

Plan de transport

Vision et objectifs



Ce document a été préparé par :

Ville de Montréal
Service des infrastructures, transport et environnement
Direction du transport – planification et grands projets
Division du transport

En collaboration :

Division de la circulation
Division de l'ingénierie de la voirie
Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine
Société de transport de Montréal

Version intégrant les commentaires émis lors des consultations avec le comité des arrondissements et des services centraux et avec le comité des partenaires tenues en octobre 2004

14 mars 2005



Mot du maire



La préparation du premier Plan de transport de Montréal témoigne de notre détermination à faire de la nouvelle ville un lieu conciliant prospérité et qualité de vie.

Dans le contexte de la concurrence entre les agglomérations à l'échelle nord-américaine, les défis sont importants et nombreux. Ville de 1,8 million d'habitants, au cœur d'une région qui en comprend presque le double, Montréal doit disposer d'un système de transport qui pourra à la fois assurer les déplacements des personnes et des marchandises dans de bonnes conditions, tout en contribuant à la qualité de vie des citoyennes et des citoyens et au développement de l'économie. Artères encombrées, transports collectifs fortement sollicités, impacts négatifs sur le milieu urbain sont des signes avant-coureurs du besoin d'un changement de cap dans la gestion des transports à Montréal. L'âge et l'usage font aussi leur œuvre sur nos infrastructures, qui ont besoin plus que jamais d'une cure de rajeunissement. À cela, s'ajoute le défi d'un financement approprié et continu de nos réseaux routiers et de transport en commun.

Le Plan de transport indiquera les mesures concrètes que la Ville privilégie en ce qui concerne les besoins présents, c'est-à-dire dans une perspective de cinq à dix années. Son regard portera également plus loin, vers ce que veut devenir Montréal. Devant la multitude de projets de transport qui sont dans l'air, ce Plan permettra à la Ville de faire ses propres choix, en tenant compte des attentes de ses citoyennes et de ses citoyens, mais aussi de ses moyens et de ceux de ses partenaires.

Dans le présent document, la Ville exprime sa *Vision du transport* qui tient compte à la fois de l'efficacité des déplacements, de l'essor économique, de la qualité de vie, du développement durable et de la gestion responsable. Le temps est venu de la partager avec la population montréalaise, mais aussi avec la collectivité métropolitaine qui fait face à des défis semblables aux nôtres en matière de transport. Le temps est venu de *choisir de nouvelles voies* !

Le maire de Montréal,

A handwritten signature in blue ink, which appears to read "Gerald Tremblay".

Gérald Tremblay

Mot de M. Claude Dauphin



C'est avec fierté que nous réalisons l'un des principaux engagements du Sommet de 2002 en amorçant le premier Plan de transport pour Montréal. La préparation de ce plan constitue une occasion unique pour l'Administration de définir ses stratégies et ses engagements envers l'une des activités urbaines les plus structurantes, le déplacement des personnes et des biens. Les arrondissements de Montréal, dont les besoins en transport sont variés, et les partenaires de Montréal, qui ont chacun des responsabilités importantes dans le domaine du transport, sont appelés à participer activement à l'élaboration du Plan.

Cette démarche de planification s'avère essentielle dans un contexte où la mobilité et les besoins d'infrastructure sont croissants, alors que les défis d'intégration urbaine, d'environnement et de financement public exercent des contraintes sans cesse grandissantes. Le Plan de transport de Montréal établira un cadre de planification cohérent qui, d'une part, guidera les interventions municipales et, d'autre part, fera connaître les priorités montréalaises aux autres acteurs du transport sur son territoire.

La démarche se veut originale, car la Ville veut dépasser son rôle traditionnel de gestionnaire de réseaux pour se concentrer sur ce qui importe le plus, le citoyen. Un citoyen qui est un usager du système de transport mais dont l'environnement est également affecté par les activités de transport. Pour ce faire, la Ville fait le pari d'une approche globale du transport, basée non seulement sur les modes eux-mêmes, mais surtout sur l'ensemble des dimensions qui y sont associées – efficacité, développement économique, structure urbaine, qualité de vie, sécurité, environnement.

Cette vision élargie se traduit en une invitation à tous les Montréalais, quels que soient leurs intérêts, à participer à la confection de ce premier Plan de transport.

Membre du comité exécutif
Responsable du transport
Ville de Montréal

LA VISION

Assurer les besoins de mobilité de tous les Montréalais en faisant de leur ville un endroit agréable à vivre ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement. Pour ce faire, Montréal veut réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et des transports actifs.

Table des matières

Introduction	1
1. La démarche de réalisation du Plan de transport	3
2. Les éléments de la Vision	6
3. Les sujets de préoccupation	10
4. Les objectifs stratégiques et particuliers	22
Conclusion	28
Annexe 1 – Glossaire	

Introduction

Lors du Sommet de Montréal de juin 2002, la Ville et ses partenaires ont identifié le besoin pour Montréal de se doter d'un Plan de transport qui s'appuierait sur les grandes orientations suivantes :

- *les modes alternatifs à l'automobile solo (transport collectif, vélo, marche à pied, etc.) sont favorisés;*
- *le transport collectif est le mode privilégié de transport, en particulier pour desservir les principaux pôles économiques;*
- *le développement de Montréal comme plaque tournante de transport des marchandises se réalise en harmonie avec les milieux de vie et en tenant compte de la sécurité des biens et des services;*
- *l'offre de transport (transport en commun et routier) soutient les orientations du Cadre d'aménagement régional visant à consolider les pôles existants, à limiter l'étalement urbain et à adopter des cibles précises de réduction de l'usage de l'automobile.¹*

La Ville de Montréal a donc décidé de réaliser un Plan de transport à l'instar d'un grand nombre de métropoles à travers le monde. Ce plan lui servira de cadre de référence pour ses interventions dans son domaine propre et indiquera à ses partenaires ses orientations quant à l'évolution du système de transport dans l'ensemble régional.

Ce plan établira pour le secteur du transport une vision stratégique pour les prochaines décennies, élaborée dans le but de favoriser le développement économique et la qualité de vie des citoyens en tenant compte des principes de transport durable.

Issu également du Sommet de Montréal, le Plan d'urbanisme de la Ville énonce de grandes orientations d'aménagement du territoire, en particulier celles qui sont liées au transport. Il propose une certaine densification du territoire, en particulier dans sa partie centrale, et un effort de consolidation dans certains grands secteurs urbains, notamment dans l'est et dans l'ouest de l'Île. Il reconnaît le transport en commun (TC) comme mode



¹ Sommet de Montréal, Juin 2002 – Proposition finale de l'Atelier 1.4, Développement des infrastructures stratégiques de transport.

privilegié et propose des mesures pour protéger les milieux habités des activités de transport de marchandises.

