2.2

2.2

Des réseaux de transport structurants, efficaces et bien intégrés au tissu urbain

D'entrée de jeu, le Plan d'urbanisme reconnaît les réseaux de transport comme étant les éléments structurants et porteurs du concept d'organisation spatiale. Le Plan privilégie donc la consolidation des divers milieux montréalais déjà desservis par d'importants réseaux de transport. En complément, il préconise la mise en valeur de certains secteurs de la ville, lesquels nécessitent une approche particulière d'intervention en raison de la complexité des problématiques d'aménagement qui les touchent. Ces secteurs sont identifiés par le Plan comme devant faire l'objet d'une planification détaillée (voir chapitre 4). En raison du rôle structurant des réseaux de transport, plusieurs exigent des interventions majeures en matière de transport collectif et routier.

Conformément à l'approche privilégiée au parti d'aménagement, le Plan appuie la conservation et l'utilisation optimale des réseaux de transport. À cette fin, le Plan prévoit un usage plus intensif et plus stratégique du sol favorisant une utilisation accrue des infrastructures de transport collectif et permettant ainsi de réduire la production de gaz à effet de serre. De fait, la Ville prend résolument position en faveur du transport collectif et le reconnaît comme le mode de transport de l'avenir pour Montréal.

La Ville de Montréal souligne l'importance de maintenir en bon état les réseaux de transport et d'accroître leur efficacité. Qu'il s'agisse du maintien ou du développement des réseaux de transport, les interventions nécessiteront des investissements substantiels, tant des gouvernements du Canada et du Québec que de la Ville de Montréal. À cet égard, la Ville juge opportun que les sommes provenant d'une partie de la taxe fédérale sur l'essence que le gouvernement du Canada réservera à l'intention des municipalités servent, entre autres, à améliorer le réseau de transport collectif. Il est aussi approprié que le gouvernement du Québec revoie ses priorités en ce qui a trait à l'utilisation des sommes provenant du Fonds canadien des infrastructures stratégiques du gouvernement fédéral à des fins de transport collectif plutôt que de réalisation de projets routiers.

Par ailleurs, en préconisant des milieux de vie plus complets et diversifiés, le Plan encourage également les déplacements à pied et à vélo en lien avec une approche urbanistique sensible aux exigences d'un environnement sain.

Le Plan confirme le rôle de Montréal comme plaque tournante du transport des marchandises. En ce sens, la Ville privilégie la consolidation des infrastructures existantes.

On estime que d'ici 2013, des investissements de plus de 2,3 milliards de dollars seront nécessaires pour remplacer les équipements fixes et pour rénover et remplacer les voitures du réseau du métro. Des investissements de près de 660 millions de dollars serviront à rajeunir la flotte des 1 600 autobus de la Société de transport de Montréal.

En ce qui a trait au réseau routier, il est estimé que plus de 380 millions de dollars par année, pendant une période de 10 ans, seraient requis afin de remettre et de maintenir en bon état le réseau routier municipal, les ponts, les tunnels et les autres actifs (pistes cyclables, feux de circulation).

Le Plan d'urbanisme énonce deux objectifs relatifs aux déplacements des personnes et des marchandises :

3 Consolider et mettre en valeur le territoire en relation avec les réseaux de transport existants et projetés.

4 Confirmer le rôle stratégique du transport des marchandises par la consolidation des infrastructures existantes.

LE RÔLE DES PRINCIPAUX ACTEURS EN MATIÈRE DE TRANSPORT À MONTRÉAL

Ministère des Transports du Québec (MTQ)
Le MTQ assure la mobilité des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent à un développement économique et social durable du Québec. Il planifie, conçoit, construit et finance les infrastructures et les systèmes de transport, notamment les réseaux autoroutiers et de transport collectif.

Le Plan de gestion des déplacements 2000 présentait une vision du développement des transports pour la région métropolitaine de Montréal et proposait des orientations et des solutions répondant aux besoins de déplacements des personnes et des marchandises.

Agence métropolitaine de transport (AMT)
L'AMT, organisme gouvernemental, a reçu la mission d'améliorer l'efficacité des déplacements des personnes dans la région métropolitaine et d'accroître l'utilisation du transport collectif.

L'AMT gère et finance le réseau métropolitain de trains de banlieue (comptant cinq lignes), les stationnements incitatifs, les voies réservées et les terminus d'autobus. Elle voit aussi à la planification, à la coordination, à l'intégration et à la promotion des services de transport collectif.

Son Plan stratégique est formulé annuellement dans un document d'orientations présentant les priorités, les objectifs, les actions et le budget pour l'année, accompagnés d'indicateurs de performance ainsi que d'un programme triennal d'immobilisations.

Société de transport de Montréal (STM)
La STM favorise et organise les déplacements par transport collectif des personnes voyageant sur le territoire montréalais. Elle gère les réseaux de métro (comprenant quatre lignes et 65 stations) et d'autobus (comprenant 173 lignes) tout en contribuant au développement et à la promotion du transport collectif. La Société a adopté un Plan stratégique de développement du transport collectif 2004-2013 de même qu'un Plan d'affaires quinquennal 2004-2008.

LA PRIORITÉ ACCORDÉE AUX INTERVENTIONS EN TRANSPORT COLLECTIF

Selon les principes élaborés au parti d'aménagement, soit le développement durable et l'application du Protocole de Kyoto, la Ville de Montréal se tourne résolument vers les transports collectifs.

Dans ce contexte, malgré l'insuffisance des ressources financières, la Ville de Montréal reconnaît l'importance d'investir dans le maintien et le développement des réseaux de transport collectif et incite les gouvernements supérieurs à soutenir cette orientation.

La Ville de Montréal possède un imposant patrimoine en matière de transport collectif et entend favoriser une utilisation optimale des réseaux existants. En accordant sa priorité au transport collectif, la Ville choisit de desservir le plus grand nombre de citoyens possible, souscrivant ainsi au principe de l'équité sociale, et d'offrir à tous les Montréalais un accès aux lieux de résidence, aux secteurs d'emplois, d'études et de loisirs. Du coup, elle confirme le rôle structurant des réseaux de transport collectif dans l'organisation de son territoire.

D'importants investissements sont prévus afin d'améliorer la satisfaction de la clientèle, notamment en augmentant les niveaux de service des réseaux de métro et d'autobus, en procédant au renouvellement du matériel roulant et des infrastructures et équipements fixes du métro. Ces mesures contribueront à optimaliser l'utilisation des réseaux de transport collectif existants.

À l'heure des choix de développement des réseaux de transport collectif, la Ville de Montréal préconise les interventions desservant les milieux les plus densément peuplés, traduisant sa volonté d'offrir un service au plus faible coût possible par passager transporté. C'est pourquoi la Ville favorise la poursuite du développement des réseaux de transport collectif dans les milieux déjà structurés à cette fin.

Soucieuse de la préservation des milieux établis, la Ville de Montréal veut favoriser la venue de modes de transport collectif qui s'intégreront harmonieusement au cadre bâti et qui participeront à la consolidation et à la revitalisation des milieux de vie.

LE PLAN DE TRANSPORT DE LA VILLE DE MONTRÉAL

La Ville a entrepris l'élaboration d'un Plan de transport et prévoit l'adopter en décembre 2005. Le Plan de transport soutiendra les orientations du Plan d'urbanisme, notamment en ce qui a trait au transport collectif comme mode privilégié et au développement de Montréal comme plaque tournante du transport de marchandises.

Le Plan de transport inclura le Plan d'action vélo, le Plan de camionnage et la Politique de stationnement. À cet égard, le Plan de transport quantifiera la réduction visée de l'offre de stationnement, particulièrement au Centre. De concert avec la STM, il établira un objectif chiffré d'augmentation de la part de marché du transport collectif. Il importe de préciser qu'un nouveau cadre financier devra être défini afin de permettre les investissements nécessaires liés à l'atteinte de cet objectif.

objectif 3

Consolider et mettre en valeur le territoire en relation avec les réseaux de transport existants et projetés

Entre 1982 et 1998, la population de l'île de Montréal s'est maintenue autour de 1,8 million d'individus, alors que le nombre de ménages a augmenté d'environ 9 %, passant de 709 500 à 772 000 en raison de la diminution du nombre de personnes par ménage. Au cours de la même période, le nombre d'automobiles appartenant à des Montréalais a augmenté de 581 200 à 707 600, soit une croissance de 22 %, le ratio passant de 0,8 à 0,9 automobile par ménage.

