ?**

Certainement ! La Ville de Montréal va le faire. De plus, nous essaierons de développer des objectifs quantifiés par secteur géographique là où le TC pourra être amélioré et jouer un rôle significatif et combattre l'automobile.

**6- Comment la Ville de Montréal peut-elle, dans son plan d'urbanisme, ouvrir la porte à la construction d'un nouveau pont vers Laval et viser une réduction de l'utilisation de la voiture ?**

Nous avons très bien spécifié que le prolongement de la 25, ne devait pas se faire avant de moderniser la rue Notre-Dame. De plus, nous croyons qu'il est dans l'intérêt des Montréalaises et des Montréalais que le ministère des Transport du Québec, tout comme la Ville de Montréal d'ailleurs, s'assure du maintien en bon état de ses infrastructures comme la Métropolitaine, la Cour Turcot, le Tunnel L.-H. Lafontaine. Ensuite, il faut comprendre que, dans le Plan d'urbanisme, le pont dont il est question est un pont de faible capacité et que la date de sa réalisation n'est pas précisée.

Le Plan de transport a comme mandat de reprendre de façon plus approfondie les propositions du Plan d'urbanisme, d'en valider les justifications et d'en programmer la réalisation; le grand débat sur l'autoroute 25 va se poursuivre.

**7- Comment la Ville entend-elle « améliorer l'accessibilité et la desserte des principaux secteurs générateurs de déplacements de marchandises » en optimisant le réseau routier tout en voulant réduire l'utilisation de la voiture ?**

La réduction du nombre d'automobiles sur le réseau passe par l'amélioration de l'efficacité du système de transport en commun. Pour avoir un réseau d'autobus fiable et confortable, il doit bénéficier d'un bon réseau routier pour le supporter. Aussi nous pourrions mettre sur pied notre réseau prioritaire en augmentant le nombre de voies réservées pour autobus.

De plus, en matière de transports des marchandises, il est nécessaire de compléter le réseau de camionnage sur l'île de Montréal en harmonie avec les municipalités voisines, notamment en facilitant l'accès des camions au réseau supérieur.

Aussi, les accès aux générateurs de déplacements comme le port et l'aéroport peuvent être améliorés par des mesures ponctuelles qui n'augmentent pas la capacité générale du réseau.

Par ailleurs, il est aussi opportun d'examiner la faisabilité de localiser les centres de transbordement en périphérie urbaine afin de réduire la circulation des camions dans la partie centrale de la Ville. Il faut favoriser l'intermodalité avec les autres modes de transport de marchandises comme le réseau ferroviaire.

**8- Dans le plan d'urbanisme, la Ville de Montréal souhaite favoriser le transport collectif et les modes de transport actif en agissant sur l'offre de stationnement, est-ce que la Ville va établir un objectif précis de réduction de l'offre de stationnement ?**

Oui, le Plan de transport va le faire, mais il faut être conscient que la réduction souhaitée par plusieurs suppose la mise en place d'une offre alternative aux utilisateurs. Nous allons aussi porter une attention particulière aux stationnements hors rues de surface dans une perspective de développement économique et immobilier optimal.

La problématique du stationnement ne se résout pas seulement par la fixation d'un objectif précis de réduction de l'offre de stationnement. Le stationnement comporte de multiples dimensions qui agissent sur le système de transport. Par exemple, la difficulté des résidents de laisser leur véhicule en stationnement dans leur quartier les incite à l'utiliser au lieu de choisir un autre mode.

Une politique de stationnement est à établir selon les besoins et les particularités des secteurs géographiques.

**9-Comment voyez-vous l'avenir des transports à Montréal ?**

Les nouvelles formes urbaines (habitat individuel dispersé à la périphérie des villes) sont gourmandes en énergie et en espace. Les TC ne sont pas toujours adaptés pour répondre à ce type de demande. La Ville de Montréal entend agir sur ces formes urbaines en favorisant une plus grande densité d'habitat, en particulier à proximité des nœuds importants de transport en commun.

La préoccupation environnementale est maintenant un facteur de décision dans les choix de transport. Le Plan de transport entend réduire l'utilisation de l'automobile et encourager les modes actifs que sont la marche et le vélo;

La planification du territoire doit être en lien avec le développement des réseaux de transports en communs et favoriser la densification des activités. Ainsi, les transports urbains sont appelés à devenir des instruments privilégiés d'aménagement urbain, mais aussi (et surtout) des instruments privilégiés de développement économique et d'épanouissement de Montréal, notamment dans les quartiers compacts comme le centre-ville;

Une place importante doit être accordée à la gestion de la demande, de la circulation et des réseaux.