Le Plan de transport reprendra les orientations du Plan d'urbanisme, en particulier la priorité accordée aux interventions en TC. Il analysera les propositions qui y sont contenues afin d'en préciser la portée. Il tiendra également compte du Plan stratégique de développement du transport en commun de la Société de transport de Montréal (STM) et du Plan stratégique de développement durable de la Ville.

Le Plan de transport adoptera une approche flexible en raison du caractère hétérogène du paysage urbain montréalais. Une telle diversité commande des solutions de transport variées et adaptées aux spécificités locales.

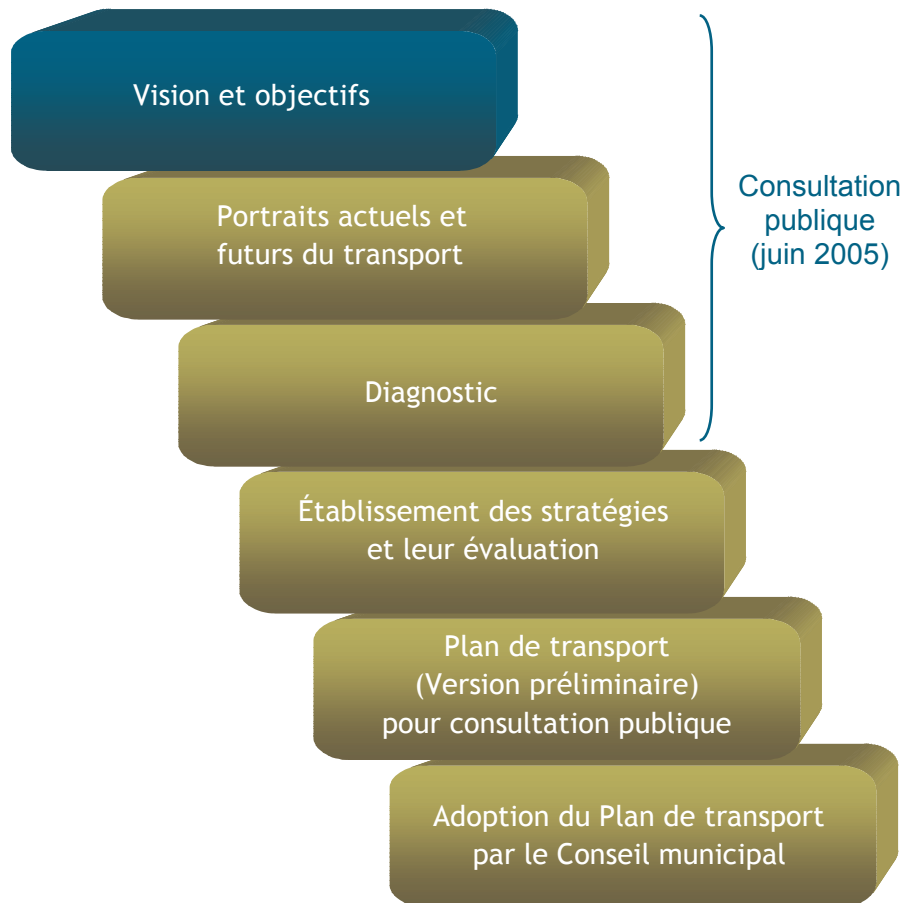
Il s'appuiera sur des objectifs mesurables, identifiera les interventions prioritaires pour des horizons variant de cinq à dix ans, évaluera les ressources financières nécessaires pour les réaliser et assurera le suivi de leur mise en œuvre.

Un premier document, résultant d'une réflexion initiale sur la Vision, les préoccupations et les objectifs de la Ville dans le domaine du transport, a été partagé et commenté lors de rencontres de consultation menées en octobre 2004 auprès d'un comité des représentants des arrondissements et des services centraux de la Ville ainsi que d'un comité des partenaires externes, tels des représentants des gouvernements, du milieu économique et de groupes d'intérêt liés au transport.

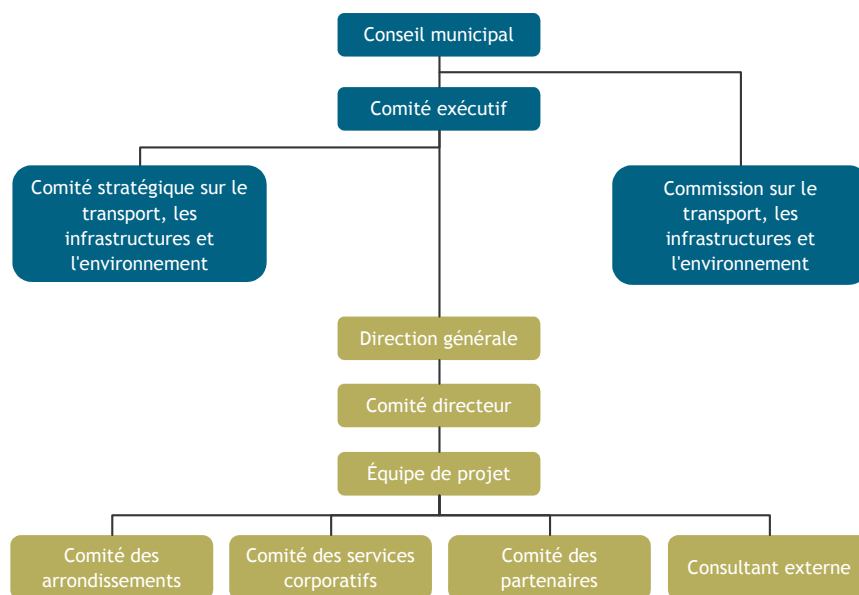
Le présent document intègre les commentaires de cette consultation. Il fera l'objet d'un processus de consultation publique prévue dans la démarche de réalisation du Plan de transport.

1. La démarche de réalisation du Plan de transport

La démarche de réalisation du Plan de transport prévoit six grandes étapes présentées à la figure suivante dans lesquelles les partenaires de la Ville seront appelés à intervenir.



Les instances politiques et administratives de la Ville et ses différents partenaires participeront à des degrés divers à la démarche de réalisation dans le cadre de la structure de comités présentée à l'organigramme suivant.



De façon plus précise, les différents intervenants auront les rôles et les responsabilités suivants.