Malgré une diminution de sa part modale, le transport collectif est fortement utilisé à Montréal, comparativement aux autres grandes agglomérations nord-américaines. Les Montréalais effectuent en moyenne 222 déplacements en transport collectif annuellement, contre 210 à Toronto et 63 dans les principales villes américaines (New York, Boston, Chicago, Détroit, Denver, Houston, Los Angeles, Phoenix, Portland, San Diego, San Francisco, Washington et Sacramento).

Les grandes tendances

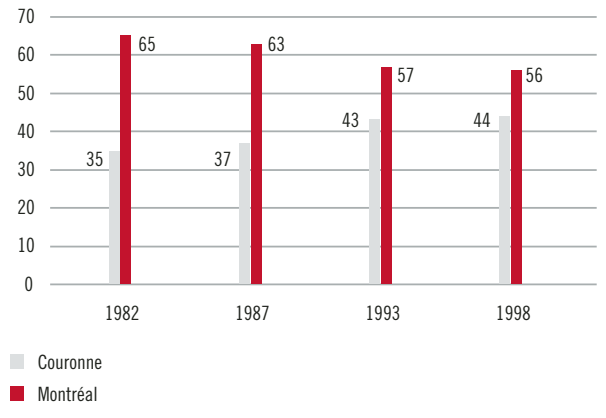
Les déplacements dans la région métropolitaine de recensement (RMR) de Montréal sont en hausse. Entre 1982 et 1998, le nombre de déplacements quotidiens dans la RMR est passé de 6,2 millions à 8,9 millions. Au cours de la même période, les déplacements sur le territoire de Montréal sont passés de 4 millions à 5 millions. Le MTQ prévoit que, d'ici 2016, environ deux millions de déplacements quotidiens s'ajouteront aux 8,9 millions observés en 1998 dans la RMR. Or, si la mobilité augmente depuis 1982, le poids relatif des déplacements quotidiens effectués à Montréal a cependant chuté en raison d'un accroissement plus important des déplacements en périphérie.

Comme l'indiquent les graphiques ci-dessous, l'accroissement des déplacements s'accompagne d'une hausse significative de la part modale des déplacements effectués en automobile et, parallèlement, d'une diminution marquée de la part modale relative à l'utilisation du transport collectif.

Selon les prévisions du MTQ, l'utilisation accrue de l'automobile se poursuivra si aucune mesure n'est prise pour modifier cette tendance. Déjà, la congestion du réseau autoroutier au centre de l'île entraîne un débordement vers le réseau local qui, dans plusieurs secteurs, ne peut absorber de trafic supplémentaire.

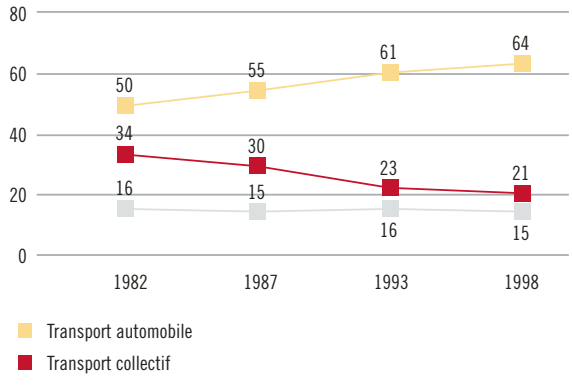
Les réseaux de transport collectif sont aussi fort achalandés, particulièrement dans le sens de la pointe, par exemple, le matin en direction du Centre, occasionnant chez les usagers un certain niveau d'inconfort. Au même moment, certains tronçons ne sont pas utilisés au maximum de leur capacité, notamment dans le sens contraire de la pointe.

GRAPHIQUE 2.2.1 — POIDS DES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS EFFECTUÉS DANS LA RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL (en %)



Source : Enquêtes origine-destination de la STM et de l'AMT

GRAPHIQUE 2.2.2 — ÉVOLUTION DES DÉPLACEMENTS SE DESTINANT À MONTRÉAL (tous motifs, 24 heures en %)



Source : Enquêtes origine-destination de la STM et de l'AMT

action 3.1

faciliter les déplacements entre les différents secteurs de la ville en établissant de nouvelles dessertes de transport collectif

La Ville favorise une utilisation accrue du transport collectif de manière à améliorer la qualité de l'environnement et la qualité de vie des citoyens, particulièrement des populations non motorisées. À cet égard, le Plan propose une série d'interventions relatives aux réseaux de transport collectif.

Ces interventions contribueront à desservir adéquatement les secteurs résidentiels, d'emplois et d'études ainsi que plusieurs secteurs faisant l'objet d'une planification détaillée (voir chapitre 4).

L'accès à Montréal à partir de Laval, de Longueuil et des territoires des couronnes nord et sud doit davantage être axé sur l'utilisation du transport collectif. Dans cette optique, la Ville de Montréal favorise un usage optimal des corridors ferroviaires existants nécessitant parfois la modernisation de la signalisation, l'acquisition de nouveau matériel roulant et le doublement des voies ferrées. Dans le cas des ponts existants, la Ville préconise de recourir à des mesures de traitements préférentiels facilitant la circulation des véhicules de transport collectif et alternatif.

Les corridors de transport collectif proposés devront toutefois s'intégrer harmonieusement au cadre bâti et contribuer à la revitalisation des secteurs desservis. En milieu bâti dense, des systèmes légers sur rails et des tramways modernes sont des modes appropriés. La STM identifie l'avenue du Parc et les boulevards René-Lévesque, Henri-Bourassa et Pie-IX comme des axes de transport présentant des possibilités de migration vers des modes à capacité intermédiaire tels que des autobus articulés, des tramways modernes et des systèmes légers sur rail. En milieu de faible densité, des minibus et des taxis collectifs sont à considérer afin de desservir les usagers du transport collectif.

En milieu urbain, le transport collectif ne produit que 3 % des émissions de gaz à effet de serre. Un autobus émet davantage de polluants qu'une automobile. Cependant, en considérant qu'un autobus peut transporter 65 personnes, il est, par passager, de 6 à 18 fois moins polluant que l'automobile. Quant au métro, une seule rame transporte autant de personnes qu'une quinzaine d'autobus, et ce, sans émission directe de gaz polluants.

La Ville de Montréal préconise aussi l'accès universel aux réseaux de transport collectif par des aménagements facilitant les déplacements de tous les usagers (voir objectif 14). Elle entend également faire du réseau de transport collectif, notamment le métro, un lieu agréable à fréquenter en y favorisant, entre autres, la présence de l'art et de la culture.

Les aires d'attente des stations de métro et des gares de train sont aménagées de manière à assurer un environnement sécuritaire et confortable répondant aux besoins des usagers (voir objectif 14). Le Plan préconise des aménagements similaires aux points de correspondance de plusieurs lignes d'autobus à fort achalandage.

LE TRANSPORT ALTERNATIF

Tournée résolument vers l'utilisation maximale du transport collectif, la Ville de Montréal soutient également les modes de transport alternatifs à l'automobile tels que la marche, le vélo, le covoiturage et le service de partage de voiture.

Ces modes complémentaires au transport collectif, nécessitant peu d'investissements et s'intégrant facilement au milieu bâti, contribuent à la réduction des gaz à effet de serre, à l'économie d'énergie et à l'amélioration de la forme physique des Montréalais.

Les vélos en libre-service
À Montréal, des entreprises et des institutions mettent à la disposition de leurs employés et de leurs étudiants des vélos en libre-service durant les heures d'affaires. La Ville encourage l'intégration de ce concept à d'autres lieux de travail et d'études.

Le service de partage de voiture
Le service consiste à mettre à la disposition du public des automobiles selon une formule de temps partagé. La Ville reconnaît ce mode de transport alternatif qui existe déjà à Montréal. L'utilisation d'automobiles alimentées à l'énergie électrique est encouragée.