- Le conseil municipal (CM) approuvera le Plan de transport.
- Le comité exécutif (CE) sera appelé à entériner les grandes orientations.
- Le comité stratégique sur le transport, les infrastructures et l'environnement (CSTIE), présidé par M. Claude Dauphin, membre du comité exécutif responsable du transport, validera la démarche et le contenu du Plan de transport. Dans le cadre du processus de planification et de gestion stratégique de la Ville, il s'assurera de la cohérence des orientations et des priorités qui se dégageront des travaux du Plan de transport.
- La commission permanente sur le transport, les infrastructures et l'environnement réalisera des consultations publiques à certaines étapes charnières de réalisation du Plan de transport et adressera ses recommandations au conseil municipal.

- Le comité directeur est présidé par le Directeur du Service des infrastructures, transport et environnement (SITE). Il est de plus composé du Directeur exécutif – planification et soutien à l’exploitation de la Société de transport de Montréal (STM) et d’un représentant des arrondissements.
- L’équipe de projet est constituée principalement de membres de la Division du transport du SITE, qui est responsable de la réalisation du Plan de transport, et d’un représentant de la Division de la circulation du SITE, de la Division de l’ingénierie de la voirie du SITE, de la Division des politiques et du Plan d’urbanisme du Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, et de la STM.
- Le comité des partenaires est formé des membres de la délégation Transport du Sommet de Montréal et de représentants institutionnels. Le comité des arrondissements est formé de représentants désignés par les arrondissements. Le comité des services corporatifs est formé de représentants du Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine, de la Direction de l’environnement du SITE, du Service des finances, du Service de police et du Service de la sécurité incendie. Les représentants de ces comités participeront à l’élaboration et à la validation des contenus du Plan de transport.

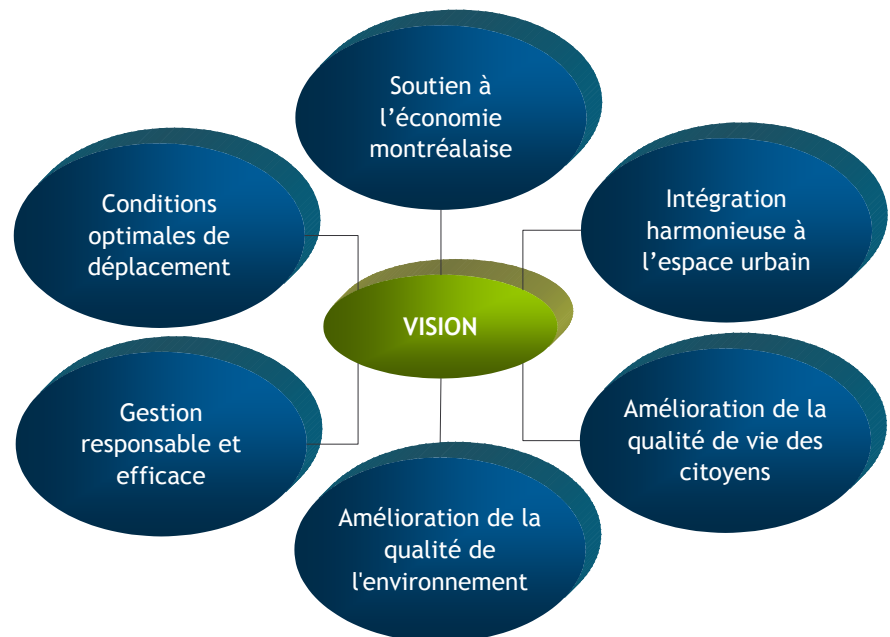
2. Les éléments de la Vision

La Vision de transport est la première étape de la réalisation du Plan de transport de la Ville de Montréal. Elle repose sur des sujets de préoccupation exprimés à la section suivante.

La Vision assurera les besoins de mobilité de tous les Montréalais en faisant de leur ville un endroit agréable à vivre ainsi qu'un pôle économique prospère et respectueux de son environnement. Pour ce faire, **Montréal veut réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et des transports actifs.**

La Vision est conçue comme l'expression du devenir souhaité du transport dans la Ville de Montréal et aspire à un caractère de permanence. Les stratégies et les actions spécifiques qui en découleront seront traitées ultérieurement et permettront à la Ville d'ajuster ses politiques et ses programmes dans le temps en fonction des attentes des citoyens.

Illustrés à la figure suivante, les six éléments de la Vision touchent à des aspects fondamentaux qui relient le transport et les activités humaines sur le territoire.



Les éléments de la Vision sont développés ci-après. Ils s'inscrivent dans le temps comme de grands axes de travail sur lesquels doit porter l'action.

Le système de transport offre des conditions optimales de déplacement en termes de temps, de confort, de sécurité et de coût

- Le transport en commun (TC) permet à toute la population d'accéder à ses différentes activités dans les meilleures conditions de temps, de confort, de sécurité et de coût.
- Les modes de transport actifs sont encouragés, disposent d'aménagements conviviaux et profitent d'un meilleur partage de l'espace public.
- L'automobile est utilisée de façon plus judicieuse de façon à réduire son omniprésence dans la ville.
- L'offre de transport intègre l'innovation technologique.
- Le stationnement est géré de façon cohérente avec les orientations de transport et d'aménagement.
- Le réseau routier est conçu et géré de manière à prévenir les situations dangereuses et à assurer des conditions de circulation adéquates.
- La qualité et la capacité des liaisons de transport interurbaines satisfont les besoins de mobilité de Montréal et de ses partenaires économiques.

Le système de transport soutient l'économie montréalaise

- Le réseau d'autoroutes et d'artères canalise efficacement les véhicules de transport de marchandises et de services.
- 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 système de transport aide au rayonnement de Montréal et rehausse son image.
- Le port, l'aéroport et les terminaux ferroviaires disposent de liens rapides et fiables pour desservir leurs marchés respectifs.

Le système de transport s'intègre harmonieusement à l'espace urbain et contribue à sa structuration

- Le système de transport s'harmonise aux orientations du Plan d'urbanisme de la Ville et du document intitulé «Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales», du ministère des Affaires municipales, Sport et Loisir.
- Les réseaux de transport et l'aménagement du territoire sont planifiés conjointement permettant à la fois d'offrir un système de transport cohérent, de mettre en valeur le territoire, d'améliorer la qualité de vie et de protéger l'environnement.

Le système de transport améliore la qualité de vie des citoyens, notamment dans les domaines de la santé et de la sécurité

- L'organisation du système de transport permet aux citoyens d'accéder aux activités sur le territoire sans voiture et réduit la dépendance à l'automobile.
- Les rues locales des quartiers résidentiels sont paisibles et sécuritaires.
- Le système de transport minimise les impacts négatifs sur le milieu urbain : transit, smog et autres polluants atmosphériques, bruits, vibrations, intrusion visuelle des infrastructures, insécurité personnelle.
- Le choix du mode de déplacement contribue à l'amélioration de la santé des Montréalais.
- La sécurité routière est renforcée et tend vers l'élimination de tous les accidents graves et mortels.