Les programmes-employeurs
Les programmes-employeurs proposent diverses mesures favorables aux moyens de transport alternatifs soutenues par les employeurs afin de faciliter les déplacements des employés entre leur domicile et leur lieu de travail. L'AMT, dans le cadre de la démarche Allégo, parraine plusieurs entreprises désirant mettre en place ce type de programme. Le covoiturage, l'amélioration de la desserte par transport collectif d'un secteur particulier, la semaine de travail compressée, le télétravail et les incitations à l'utilisation du vélo sont des exemples de mesures pouvant être mises en place par les employeurs. Du coup, les entreprises et les institutions peuvent diminuer les espaces requis de stationnement et les utiliser à des fins plus productives. La Ville de Montréal préconise le recours à ces programmes.

Moyens de mise en œuvre

Les interventions sur les réseaux de transport collectif, à confirmer par des études approfondies, reposent sur une série de justifications urbanistiques et se résument comme suit (voir carte 2.2.1) :

Interventions proposées au réseau du métro

En raison du rôle structurant du métro en ce qui a trait à l'intensification et à la densification des activités, de la présence de milieux résidentiels et d'emplois denses ainsi que de secteurs ayant un fort potentiel de mise en valeur et faisant l'objet d'une planification détaillée (Galeries-d'Anjou–Jean-Talon Est, Havre, Laurentien–Lachapelle), la Ville préconise les interventions suivantes :

- Prolonger la ligne 5 à partir de la station Saint-Michel vers l'arrondissement d'Anjou et aménager une station à l'angle du boulevard Des Galeries-d'Anjou et de la rue Bélanger (à l'étude par l'Agence métropolitaine de transport).
- Prolonger la ligne 2 à partir de la station Côte-Vertu jusqu'à la gare de train de banlieue Bois-Franc.
- Réaménager l'accès au Vieux-Montréal à partir de la station de métro Champ-de-Mars (projet étudié par la Ville de Montréal).

Interventions proposées aux lignes de train de banlieue

Afin d'accroître l'usage de ces infrastructures de transport collectif par les Montréalais, en raison de la facilité d'implantation et des investissements relativement peu élevés, compte tenu de la présence de secteurs offrant un potentiel de développement et de mise en valeur et faisant l'objet d'une planification détaillée (L'Acadie–Chabanel, L'Anse-à-l'Orme, Décarie–Cavendish–Jean-Talon Ouest), la Ville préconise ces interventions :

- Mettre en place une nouvelle ligne de train de banlieue reliant Repentigny au Centre de Montréal en desservant les arrondissements de Rivière-des-Prairies–Pointe-aux-Trembles–Montréal-Est, d'Anjou, de Saint-Léonard, de Montréal-Nord, de Villeray–Saint-Michel–Parc-Extension, d'Ahuntsic–Cartierville et de Saint-Laurent (projet étudié par l'Agence métropolitaine de transport).

- Aménager de nouvelles gares le long de la ligne Blainville : dans le secteur L'Acadie–Chabanel de l'arrondissement d'Ahuntsic–Cartierville; à l'angle du chemin De La Côte-des-Neiges et de la rue Jean-Talon Ouest ainsi que dans le secteur de la station de métro Namur, arrondissement de Côte-des-Neiges–Notre-Dame-de-Grâce; dans le secteur du centre commercial Côte-Saint-Luc, arrondissement de Côte-Saint-Luc–Hampstead–Montréal-Ouest.
- Aménager le long de la ligne Deux-Montagnes une nouvelle gare dans le secteur des Rapides du Cheval Blanc de l'arrondissement de Pierrefonds–Senneville.
- Réaménager les accès de la gare Baie-d'Urfé de la ligne Rigaud, de l'arrondissement de Beaconsfield–Baie-d'Urfé.
- Réaménager la gare Bois-de-Boulogne de la ligne Blainville, de l'arrondissement d'Ahuntsic–Cartierville considérant le potentiel de mise en valeur du secteur.
- Réaménager la gare LaSalle de la ligne Delson à la suite de son déplacement d'environ 500 mètres vers le nord de l'arrondissement de LaSalle, à l'intérieur d'un secteur résidentiel ayant un potentiel de mise en valeur.

Intervention proposée entre le Centre et l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal

Compte tenu de l'importance de relier grâce à un mode de transport collectif rapide et efficace le Centre à l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, en raison du potentiel de développement qu'offrent les abords de l'aéroport et de secteurs faisant l'objet d'une planification détaillée (Abords de l'aéroport, Centre des affaires), la Ville favorise l'intervention suivante :

- Implanter une navette ferroviaire reliant le Centre de Montréal à l'aéroport à partir de la Gare centrale.

Intervention proposée entre la Rive-Sud et le Centre de Montréal

Un projet de liaison entre le Centre de Montréal et la Rive-Sud, du type système léger sur rail (SLR), est présentement étudié par l'Agence métropolitaine de transport. Au terme de cette étude, ce projet sera évalué par la Ville.

Le Plan reconnaît la nécessité d'assurer la pérennité d'un axe structurant de transport collectif entre la Rive-Sud et Montréal, notamment en raison du potentiel de mise en valeur du secteur du Havre. Parmi les options possibles, la Ville identifie la suivante :

- Améliorer la desserte en transport collectif depuis la Rive-Sud par le train de banlieue dans l'axe du pont Victoria ou par l'implantation d'une voie réservée aux autobus sur le pont Champlain dans le sens de la circulation.

Intervention proposée dans l'axe de l'avenue Du Parc et du boulevard René-Lévesque

En raison de l'importance des densités des milieux résidentiels et d'emplois à desservir, du potentiel de mise en valeur du territoire et de revitalisation de l'avenue Du Parc, du démantèlement de l'échangeur situé au croisement des avenues Du Parc et Des Pins réaménagé en carrefour, de la présence des secteurs de planification détaillée (L'Acadie–Chabanel, Abords des voies du CP, Quartier des spectacles, Centre des affaires), le Plan identifie l'implantation harmonieuse d'un système léger sur rail le long des axes suivants :

- Depuis la rue De La Montagne dans l'axe du boulevard René-Lévesque et dans l'axe de l'avenue Du Parc jusqu'à la rue Jean-Talon Ouest (projet étudié par l'Agence métropolitaine de transport) et se prolongeant éventuellement vers le secteur L'Acadie–Chabanel.

La Ville préconise aussi la réalisation d'études complémentaires relatives à l'implantation d'autres modes de transport collectif performants dans ces axes. L'axe de l'avenue Du Parc constitue un corridor majeur de transport collectif, qui assure 45 000 déplacements par jour.

Interventions proposées le long de corridors routiers et ferroviaires

Afin d'accroître la desserte de secteurs résidentiels et d'emplois et d'améliorer l'accès aux réseaux structurants de transport collectif, notamment du métro et du train de banlieue, et en raison de la présence de secteurs de planification détaillée (Bourget-Forget, corridor Louis-H. Lafontaine, Décarie–Cavendish–Jean-Talon Ouest, L'Anse-à-l'Orme, Notre-Dame Est), la Ville favorise l'intervention suivante :

- Instaurer des mesures préférentielles au transport collectif telles que des voies réservées intégrant la circulation des taxis, des feux de préemption et une signalisation appropriée le long des axes suivants (voir carte 2.2.1) :
  - corridor de l'autoroute 25 (projet étudié par la Société de transport de Montréal);
  - rue Beaubien Est (projet étudié par la Société de transport de Montréal);
  - boulevard Cavendish;
  - boulevard De La Côte-Vertu et rue Sauvé;
  - boulevard De Pierrefonds;
  - boulevard Des Sources;
  - emprise ferroviaire Doney;
  - boulevard Henri-Bourassa Ouest;
  - boulevard Jacques-Bizard et son prolongement;
  - boulevard Lacordaire;
  - boulevard Maurice-Duplessis;

- rue Notre-Dame Est, de l'avenue Papineau jusqu'à l'autoroute 25 par l'avenue Souligny (projet étudié par le ministère des Transports du Québec en collaboration avec la Ville de Montréal);
- rue Notre-Dame Est, depuis la rue Dickson jusqu'à l'extrémité est de l'Île;
- avenue Papineau;
- boulevard Pie-IX;
- boulevard Rodolphe-Forget;
- boulevard Rosemont (projet étudié par la Société de transport de Montréal);
- boulevard Saint-Charles;
- boulevard Saint-Jean;
- boulevard Saint-Michel (projet étudié par la Société de transport de Montréal);
- rue Sherbrooke.

Interventions possibles

En raison de l'importance des densités des milieux résidentiels et d'emplois à desservir, compte tenu de la présence de secteurs ayant un fort potentiel de mise en valeur et faisant l'objet d'une planification détaillée (Bourget–Forget, Angrignon, mont Royal, Havre de Montréal, canal de Lachine, Lachine Est, Centre des affaires) et en raison du potentiel de développement récréotouristique, la Ville identifie de nouveaux corridors de transport collectif possibles desservis par le métro, par des systèmes légers sur rails et par des tramways modernes. Ces nouveaux corridors sont :

- à partir de la future station de métro aménagée à l'angle du boulevard Des Galeries-d'Anjou et de la rue Bélanger vers la future avenue Bourget;
- à partir de la station de métro Angrignon vers la gare de LaSalle et ensuite vers l'arrondissement de Lachine;
- à partir du Vieux-Port vers l'arrondissement de Lachine en longeant le canal du même nom;
- du Quartier des spectacles vers le Vieux-Port, le parc Jean-Drapeau et le mont Royal.

Des études approfondies viendront préciser le mode de transport ainsi que le tracé le plus approprié.

Deux-Montagnes
vers Blainville
Rivière des Mille Îles
Lac des Deux Montagnes
Rivière des Prairies
vers Repentigny
vers Rigaud
Fleuve Saint-Laurent
Lac Saint-Louis
vers Mont-Saint-Hilaire
Bassin de La Prairie
vers Delson
0 1 2 3 km

Le transport collectif

Carte 2.2.1

- Ligne de métro existante ou en construction
- Ligne de métro à l'étude
- Ligne de métro potentielle
- Ligne de train de banlieue existante
- Ligne de train de banlieue à l'étude
- Gare à réaménager
- Gare proposée
- Navette ferroviaire proposée entre le Centre et l'aéroport
- Système léger sur rail à l'étude
- Système léger sur rail potentiel
- Mesures préférentielles au transport collectif existantes
- Mesures préférentielles au transport collectif à l'étude
- Mesures préférentielles au transport collectif potentielles
- Tracé à préciser
- Limite d'arrondissement

Mise en valeur du territoire et du patrimoine

Plan d'urbanisme

Montréal

Septembre 2005

action 3.2

soutenir une urbanisation favorisant l'utilisation du transport collectif

Afin d'accroître l'utilisation du transport collectif et, du même coup, de réduire l'utilisation de l'automobile, il importe de soutenir une urbanisation appropriée accompagnée d'améliorations de l'offre en transport collectif.

Il existe une relation directe entre, d'une part, la densité urbaine et la diversité des fonctions et, d'autre part, l'utilisation du transport collectif. Des milieux denses et diversifiés rapprochent un plus grand nombre d'usagers éventuels des services de transport collectif tout en contribuant à réduire la durée de certains trajets.

Historiquement, plusieurs gares de train de banlieue ont contribué au développement des milieux de vie montréalais, tant au chapitre du paysage urbain que de l'intensité des activités situées à proximité. Avec le développement du réseau du métro et l'implantation des nouvelles gares, ce caractère structurant s'est progressivement érodé au profit d'un rôle strictement fonctionnel d'accès aux réseaux ou de transfert modal.

La Ville préconise une intensification et une diversification des activités urbaines, particulièrement aux abords des stations de métro, des gares de train de banlieue et des corridors de transport collectif structurants offrant un potentiel de consolidation en raison de la présence de terrains vacants ou sous-utilisés (voir carte 2.2.2). Les terrains vacants, les stationnements de centres commerciaux et les stationnements incitatifs et autres terrains sous-utilisés situés à distance de marche raisonnable des gares et des stations de métro, environ 500 mètres, sont notamment visés. Cette intensification et cette diversification des activités doivent cependant être balisées de manière à en maximiser les retombées positives, tant sur le milieu urbain environnant que sur la fréquentation du réseau de transport collectif.

Les abords des nouvelles stations de métro, des gares de train de banlieue ainsi que les nouveaux corridors de transport collectif devront aussi répondre à des critères d'intensification et de diversification des activités présentés aux moyens de mise en œuvre.

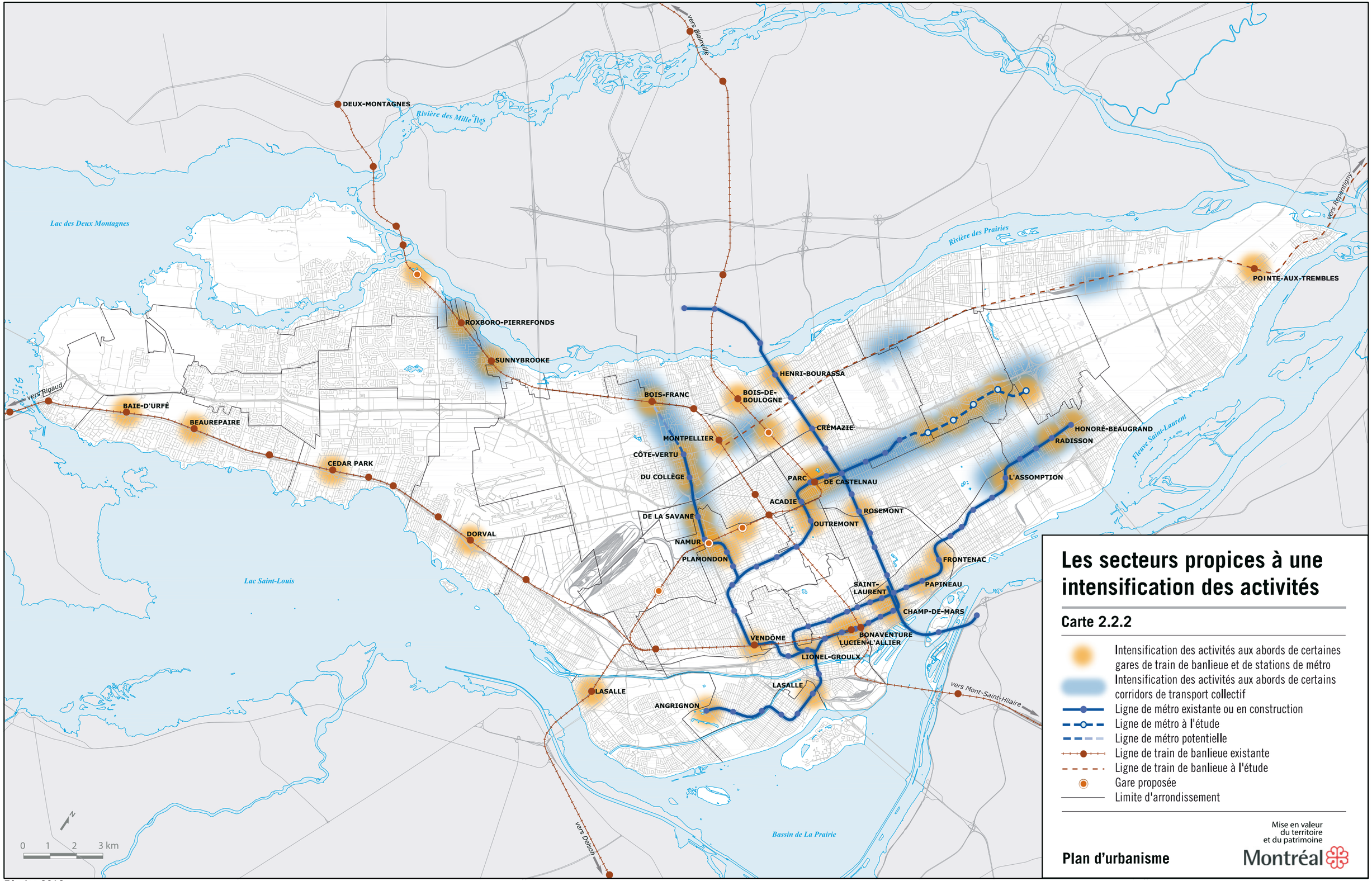
En plus d'un encadrement réglementaire approprié, la Ville entend mettre en place un programme d'aide financière en ce sens. L'application des critères et la mise en œuvre de ce programme d'aide visent la revitalisation et la mise en valeur de certains secteurs de la ville. Ils contribuent ainsi à une utilisation optimale des infrastructures de transport collectif en favorisant, entre autres, une répartition plus équilibrée de l'achalandage sur les réseaux.