Le système de transport est conçu de façon à améliorer la qualité de l'environnement

- Les émissions de polluants sont limitées et une place importante est accordée au transport avancé.
- La consommation des ressources se fait dans le respect des principes du transport durable.
- Le système de transport satisfait à l'objectif d'émission de gaz à effet de serre prévu par le protocole de Kyoto.
- La protection des milieux naturels est intégrée à la planification et à la gestion du système de transport.

Le système de transport est géré de façon responsable, efficace et équitable

- Les infrastructures de transport sont planifiées dans un souci de complémentarité.
- Les décisions sont prises suite à un processus de concertation entre les gouvernements, les instances de transport, la Ville et la population.
- Le financement du système de transport est adéquat et durable, et s'appuie sur des principes d'efficacité et d'équité.



3. Les sujets de préoccupation

La réalisation du Plan de transport de la Ville de Montréal nécessite que les principaux sujets de préoccupation de la Ville soient identifiés afin de bien cibler les interventions à prioriser.

Les préoccupations sont groupées selon les éléments de la Vision et s'appuient sur des constats préliminaires de la situation actuelle des transports à Montréal.

Le système de transport offre des conditions optimales de déplacement en termes de temps, de confort, de sécurité et de coût

La dégradation des conditions de déplacement

La mobilité est une composante importante de la vie quotidienne des individus. Le citoyen est très sensible à la dégradation des conditions de transport, notamment le temps de déplacement, l'attente du service, le confort, le coût et la sécurité. Ces préoccupations touchent tant les déplacements des personnes que des biens, en milieu urbain et interurbain.

Dans un contexte de croissance démographique de 6,8% dans la région, entre 1990 et 2000, (2,1% pour l'île de Montréal), la forte progression de l'utilisation de l'auto (+34% entre 1987 et 1998 dans la Région métropolitaine de recensement) a contribué à détériorer sensiblement les conditions de déplacement, non seulement des automobilistes, mais de tous les autres usagers de la route.

Si sur le réseau autoroutier on évoque la congestion chronique, on peut aussi parler d'encombrement sérieux sur le réseau artériel de la ville de Montréal puisque celui-ci supporte une proportion supérieure du trafic en terme de véhicules-heures (57% vs 43% pour les autoroutes de l'île). De fait, les artères montréalaises jouent un rôle important dans les déplacements régionaux.

Dans certains secteurs du réseau routier montréalais, la congestion affecte la qualité des services de TC, notamment au niveau de la fiabilité et des temps de déplacement, et entraîne des déboursés supplémentaires considérables pour l'exploitant.



Par ailleurs, malgré une hausse de l'achalandage depuis 1995, la part modale déclinante du TC dans la ville de Montréal (-16% de 1987 à 1998, 24h) se conjugue avec une offre de service réduite (véhicules-kilomètres en baisse de 9% de 1994 à 2002) et le vieillissement des équipements, ce qui signifie pour l'utilisateur des temps d'attente accrus et une affluence plus grande à bord des véhicules. De plus, dans certains cas, le TC n'offre pas des conditions de déplacement (confort, temps et flexibilité) comparables à celles de la voiture, voire du vélo sur de courtes distances.

Une mobilité en mutation

L'évolution des comportements de mobilité pose de nouveaux défis aux responsables des systèmes de transport. Les enquêtes origine-destination révèlent que la mobilité des individus augmente continuellement, entre autres à cause de l'accroissement des déplacements à motifs autres que le travail et l'étude. En même temps, la chaîne de déplacements se complexifie, rendant plus difficile l'adéquation des services de transport en commun. Le transport des marchandises n'est pas en reste. Les nouveaux modes de production et de distribution des biens exigent une plus grande ponctualité et impliquent des mouvements de camions plus fréquents.

Les conditions hivernales

L'efficacité du système de transport est affectée par les conditions hivernales. Le froid, la neige et la glace ont des impacts sur la sécurité, la fluidité et le confort des déplacements. Ils augmentent la complexité et les coûts associés à la conception, la réalisation, l'exploitation et l'entretien.

Les besoins grandissants de déplacements des clientèles à mobilité réduite

L'efficacité du système de transport s'évalue également par sa capacité à desservir les clientèles à mobilité réduite. L'enjeu apparaît d'autant plus déterminant que Montréal connaîtra un vieillissement de sa population.

Une population vieillissante

Les statistiques démontrent que Montréal connaîtra un vieillissement marqué de sa population. Cette population présentera des caractéristiques de déplacement très différentes de celle qui l'a précédée, elle aura été habituée à se déplacer massivement en automobile. Dans ce contexte, la planification des transports devra s'adapter à une population au profil très

varié. Certains seront entièrement autonomes alors que d'autres présenteront des besoins se rapprochant de ceux des personnes à mobilité réduite.

Comme l'indique Santé Canada, la mobilité est essentielle pour les aînés. Elle leur donne accès aux services, aux loisirs et aux contacts sociaux. Les obstacles à la mobilité sont cause d'isolement, de pertes d'autonomie et d'une baisse marquée de la qualité de vie.

La pratique insuffisante du transport actif

L'évolution de la mobilité urbaine est marquée par une baisse relative mais constante des déplacements non motorisés, particulièrement la marche, un phénomène qu'on associe à l'éclatement géographique des origines et des destinations.

Des aménagements plus nombreux, conviviaux et sécuritaires augmenteraient l'attrait du transport actif. Au centre-ville et sur les artères commerciales les plus achalandées, les piétons sont souvent confinés à des corridors de circulation restreints. De plus, pour répondre à l'augmentation souhaitée de la demande, le réseau cyclable (300 km de voies) nécessite des améliorations.

L'innovation technologique insuffisamment exploitée dans le système de transport

Les défis grandissants du transport urbain impliquent une contribution plus grande de l'innovation technologique. Jusqu'à ce jour, le système de transport de Montréal n'a pas exploité pleinement le potentiel qu'offrent les systèmes de transport intelligents (STI), par exemple les systèmes d'information aux usagers (SIU) et les mesures préférentielles pour le TC, pour affronter la complexité, la complémentarité et l'interdépendance des réseaux.