La qualité de l'aménagement du domaine public aux abords des stations de métro et des gares de train de banlieue constitue également une préoccupation de la Ville (voir objectif 14).

La planification détaillée du Réseau piéton intérieur, pour sa part, définira les axes et les modalités de son développement de manière à encourager l'utilisation du transport collectif (voir chapitre 4).

Moyens de mise en œuvre

- Soutenir, par les outils réglementaires appropriés, l'intensification et la diversification des activités urbaines au pourtour des corridors de transport collectif, de manière à répondre aux critères suivants :
  - une mixité d'usages pouvant tirer profit de la proximité du transport collectif, dont l'habitation;
  - des commerces et des services répondant aux besoins des usagers du transport collectif;
  - la proximité de générateurs de déplacements, notamment les établissements d'études supérieures, les bibliothèques, les CLSC et les autres équipements collectifs;
  - un aménagement de qualité renforçant le confort et la sécurité des piétons;
  - des bâtiments orientés vers la rue et implantés de manière à renforcer l'animation du domaine public;
  - une occupation du sol maximisée par la construction de stationnements souterrains.
- Élaborer et mettre en œuvre un programme d'aide financière favorisant l'intensification et la diversification des activités aux abords des stations de métro, des gares et des corridors de transport collectif structurants identifiées à la carte 2.2.2.



Les secteurs propices à une intensification des activités

Carte 2.2.2

- Intensification des activités aux abords de certaines gares de train de banlieue et de stations de métro
- Intensification des activités aux abords de certains corridors de transport collectif
- Ligne de métro existante ou en construction
- Ligne de métro à l'étude
- Ligne de métro potentielle
- Ligne de train de banlieue existante
- Ligne de train de banlieue à l'étude
- Gare proposée
- Limite d'arrondissement

Mise en valeur du territoire et du patrimoine

Plan d'urbanisme

Montréal

Février 2012

action 3.3

lier stratégiquement les secteurs de la ville en parachevant le réseau routier

Le réseau routier est une composante urbaine majeure assurant les déplacements des personnes et des marchandises. Des liens routiers efficaces constituent une condition essentielle à la mobilité de la population et à la croissance des activités de production, de distribution et de services à Montréal. Ils contribuent à la consolidation et à la mise en valeur des secteurs résidentiels, mixtes et d'emplois. Par les interventions proposées au réseau routier, la Ville vise à améliorer l'accès aux différents secteurs montréalais (voir carte 2.2.3).

La Ville rappelle la nécessité d'intégrer les interventions proposées de façon harmonieuse au cadre bâti tout en contribuant à la revitalisation des secteurs desservis. Il en est de même de l'implantation de mesures préférentielles au transport collectif et au covoiturage le long des infrastructures routières existantes et projetées. Afin de créer un environnement sécuritaire et agréable pour les piétons et les cyclistes, la Ville entend également réaliser des aménagements favorables à leurs déplacements, tels des trottoirs continus et suffisamment larges, des aménagements paysagers, des voies cyclables et un mobilier urbain approprié (voir objectifs 13 et 14).

Le Plan reconnaît l'importance de protéger et de mettre en valeur les milieux naturels sur son territoire. Par conséquent, la Ville entreprendra des discussions avec le ministère des Transports du Québec quant à la possibilité que celui-ci cède à la Ville l'emprise de l'autoroute 440 à L'Île-Bizard de manière permanente afin de consolider le parc-nature du Bois-de-L'Île-Bizard.

Moyens de mise en œuvre

Les interventions prévues sur les réseaux routiers, qui doivent être confirmées par des études approfondies, reposent sur une série de justifications urbanistiques :

Interventions projetées sur les liens routiers

En raison de son rôle structurant pour les activités économiques de Montréal et de manière à améliorer l'accès aux principaux secteurs d'emplois, à rehausser l'image du corridor routier par son intégration harmonieuse avec le cadre bâti adjacent, notamment avec la fonction résidentielle, le Plan identifie l'intervention suivante :

- Procéder à la réfection et à l'optimisation de l'autoroute Métropolitaine et y intégrer des aménagements favorables au transport collectif (intervention du ministère des Transports du Québec).

Considérant la présence de secteurs offrant un fort potentiel de mise en valeur à des fins résidentielles et d'emplois, notamment le secteur de planification détaillée Notre-Dame Est, l'amélioration de la desserte du port de Montréal, la nécessité de rendre son utilisation plus sécuritaire tout en y intégrant des aménagements favorables aux déplacements en transport collectif, à vélo et à pied, la Ville préconise l'intervention suivante :

- Aménager un boulevard urbain dans le corridor de la rue Notre-Dame Est jusqu'à son raccordement à l'avenue Souligny, incluant le prolongement du boulevard De L'Assomption depuis l'avenue Souligny jusqu'à la rue Notre-Dame Est (intervention étudiée par le ministère des Transports du Québec et par la Ville de Montréal).

De manière à rehausser l'image de l'une des entrées de ville les plus stratégiques de Montréal, à requalifier d'importants secteurs d'emplois ayant un potentiel de développement, notamment ceux du secteur de planification détaillée Abords de l'aéroport, ainsi qu'à intégrer des aménagements propices aux déplacements en transport collectif, à vélo et à pied, la Ville favorise l'intervention suivante :

- Réaménager l'échangeur Dorval (intervention étudiée par le ministère des Transports du Québec en collaboration avec la Ville de Montréal).

Dans le cadre de la mise en valeur d'importants secteurs d'emplois ayant un potentiel de développement, notamment ceux des secteurs de planification détaillée Angrignon et Sites Glen et Turcot, la Ville préconise les interventions suivantes :

- Réaménager l'échangeur Turcot (intervention étudiée par le ministère des Transports du Québec en collaboration avec la Ville de Montréal).
- Réaménager l'échangeur Angrignon (intervention de la Ville de Montréal et du ministère des Transports du Québec).

Afin de mettre en valeur des terrains offrant un potentiel de développement, d'intégrer des aménagements favorables aux déplacements en transport collectif, à vélo et à pied et d'améliorer la qualité des milieux traversés par un aménagement cohérent de la rue, la Ville favorise les interventions suivantes :

- Démanteler et réaménager en carrefour l'échangeur des avenues Des Pins Ouest et Du Parc (intervention de la Ville de Montréal).
- Démanteler et réaménager le carrefour des chemins Remembrance et De La Côte-des-Neiges (intervention de la Ville de Montréal).

De manière à rehausser l'image d'une entrée de ville, à revoir l'encadrement de la rue et à intégrer des aménagements favorables aux déplacements en transport collectif, à vélo et à pied, la Ville préconise l'intervention suivante :

- Réaménager la rue Sherbrooke Est de l'avenue Georges-V à l'avenue Marien et de la 40e Avenue au Bout-de-l'île (intervention de la Ville de Montréal).

Afin d'améliorer la desserte et de mettre en valeur les secteurs d'emplois ayant un fort potentiel de développement (voir la planification détaillée du secteur de L'Anse-à-l'Orme) et d'améliorer l'accès à la gare Baie-d'Urfé, la Ville favorise les interventions suivantes :

- Réaménager l'échangeur de l'autoroute 40 et du boulevard Morgan (intervention du ministère des Transports du Québec).
- Réaménager l'échangeur de l'autoroute 20 et du boulevard Morgan (intervention du ministère des Transports du Québec).
- Réaménager les voies de service de l'autoroute 40 dans l'ouest de l'Île (intervention du ministère des Transports du Québec).