La gestion de l'offre de stationnement

La combinaison d'un centre-ville dynamique, de quartiers centraux denses, de quartiers périphériques conçus autour de la voiture et d'une motorisation croissante complexifie la problématique du stationnement. Considérant la diversité de la forme urbaine, les enjeux sont différents et commandent des analyses spécifiques. La Ville de Montréal est préoccupée par l'abondance du stationnement au centre-ville, qui invite à



utiliser la voiture. De plus, elle se soucie des problèmes que rencontrent les citoyens dans leur quartier où la gestion du stationnement sur rue, notamment pour l'entretien, en réduit la capacité.

L'intermodalité dans le transport des personnes

La double nécessité d'optimiser les réseaux de transport et de s'accommoder à des chaînes de déplacement plus complexes exige une meilleure intégration des services de TC. À cet égard, une intermodalité accrue permet de mieux tirer profit des moyens de transport disponibles, notamment par une réduction des temps de déplacement. Outre l'intégration entre le métro, l'autobus et les trains de banlieue, il importe d'améliorer les transferts avec les autres modes comme le taxi, l'auto et le vélo de même qu'avec les modes de transport interurbains (gares et aéroport).

L'intermodalité dans le transport des marchandises

L'intermodalité est devenu un aspect fondamental et incontournable du transport des marchandises dans le contexte où les modes de transport maritime, ferroviaire, aérien et routier ont tous un rôle à jouer. Elle permet d'optimiser le parcours des marchandises en resserrant la chaîne de transport. Outre les retombées économiques, l'intermodalité devient un moyen de diversifier les options de transport et, de fait, de diminuer la pression sur l'utilisation du camion.

L'accessibilité au port, à l'aéroport et aux chemins de fer

Si le réseau routier supérieur reste toujours une composante importante du système de transport de marchandises, les infrastructures stratégiques que sont le port, l'aéroport et le système ferroviaire constituent les ancrages de Montréal avec le monde extérieur. Bien qu'elles ne relèvent pas de sa juridiction, la Ville doit se préoccuper des conditions dans lesquelles sont exploitées ces installations, notamment à l'égard des accès terrestres.



La détérioration avancée des infrastructures routières

Avec la circulation intense, le vieillissement normal et le sous-financement chronique en matière de réfection, le réseau routier de l'île de Montréal a atteint un niveau inquiétant de détérioration.

Selon les études internes les plus récentes, sur les quelque 1 000 km de chaussées que comporte le réseau artériel, 652 km sont considérés actuellement en bon et très bon état, 212 km, dans un état passable et 137 km, en mauvais et en très mauvais état. Toutes proportions gardées, l'état des 4 000 km de rues locales est généralement du même ordre que celui du réseau artériel.

Le tableau suivant présente les dépenses annuelles récurrentes sur 10 ans pour maintenir et rattraper le retard d'entretien des infrastructures. Au total, un montant annuel de 382 M\$ devrait être investi sur une période de 10 ans pour remettre en état les infrastructures routières municipales.

Types d'infrastructures	Dépenses annuelles nécessaires sur 10 ans (en M \$)	
	Maintien	Rattrapage
1000 km – chaussées artérielles	60	20
4000 km – chaussées locales	160	56
644 structures routières	28	23
300 km de voies cyclables, feux, etc.	30	5
Total	278	104
Grand total	382	

Le maintien et le développement du patrimoine du transport en commun

Comme pour les infrastructures routières, le TC souffre d'un retard important dans le maintien du patrimoine essentiellement causé par un sous-financement.



Le remplacement des voitures de première génération du métro implique des coûts estimés à 900 M\$. Tout autre prolongement de métro nécessite l'ajout de matériel roulant. La majorité des équipements fixes, principalement sur le réseau initial du métro, ont atteint et même dépassé leur vie utile. De plus, les équipements de télécommunications et le centre de contrôle montrent des signes de vieillissement technologique.

Tel que ventilé dans le tableau suivant, le Plan stratégique de développement du transport en commun 2004-2013 de la STM prévoit un investissement de l'ordre de 3,4 milliards de dollars².

Types d'infrastructures	Dépenses prévues sur 10 ans	
	en M \$	% du total
Réseau d'autobus	667	20
Réseau du métro	2 379	71
Développement du service	205	6
Autres	101	3
Grand total	3 352	100

Le système de transport soutient l'économie montréalaise

Le transport de marchandises comme soutien aux échanges économiques de Montréal et du Québec

Montréal s'enorgueillit d'être une plaque tournante du transport des marchandises où les quatre principaux modes (maritime, ferroviaire, aérien et routier) sont présents. Un tel statut procure des retombées économiques tangibles, la ville devenant le point de transbordement de biens provenant des régions environnantes et lointaines. Les services et les infrastructures de transport procurent l'accès des marchés extérieurs aux industries manufacturières, dont près des 2/3 de la valeur des livraisons³ sont expédiées hors du Québec. La Ville est consciente de l'importance de préserver à long terme l'intégrité de ces infrastructures qui relient son territoire avec les marchés extérieurs.



² Société de transport de Montréal, Plan stratégique de développement du transport en commun 2004-2013, Édition 1 – Version pour approbation par la Ville de Montréal et la Communauté métropolitaine de Montréal, juillet 2004

³ Ministère du développement économique et régional (MDER), Enquête sur les manufacturiers exportateurs

Le camionnage dans l'approvisionnement et la livraison des entreprises montréalaises

Le camionnage, un élément clé de la chaîne de transport tant interurbaine qu'intra-urbaine, doit offrir ses services dans des conditions de temps, de fiabilité, de sécurité et de coût raisonnables.

Le rôle du transport dans le rayonnement de Montréal

Le système de transport constitue une composante du rayonnement et de l'image de Montréal. L'aéroport international, les gares ferroviaires et le réseau routier supérieur sont les premiers contacts des quelque 5,5 millions de visiteurs qui découvrent Montréal annuellement. Non seulement la fonctionnalité du système de transport compte, mais aussi son intégration avec la trame urbaine et ses qualités esthétiques.

La complémentarité entre le transport et l'aménagement urbain

Le transport et l'aménagement jouent des rôles complémentaires et interdépendants. Cette interaction, bien que reconnue, demeure parfois difficile à maîtriser.

La Ville de Montréal est consciente de l'effet structurant des réseaux de transport sur l'aménagement du territoire. Le Plan d'urbanisme accorde d'ailleurs une attention particulière au transport et à ses capacités de consolider et de mettre en valeur le tissu urbain. Il privilégie de surcroît une urbanisation favorisant l'utilisation du TC.

Par le passé, le territoire montréalais a été souvent le théâtre de projets de transport mal intégrés qui nécessitent maintenant des interventions majeures pour reconstituer la trame urbaine. Dorénavant, les interventions en transport doivent être évaluées en fonction de leur capacité à mettre en valeur le territoire, soit faciliter les nouveaux développements, revitaliser les secteurs déjà bâtis et satisfaire aux besoins d'accessibilité des quartiers.