Afin de mettre en valeur et de désenclaver d'importants secteurs d'emplois ayant un potentiel de développement et d'améliorer l'accessibilité à certains secteurs résidentiels, la Ville favorise les interventions suivantes :

- Parachever le boulevard Maurice-Duplessis, entre le boulevard De La Rivière-Des-Prairies et le boulevard Saint-Jean-Baptiste (intervention de la Ville de Montréal).
- Parachever le boulevard Marien, entre le boulevard Henri-Bourassa Est et le boulevard Maurice-Duplessis (intervention de la Ville de Montréal).
- Parachever le boulevard Langelier (intervention de la Ville de Montréal).
- Raccorder le boulevard Toupin au boulevard Cavendish (intervention de la Ville de Montréal).
- Prolonger le boulevard Jacques-Bizard, du chemin Sommerset à l'autoroute 40, incluant la construction d'un échangeur avec l'autoroute 40 (intervention de la Ville de Montréal et du ministère des Transports du Québec).
- Aménager un axe routier urbain intégrant des mesures favorables au transport collectif dans l'emprise de l'autoroute 440, entre l'autoroute 40 et le boulevard Gouin Ouest, incluant la construction d'un échangeur avec l'autoroute 40 (intervention de la Ville de Montréal et du ministère des Transports du Québec).

Afin d'offrir un meilleur accès à certains secteurs résidentiels et de mettre en valeur un secteur commercial, la Ville favorise l'intervention suivante :

- Réaménager l'échangeur De Salaberry par l'ajout d'une entrée sur l'autoroute 15 vers le sud (intervention du ministère des Transports du Québec).

Afin d'améliorer la desserte et de mettre en valeur un secteur d'emplois offrant un potentiel de développement et faisant l'objet d'une planification détaillée (secteur L'Acadie–Chabanel), le Plan identifie l'intervention suivante :

- Aménager une voie de service du côté est de l'autoroute 15 dans l'axe de la rue Jean-Pratt (intervention du ministère des Transports du Québec).

Afin de désenclaver un secteur pouvant être requalifié dans le secteur de planification détaillée Lachine Est, le Plan identifie cette intervention :

- Prolonger vers l'est la rue Victoria, dans l'arrondissement de Lachine.

Afin de mettre en valeur une partie du secteur de planification détaillée du Havre, d'intégrer des aménagements favorables au transport collectif, de parachever la voie de ceinture du réseau cyclable et de mettre en valeur cette entrée de ville principale, la Ville favorise l'intervention suivante :

- Déplacer le corridor de l'autoroute Bonaventure, transformée en boulevard urbain et rabaissée au sol, de manière à libérer les berges, à accroître l'accessibilité au secteur adjacent et à mettre en valeur les terrains limitrophes (la Ville de Montréal évalue les avantages financiers et urbanistiques de mettre à niveau le tronçon de l'autoroute Bonaventure dont elle est propriétaire; le gouvernement fédéral devra valider le déplacement et le rabaissement de l'autoroute à l'intérieur du tronçon dont il est propriétaire, soit du pont Champlain au canal de Lachine).

De manière à rehausser l'image d'une entrée de ville, afin d'améliorer l'accessibilité et de mettre en valeur un secteur d'emplois offrant un potentiel de développement et faisant l'objet d'une planification détaillée (chemin De La Côte-de-Liesse) et de façon à faciliter les échanges avec la 55e avenue, l'autoroute 13, la montée de Liesse et les échangeurs Dorval et Décarie, la Ville prévoit :

- Examiner la possibilité de transformer l'autoroute De La Côte-de-Liesse en boulevard urbain, de l'échangeur Décarie à l'échangeur Dorval.

Interventions projetées dont le tracé reste à préciser

Afin de mettre en valeur et de désenclaver d'importants secteurs d'emplois ayant un potentiel de développement et faisant l'objet d'une planification détaillée (Bourget–Forget, Décarie–Cavendish–Jean-Talon Ouest et L'Anse-à-l'Orme) et d'intégrer des aménagements propices aux déplacements en transport collectif et à vélo, la Ville favorise les interventions suivantes :

- Réaliser de nouveaux liens dans l'axe du boulevard Cavendish dans le secteur de l'Hippodrome et de la « Cité scientifique » (intervention de la Ville de Montréal et du ministère des Transports du Québec).
- Prolonger le boulevard Rodolphe-Forget, du boulevard Henri-Bourassa Est à la rue Notre-Dame Est, incluant le réaménagement de l'échangeur dans l'axe de l'autoroute 40 (intervention de la Ville de Montréal et du ministère des Transports du Québec).
- Prolonger le boulevard De Pierrefonds jusqu'au boulevard Morgan desservant la gare de train de banlieue Baie-d'Urfé et déterminer, lors de la planification détaillée, le tracé optimal de ce lien dans le respect des milieux naturels (intervention étudiée par la Ville de Montréal).

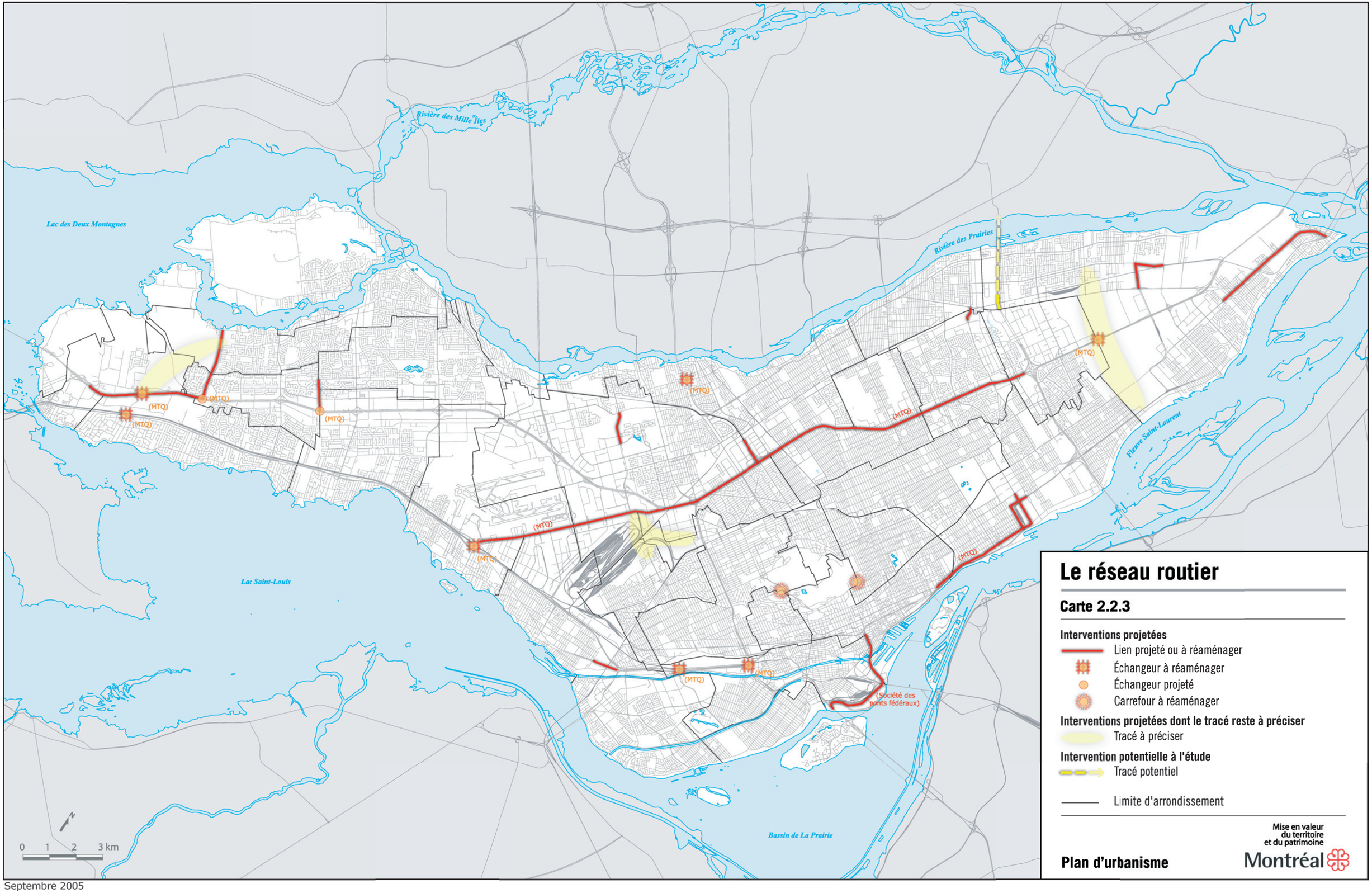
Intervention potentielle à l'étude

Le MTQ étudie un scénario de parachèvement de l'autoroute 25 vers Laval, qui comprendrait la construction d'un pont enjambant la rivière des Prairies et un corridor de transport collectif. La réalisation de cette intervention s'inscrit dans le cadre de la conclusion d'une entente de partenariat privé-public. Avant de se prononcer quant à cette intervention, plusieurs études devront être menées par le MTQ.