À l'inverse, les effets conditionnant de l'urbanisation sur le système de transport nous obligent à soumettre les initiatives d'aménagement à une grille d'analyse en matière de transport. Par exemple, une trame urbaine

Le système de transport s'intègre harmonieusement à l'espace urbain et contribue à sa structuration

éclatée et peu dense se concilie difficilement avec une desserte efficace en TC.

L'utilisation non rationnelle de l'espace urbain causée par l'omniprésence de l'auto

L'utilisation et la dépendance croissante de l'automobile entraînent une consommation excessive du sol et alimente un cycle favorisant l'étalement urbain et l'éparpillement des activités. Ce phénomène crée une demande pour de nouvelles infrastructures routières et de nouveaux parcs de stationnement. Il affecte la vitalité des noyaux urbains plus anciens au profit de secteurs commerciaux à grande surface conçus pour la voiture. Cela est d'autant plus critique que le territoire montréalais est occupé à 90% et que la partie restante doit être développée de façon judicieuse.

Le système de transport améliore la qualité de vie des citoyens, notamment dans les domaines de la santé et de la sécurité

Les impacts négatifs sur le milieu urbain

Dans une métropole comme Montréal, les transports constituent probablement une des activités les plus perturbantes sur les milieux de vie. Si l'intense circulation sur les autoroutes et les artères, pourtant conçues pour de forts débits, cause des nuisances pour les résidents limitrophes, il en va de même sur les rues locales qui subissent les effets de débordement du réseau supérieur. Certes, les bruits et les vibrations figurent au premier rang des inconforts des citoyens, mais l'intrusion visuelle des infrastructures, et l'ubiquité des véhicules et la taille de ceux-ci dans le cas des camions, suscitent aussi des désagréments.

Les effets négatifs sur la santé humaine

La circulation routière constitue une des sources les plus importantes d'émissions de polluants atmosphériques, dont les plus préoccupants pour la santé à Montréal sont l'ozone et l'oxyde d'azote, dont la conjonction forme le smog, ainsi que les particules fines, lesquels altèrent significativement la fonction pulmonaire, sinon rendent la respiration difficile.

La circulation routière constitue une des principales causes de pollution sonore en milieu urbain, dont les effets sur les individus peuvent aussi bien être d'ordre physiologique (pression artérielle, rythme cardiaque),

comportemental (difficultés d'apprentissage, sommeil altéré) ou psychologique (tension, stress, anxiété, impatience).

Enfin, la dépendance à l'automobile et la morphologie urbaine incitent à la sédentarité, avec les problèmes physiques connus qui s'y rattachent. À Montréal, elles ont eu pour effet de réduire la proportion des déplacements piétonniers⁴.

Les impacts sociaux de l'insécurité routière

À Montréal, à l'instar du Québec, le bilan en sécurité routière s'est beaucoup amélioré depuis 1974⁵. Les gains réalisés en sécurité routière, depuis les 30 dernières années, ne sont pas le fruit du hasard, mais plutôt le résultat d'une prise de conscience des pouvoirs publics des enjeux sociaux et économiques reliés à l'insécurité routière.

Néanmoins, en 2002, les 27 873 accidents routiers sur l'île de Montréal ont causé le décès de 55 personnes, majoritairement des piétons et des cyclistes avec une surreprésentation des personnes âgées, une situation à contrôler étant donné le vieillissement de la population. Les coûts économiques des accidents routiers sur l'île de Montréal sont estimés à 400 millions de dollars.⁶

Le système de transport est conçu de façon à améliorer la qualité de l'environnement

Les pollutions causées par les transports

Les activités de transport consomment une quantité appréciable d'énergie dont une forte proportion est non renouvelable. Grandement responsables de la pollution atmosphérique, elles occasionnent d'autres formes de pollution : contamination par les hydrocarbures et les sels de déglçage, dépotoirs de pneus usés, etc.

⁴ L'enquête Origine-Destination effectuée en 1987 a montré que 15% des déplacements dans la région métropolitaine de Montréal étaient non motorisés, principalement à pied. En 1998, cette proportion a chuté à 13%, principalement à cause de la baisse de la marche.

⁵ Société de l'assurance automobile du Québec, Dossier statistique, bilan 2002, accidents, parc automobile, permis de conduire, SAAQ, Octobre 2003, 209 p.

⁶ Montant estimé pour l'année 2000 selon la méthode du capital humain (SAAQ, Évaluation et évolution de 1985 à 2000 des coûts de l'insécurité routière au Québec, 38^e Congrès annuel de l'AQTR, 2003); il est à noter que, selon la méthode de la disposition à payer, le coût estimé pour la société peut être supérieur de 3 à 4 fois ce montant.

Les émissions de GES

Le transport au Canada et au Québec contribue respectivement pour 24% et 38% aux émissions de gaz à effet de serre, dont la responsabilité à l'égard des changements climatiques à l'échelle mondiale a été reconnue. Les activités de transport, en particulier l'utilisation quasi exclusive du moteur à combustion interne, occasionne une consommation accélérée de ressources non renouvelables, notamment de l'énergie tirée des combustibles fossiles.

La minéralisation des espaces urbanisés

L'imperméabilisation des espaces urbains augmente avec la croissance de la superficie occupée par la voirie et les terrains de stationnement, ce qui accroît les conséquences liées aux eaux pluviales, notamment les débordements en temps de pluie et la contamination des cours d'eau.

La protection des milieux naturels

Les 500 km² du territoire montréalais, bien que fortement urbanisés, contiennent encore des milieux naturels qu'il convient de préserver. Les pressions quant à l'expansion des réseaux accroissent la vulnérabilité de ces espaces souvent exigus ou fragiles.

L'utilisation non optimale des infrastructures existantes

Les infrastructures routières sont utilisées aux heures de pointe principalement par des véhicules transportant une seule personne, avec comme résultat la congestion des infrastructures routières. Par ailleurs, l'utilisation des différents types de voies routières devrait faire l'objet d'un meilleur partage de la chaussée pour répondre aux différents besoins.

Intérêt public pour le développement des infrastructures de transport au détriment de la réhabilitation et l'entretien

Pour assurer leur maintien et leur efficacité, les infrastructures existantes nécessitent des investissements importants, mais elles sont souvent négligées au profit de projets de développement. Ces développements sont la plupart du temps coûteux et, dans le contexte financier actuel, leur

Le système de transport est géré de façon responsable et efficace



efficacité à améliorer les déplacements des personnes et des marchandises doit être démontrée.

Une implication insuffisante des entreprises dans la gestion efficace des déplacements (personnel, clients, etc.)