Lorsque la Ville de Montréal prendra connaissance des études, les résultats justifiant sa réalisation devront, entre autres, démontrer l'amélioration de la desserte de secteurs d'emplois ayant un potentiel de développement, le désenclavement du secteur Est de l'Île, l'intégration d'aménagements propices au transport collectif et au vélo, la réduction de la circulation de transit, particulièrement celle des camions, le long des boulevards Henri-Bourassa et Pie-IX et la protection et la mise en valeur des milieux naturels de l'écoterritoire de la coulée verte du ruisseau De Montigny.

D'autres interventions pourraient également être envisagées, notamment :

- Aménager un boulevard urbain dans l'axe du corridor Louis-H.-La Fontaine, compris dans un secteur de planification détaillée, incluant la construction d'un pont à péage d'un gabarit comparable à ceux des ponts Lachapelle et Ahuntsic. Cette intervention intégrerait un corridor de transport collectif, comprenant l'aménagement d'un stationnement incitatif, situé en amont de la congestion, ainsi qu'un lien cyclable.



Le réseau routier

Carte 2.2.3

Interventions projetées

- Lien projeté ou à réaménager
- Échangeur à réaménager
- Échangeur projeté
- Carrefour à réaménager

Interventions projetées dont le tracé reste à préciser

- Tracé à préciser

Intervention potentielle à l'étude

- Tracé potentiel

- Limite d'arrondissement

Mise en valeur du territoire et du patrimoine

Plan d'urbanisme

Montréal

Septembre 2005

action 3.4

assurer la desserte aux secteurs d'activités et l'accès aux infrastructures de transport collectif en complétant le réseau pan-montréalais de voies cyclables

Le Plan d'urbanisme favorise l'utilisation du vélo et confirme la position de Montréal à titre de **ville cyclable par excellence** en Amérique du Nord.

En milieu urbain, le vélo constitue une composante essentielle d'une mobilité durable offrant une option de rechange à l'automobile.

La Ville prend le parti d'offrir aux cyclistes un climat favorable et sécuritaire et des conditions adéquates de circulation pour leurs déplacements quotidiens. De fait, le Plan reconnaît le vélo comme un mode de transport à part entière pour tous les types de déplacements : travail, études, magasinage, loisirs.

Pour ce faire, le Plan soutient une urbanisation axée sur des milieux plus denses et diversifiés encourageant l'usage du vélo en rapprochant les cyclistes de leurs destinations. Cette stratégie s'accompagne de la planification d'un réseau cyclable continu et efficace, conçu de manière à améliorer l'accessibilité aux principaux secteurs d'activités de la ville, particulièrement les institutions scolaires, les secteurs commerciaux et d'emplois.

Les voies cyclables doivent s'intégrer de façon sécuritaire et harmonieuse au milieu traversé, particulièrement le long des réseaux routier et ferroviaire. En milieu urbain, il n'est pas toujours opportun d'aménager une piste cyclable. Le cas échéant, le Plan préconise diverses solutions d'aménagement de voies cyclables adaptées aux caractéristiques du milieu telles les chaussée désignées et les bandes cyclables. Des mesures d'apaisement de la circulation devront accompagner ce concept de voies cyclables.

Par ailleurs, la Ville préconise la mise en place d'aires de stationnement pour vélos adéquates et sécuritaires, particulièrement aux lieux de travail et d'études, aménagées à l'intérieur des bâtiments ou à l'abri des intempéries. Idéalement, les cyclistes pourraient aussi bénéficier de vestiaires et de douches.

La Ville favorise la complémentarité des réseaux cyclable et de transport collectif en facilitant un transfert modal par des aménagements de qualité et adaptés aux besoins des cyclistes (voir action 14.2). Ainsi, les stations de métro et les gares de train de banlieue, caractérisées par leur « rôle d'entrée » dans le réseau et desservies par une voie cyclable, bénéficieront en priorité d'aires de stationnement pour vélos.

Pour encourager l'utilisation du vélo et le transfert modal, il importe de renforcer le sentiment de sécurité des cyclistes contre le vol des vélos, en privilégiant aux stations de métro et gares de train de banlieue l'installation de casiers et d'enclos pour vélos.

LE TRANSPORT ACTIF ET LA SANTÉ

La pratique quotidienne d'activités physiques peut avoir un effet bénéfique sur la santé. La marche et la bicyclette, reconnues comme des modes de transport actif, présentent l'avantage de susciter une dépense énergétique élevée tout en étant relativement accessibles à tous.

De manière à soutenir la complémentarité entre le vélo et le transport collectif, certaines autorités organisatrices de transport régional mettent déjà à la disposition des usagers des supports pour vélos installés à même les autobus. Montréal pourrait s'inspirer de ces expériences. Certaines voitures taxis offrent également cette possibilité aux cyclistes montréalais.

Le Plan d'urbanisme identifie les voies cyclables existantes et potentielles ayant une portée pan-montréalaise : la voie de ceinture, la Route verte qui relie les régions du Québec les unes aux autres, les liens interrives et les voies desservant les principaux secteurs d'activités et les infrastructures de transport collectif (voir carte 2.2.4). En complément, le raccordement du réseau cyclable de nature locale au réseau pan-montréalais est privilégié.

Moyens de mise en œuvre

- Mettre en œuvre le Plan d'action vélo.
- Parachever le réseau pan-montréalais tel qu'illustré à la carte 2.2.4.
- Implanter de nouveaux liens cyclables desservant notamment le Centre.
- Intégrer de nouvelles voies cyclables aux liens routiers à parachever ou à réaménager.
- Mettre en place des mesures appropriées favorisant la circulation sécuritaire des cyclistes.
- Assurer l'entretien des voies cyclables et en prolonger la période d'opération.
- Mettre les voies cyclables existantes aux normes.

AMÉNAGEMENT DES AIRES DE STATIONNEMENT POUR VÉLOS

Les critères d'aménagement des aires de stationnement pour vélos sont les suivants :

- localiser les aires de stationnement à l'abri des intempéries ou à l'intérieur d'un édifice;
- localiser les aires de stationnement près de l'entrée de l'édifice, de la station de métro ou du quai d'embarquement de la gare;
- assurer une visibilité, un éclairage adéquat et une accessibilité sans entraver la circulation des piétons;
- installer un nombre suffisant de supports adaptés à tous les types de vélos.

LE PLAN D'ACTION VÉLO

La Ville de Montréal a entrepris l'élaboration d'un Plan d'action vélo, intégré au Plan de transport. Elle prévoit l'approuver au cours de l'année 2005. Le Plan d'action vélo traitera, entre autres, de l'entretien, de la mise aux normes et du développement de l'infrastructure cyclable. Il appuiera le développement du cyclotourisme à Montréal tout en faisant la promotion de ce mode de transport pour tous les motifs de déplacements.

Le Plan d'action vélo contiendra aussi les mesures à mettre en place afin d'améliorer l'accessibilité des cyclistes au Centre de Montréal.