Trop peu d'entreprises prennent en compte la donnée «transport» dans leurs décisions de localisation et d'exploitation. Le réseau routier et l'automobile sont implicitement considérés comme devant prendre le relais de ces décisions. Or, plusieurs cas d'entreprises ont eu des succès éclatants de gestion des transports de leurs employés et ont même pu éviter certains investissements coûteux, par exemple des terrains de stationnement.

Une concertation à améliorer entre les différents niveaux de gouvernement, les instances de transport, la Ville, les arrondissements, la population et le secteur privé

La Ville ne peut établir seule une stratégie efficace, car le champ de compétence des transports est aujourd'hui partagé par une multitude d'acteurs, qui assurent les encadrements politiques et administratifs, offrent des services, construisent et exploitent des infrastructures. La coordination des interventions est souvent difficile, ce qui mène à des orientations parfois contradictoires et coûteuses. Une démarche cohérente s'impose. Les décisions municipales doivent s'appuyer sur une démarche consultative menée auprès de la population et du secteur privé, afin qu'ils puissent participer à l'élaboration des interventions de la Ville.

Le financement insuffisant du transport en commun

La STM souffre d'un financement insuffisant qui a comme conséquence de réduire sa capacité de maintenir et de développer le service. Le gouvernement du Québec a fait passer sa contribution aux dépenses d'exploitation de 33,5% en 1991 à 9% en 2002, ce qui a obligé la municipalité à augmenter sa part. Les recettes tirées des voyageurs ne peuvent augmenter plus rapidement sans conséquence sur l'achalandage. La priorité allant au maintien des infrastructures, les fonds disponibles pour le développement sont insuffisants.

Le financement insuffisant de l'entretien et de la réhabilitation des infrastructures routières

La gestion responsable va de pair avec un financement adéquat. Il faut bien constater que le niveau municipal n'a pas les ressources budgétaires nécessaires pour assurer l'entretien et le renouvellement des infrastructures routières. Les revenus du domaine du transport tirés par la municipalité proviennent essentiellement du stationnement tarifé, des amendes, de la gestion du domaine public (permis), de certains transferts du gouvernement provincial non dédiés au transport et de redevances sur les télécommunications.

4. Les objectifs stratégiques et particuliers

Chacun des éléments de la Vision du Plan de transport est assorti d'un certain nombre d'objectifs que la Ville compte poursuivre dans la réalisation de la Vision.

Deux niveaux d'objectifs ont été définis. Un premier niveau d'ordre stratégique énonce les intentions générales sous-jacentes aux éléments de la Vision. Les objectifs particuliers précisent quant à eux ses intentions. Les objectifs particuliers ne sont pas nécessairement exclusifs à l'objectif stratégique puisque leur réalisation peut répondre à plusieurs préoccupations. Ces objectifs sont groupés selon les éléments de la Vision comme au chapitre précédent.

À ce stade, les objectifs s'assimilent davantage à des orientations plutôt qu'à des cibles spécifiques et mesurables. Des objectifs quantifiables seront établis ultérieurement.

Le système de transport offre des conditions optimales de déplacement en termes de temps, de confort, de sécurité et de coût

Accroître la compétitivité et l'accessibilité du transport en commun

- Diminuer les temps de parcours du TC
- Assurer une plus grande flexibilité du TC, y compris l'intermodalité
- Améliorer le confort et la fiabilité du TC
- Faciliter l'accès au réseau de TC à destination des principaux secteurs d'activités économiques et sociales
- Satisfaire aux besoins de déplacements des clientèles à mobilité réduite
- Maintenir la tarification du TC à un niveau concurrentiel
- Accroître l'information aux usagers du TC en temps réel

Favoriser l'utilisation des modes de transport actif

- Améliorer les conditions de pratique de la marche
- Améliorer les conditions de pratique du vélo
- Promouvoir le vélo comme moyen d'accès au travail et de déplacement d'affaires

Réduire la dépendance à l'automobile et promouvoir une utilisation plus judicieuse de celle-ci

- Accroître l'usage de l'autopartage à travers la ville
- Augmenter le taux d'occupation des véhicules
- Inciter les principaux employeurs et institutions de Montréal à faire la promotion de la gestion de la demande de transport et supporter l'utilisation du TC ainsi que des modes de transport actifs

Gérer l'offre de stationnement de façon cohérente avec les orientations de transport et d'aménagement

- Moduler l'offre en stationnement en fonction de l'offre de TC
- Adapter l'offre en stationnement afin de répondre aux besoins des commerces
- Faciliter le stationnement des résidents dans les secteurs denses

Optimiser l'utilisation du réseau artériel et autoroutier

- Offrir une fluidité adéquate du réseau artériel pour canaliser la circulation de transit
- Contrôler la congestion du réseau autoroutier

Accroître l'usage des systèmes de transport intelligents (STI) pour fins d'optimisation du système de transport

- Favoriser l'usage des STI dans les domaines de la gestion de la circulation, du stationnement et de l'exploitation du TC

Améliorer l'information aux usagers des réseaux de transport

- Accroître l'information aux usagers du TC
- Améliorer l'information sur le réseau artériel

Le système de transport soutient l'économie montréalaise

Satisfaire les besoins de déplacements interurbains des Montréalais

- Permettre l'accès efficace aux principales destinations via le réseau supérieur
- S'assurer que les voyageurs, montréalais ou non, bénéficient de services de transport efficaces (autocar, train passager, avion, navire) pour leurs besoins de déplacement nationaux et internationaux

Satisfaire aux besoins d'approvisionnement, de livraison et de prestation de service des entreprises de Montréal

- S'assurer que le réseau routier satisfasse aux besoins de desserte locale des entreprises
- Lier stratégiquement les secteurs de la ville

Soutenir le rôle de Montréal comme plaque tournante du transport des marchandises

- S'assurer que les accès routiers répondent aux besoins opérationnels des installations terminales
- S'assurer que les réseaux autoroutier et artériel satisfassent aux besoins de desserte interurbaine des entreprises et des installations terminales
- Collaborer activement au développement du port, des chemins de fer et de l'aéroport

Utiliser le système de transport pour accroître le rayonnement et rehausser l'image de Montréal

- Améliorer l'apparence et la fonctionnalité des entrées de Montréal (ponts, routes, aéroport, entrée du port)
- Améliorer la signalisation à l'intention des visiteurs

Le système de transport s'intègre harmonieusement à l'espace urbain et contribue à sa structuration

Utiliser le système de transport comme outil de structuration et de mise en valeur de l'espace urbain

- Lier stratégiquement les secteurs de la ville
- Développer un réseau de transport cohérent avec les orientations d'urbanisme
- Adapter l'aménagement des rues en fonction de leur vocation et du cadre urbain
- Faire en sorte que les projets de transport maximisent le potentiel immobilier des quartiers
- Accorder un traitement architectural et paysager à tout projet de transport

Assurer une intégration harmonieuse du système de transport avec le tissu urbain

- Limiter les effets de coupure du tissu urbain par les grandes infrastructures
- Préserver les corridors visuels intéressants
- Améliorer la cohabitation des grands générateurs de déplacement, tels les grands ensembles institutionnels, commerciaux et industriels, avec le milieu urbain qui les entoure

Le système de transport améliore la qualité de vie des citoyens, notamment dans les domaines de la santé et de la sécurité

Assurer la quiétude et la sécurité des rues locales des quartiers résidentiels

- Restreindre la circulation automobile de transit sur les rues locales
- Faire en sorte que la circulation automobile dans ces quartiers s'effectue à des vitesses sécuritaires

Réduire les impacts générés par le transport sur la qualité de vie et la santé

- Réduire les bruits, les vibrations, la poussière, l'intrusion visuelle des activités et des infrastructures de transport

Améliorer la sécurité du système de transport

- Réduire le nombre de blessés et de décès
- Diminuer le nombre d'infractions au Code de sécurité routière
- Améliorer le sentiment de sécurité

Assurer la cohabitation du transport des marchandises avec le milieu urbain

- Réduire les impacts négatifs des transports de marchandises que subissent les riverains
- Contrôler les mouvements des matières dangereuses
- Adapter la dimension des véhicules de livraison au milieu urbain

Réduire les émissions de polluants et de gaz à effet de serre conformément au Plan stratégique de développement durable de Montréal

- Favoriser l'utilisation de véhicules moins polluants
- Contrôler la contamination des sols causée par les activités de transport
- Satisfaire à l'objectif d'émission de gaz à effet de serre prévu par le protocole de Kyoto

Réduire la consommation de ressources dans le respect des principes du transport durable

- Réduire la consommation de carburant
- Réduire l'espace occupé par les transports
- Protéger les milieux naturels dans la réalisation et l'utilisation des infrastructures de transport conformément à la Politique de protection des milieux naturels de la Ville de Montréal

Le système de transport est conçu de façon à améliorer la qualité de l'environnement

Le système de transport est géré de façon responsable et efficace

Optimiser les infrastructures et les services existants

- Privilégier les projets qui répondent à plus d'un type de préoccupations
- Assurer une meilleure cohésion des projets de la Ville avec ceux des autres instances

Développer le système de transport en tenant compte des besoins, des ressources et de la viabilité économique

- Appuyer les décisions d'investissement et d'exploitation sur des principes d'efficacité et de rentabilité
- Développer le système en tenant compte des dépenses récurrentes

Développer des mécanismes de concertation entre les partenaires de transport et avec la population

- Développer une vision, des objectifs et des projets communs avec les partenaires de transport
- Utiliser les mécanismes actuels de consultation publique pour impliquer davantage la population dans les initiatives de transport

Assurer un financement suffisant et durable au système de transport

- Revoir le financement du TC
- Revoir le financement des infrastructures routières

Conclusion

La confection d'un plan de transport est un exercice ambitieux, à l'échelle des défis en matière de transport que connaissent les grandes villes. La conjugaison d'une mobilité croissante et de besoins variés d'accessibilité sur le territoire, des exigences d'un développement durable et des finances publiques serrées nous invite à élaborer des stratégies plus ciblées. Dans ce contexte, la Ville met de l'avant une vision qui, non seulement clarifie ses intentions mais cherche aussi à concilier les dimensions locales et régionales du transport urbain sur l'île de Montréal.

Montréal entend réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et des transports actifs. Pour y parvenir, la Vision compte dépasser les seules considérations véhiculaires et ouvre de nouvelles avenues stratégiques axées davantage sur la personne et ses besoins de mobilité.

Il importe que cette Vision soit partagée et enrichie par l'ensemble de la communauté. Pour cette raison, la Vision et les objectifs préliminaires ont fait l'objet d'une consultation en octobre 2004 auprès des arrondissements, de certains services corporatifs et des partenaires stratégiques. Au cours des prochains mois, la démarche se poursuivra auprès des citoyens dans le cadre de consultations publiques.

Annexe 1 - Glossaire

Gestion de la demande en transport

Mesures d'intervention permettant à réduire les besoins de déplacement et/ou à modifier le comportement des individus face au choix du mode de transport urbain ou de l'heure du déplacement.

Système de transport

L'ensemble des infrastructures, des services et des encadrements reliés au déplacement des personnes et des marchandises.

Système d'information aux usagers (SIU)

Application de la technologie moderne en communication pour transmettre en temps réel des messages ou informations aux usagers du réseau routier ou du réseau de transport en commun.

Système de transport intelligent (STI)

Ensemble de technologies modernes en communication et en informatique appliquées dans le domaine de transport dans le but d'améliorer la performance, l'efficacité et la sécurité de tous les modes de transport.

Transport actif

Réfère à des déplacements effectués par le biais de l'activité physique, par exemple les déplacements à pied, en vélo, en patins, etc.

Transport durable

Un système de transport durable doit:

- répondre aux besoins en transport des personnes et des collectivités et ce, en toute sécurité et de façon à respecter la santé des humains et des écosystèmes, ainsi qu'avec équité parmi les générations et entre celles-ci;
- être abordable et efficace, offrir le choix du mode de transport et appuyer une économie dynamique;

- restreindre les émissions et les déchets afin de respecter la capacité de la planète d'absorber ceux-ci, réduire au minimum la consommation des ressources non renouvelables, réutiliser et recycler les composants employés et réduire au minimum l'utilisation du sol et la production de bruit.

Transport avancé

La notion de transport avancé porte sur les systèmes alternatifs de propulsion et de déplacements contribuant à une réduction de la pollution (GES, nuisance sonore) et de la congestion, à une meilleure qualité de vie, à des économies d'énergie, etc. :

- des véhicules servant au transport des personnes ou des marchandises (utilisant en tout ou en partie la traction électrique) réputés plus efficaces sur le plan énergétique, ayant un impact moins dommageable sur l'environnement, intelligents, fabriqués en matière recyclable, etc.;
- des infrastructures nouvelles et innovantes (ex. : bornes de recharge, systèmes informationnels, plates-formes intermodales, etc.);
- de meilleures pratiques de gestion des transports (ex. : voies dédiées au transport en commun, gestion des déplacements, autopartage, véhicules en libre service, etc.).