Rivière des Mille Îles

Lac des Deux Montagnes

Rivière des Prairies

Fleuve Saint-Laurent

Lac Saint-Louis

Bassin de La Prairie

0 1 2 3 km

Le réseau cyclable pan-montréalais

Carte 2.2.4

- Voie de ceinture
- Voie de ceinture projetée
- Voie cyclable existante
- Voie cyclable potentielle
- Voie cyclable potentielle dont le tracé reste à préciser
- Lien par navette fluviale
- La Route verte
- Aménagement d'aires de stationnement pour vélos aux gares, aux stations de métro et aux terminus d'autobus
- Ligne de métro
- Ligne de train de banlieue
- Limite d'arrondissement

Mise en valeur du territoire et du patrimoine

Plan d'urbanisme

Montréal

Décembre 2005

action 3.5

favoriser la mise en valeur du territoire ainsi que l'utilisation du transport collectif et du vélo en agissant sur l'offre de stationnement

La Ville préconise la mise en valeur du territoire, notamment celle des espaces sous-utilisés, axée sur l'utilisation optimale du transport collectif. À cette fin, elle vise un encadrement approprié de l'offre de stationnement, particulièrement au Centre où la majorité des terrains non bâtis sont exploités à des fins de stationnement de surface hors rue. La construction d'immeubles sur ces sites permettrait d'accroître la richesse foncière de la Ville tout en favorisant la consolidation et l'attractivité du Centre (voir objectif 7).

Les conditions de stationnement influencent grandement le choix d'un mode de transport, particulièrement pour les déplacements liés au travail. Le Plan favorise, en ce sens, l'intermodalité entre le vélo et le transport collectif.

Moyens de mise en œuvre

- Dans un rayon de 500 mètres d'une station de métro, établir une disposition réglementaire prévoyant un nombre maximum d'unités de stationnement pour les commerces de détail et de services, les bureaux, les équipements collectifs et institutionnels et les industries.
- Dans un rayon de 500 mètres des gares de train de banlieue propices à une intensification des activités tel qu'illustré à la carte 2.2.2, établir une disposition réglementaire prévoyant un nombre maximum d'unités de stationnement pour les commerces de détail et de services, les bureaux, les équipements collectifs et institutionnels et les industries.
- Dans l'arrondissement de Ville-Marie, à l'ouest de la rue Amherst, aménager les unités de stationnement exigées à l'intérieur du bâtiment.
- Dans un rayon de 500 mètres d'une station de métro et d'une gare de train de banlieue, favoriser l'aménagement des unités de stationnement exigées à l'intérieur du bâtiment (voir action 3.2).

- Prévoir un nombre suffisant de supports pour vélos aux abords des stations de métro, des gares de train de banlieue, des bureaux, des équipements collectifs et institutionnels et le long des artères commerçantes.
- Intégrer des places de stationnement réservées aux vélos à tout nouveau stationnement intérieur.
- Aménager, aux endroits appropriés, des places de stationnement sur rue pour vélos.
- Accroître la capacité d'accueil des stationnements incitatifs situés en amont des points de congestion, en privilégiant les stationnements intérieurs.
- Favoriser, par des ententes avec les propriétaires, l'utilisation des stationnements de centres commerciaux et d'institutions pour les usagers du transport collectif ou toute autre clientèle visée à l'entente.
- Réaliser, dans le cadre de l'élaboration du Plan de transport, une étude exhaustive de stationnement visant la quantification de la réduction de l'offre de stationnement.
- Élaborer et mettre en œuvre la Politique de stationnement.

LES ACTIONS DE LA POLITIQUE DE STATIONNEMENT

La Ville a entrepris l'élaboration d'un Plan de transport qui sera adopté en 2005 et qui inclura une Politique de stationnement. Celle-ci traitera, entre autres, des actions suivantes :

Les actions pan-montréalaises :

- Faire respecter scrupuleusement la réglementation en vigueur, notamment quant à l'obligation de maintenir une voie de circulation conduisant à chaque case de stationnement.
- Exiger un permis annuel d'exploitation et tarifer son obtention.
- Réaliser un aménagement paysager adéquat pour les stationnements hors rue.
- Réviser à la hausse les tarifs des parcomètres.
- Revoir la pratique interdisant le stationnement le long de certaines rues pendant les périodes de pointe du matin et de l'après-midi. La révision de cette pratique aurait pour effet d'accroître, particulièrement au Centre, l'offre en stationnement de courte durée sur rue. Elle permettrait également aux résidents montréalais de laisser leurs voitures stationnées sur la rue à proximité de leur domicile.
- Simplifier la réglementation relative au stationnement sur rue dans les secteurs résidentiels.

Les actions favorisant la consolidation du Centre (voir objectif 7) :

- Éliminer, graduellement, les stationnements extérieurs hors rue payants. À cette fin, les moyens suivants sont préconisés :
  - ne plus octroyer de nouveaux permis pour des stationnements extérieurs hors rue;
  - éliminer les stationnements illégaux;
  - accroître la surtaxe des stationnements extérieurs hors rue payants.

objectif 4

Confirmer le rôle stratégique du transport des marchandises par la consolidation des infrastructures existantes

La Ville de Montréal confirme le rôle stratégique du transport des marchandises par la consolidation des infrastructures existantes (voir carte 2.2.5). À cet égard, le Plan vise à accroître l'accessibilité et la desserte des secteurs d'emplois générateurs de mouvements de marchandises.

L'intermodalité : un des atouts majeurs de Montréal

Le rôle stratégique de Montréal a évolué jusqu'à se hisser au rang de plaque tournante du transport des marchandises, particulièrement entre l'Europe et l'Amérique du Nord, grâce à l'efficacité de ses connexions intermodales. Ce rôle confère à Montréal un atout majeur dans un contexte d'échanges internationaux favorisant la concurrence entre les métropoles.

L'accessibilité et la qualité des services internationaux de transport de marchandises représentent des facteurs de localisation tant pour les industries manufacturières exportatrices que pour le secteur de la distribution de marchandises.

Le port de Montréal est l'élément structurant du transport des marchandises à Montréal. Les grands réseaux ferroviaires pancanadiens, l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal et le développement du réseau autoroutier reliant la ville à l'ensemble de l'Amérique contribuent, avec le port, à soutenir le rôle de Montréal à titre de plaque tournante du transport des marchandises.

L'intermodalité, clé de la logistique moderne liée au transport des marchandises, constitue l'un des facteurs permettant à Montréal de maintenir un rôle international. Par un ensemble de procédés, elle permet de supprimer les ruptures d'un mode de transport vers un autre.

La présence dans le port de Montréal de plus de 100 kilomètres de voies ferrées, directement situées sur les quais de déchargement et sur tous les terminaux à conteneurs, offrant ainsi une plus grande efficacité intermodale, favorise grandement Montréal par rapport à ses concurrents. Ces voies sont directement raccordées aux réseaux ferroviaires du Canadien Pacifique (CP) et du Canadien National (CN), transporteurs continentaux, consolidant le positionnement de Montréal. Rares sont les villes qui peuvent bénéficier d'une telle intégration.

LE PORT DE MONTRÉAL EN QUELQUES LIGNES :

- Une situation géographique unique sur le continent nord-américain.
- Le premier port à conteneurs de la côte est du continent pour tout le trafic de l'Atlantique Nord.
- Plus d'un million de conteneurs manutentionnés annuellement.
- Les terminaux à conteneurs parmi les plus productifs au monde en fonction de l'espace disponible.

Au cours des 20 dernières années, la mondialisation des échanges commerciaux, les accords de libre-échange, les nouvelles cadences de production et l'apparition de nouveaux besoins de livraison (juste à temps) ont transformé l'industrie du transport des marchandises.

Ces changements ont eu pour effet d'accroître les flux de marchandises entre les régions et les pays. Cette tendance, observée à Montréal, devrait se maintenir encore plusieurs années. Cela se traduit, entre autres, par une augmentation importante du nombre de camions circulant sur le réseau routier municipal, créant par le fait même une pression accrue sur ses coûts de maintien et de réhabilitation.

À Montréal, le secteur des transports est responsable en grande partie de la production des gaz à effet de serre et constitue une activité génératrice de nuisances au sein des milieux de vie. Dans une perspective de réduire ces émissions et d'améliorer la qualité de l'air, la Ville favorise l'intermodalité entre divers modes de transport des marchandises.

Les besoins de l'industrie

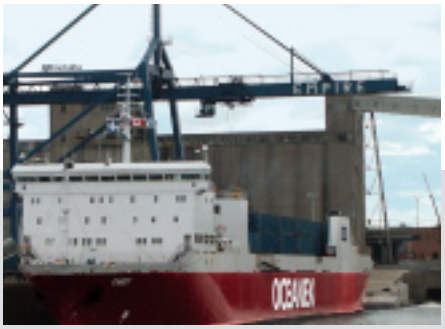
Les compagnies ferroviaires disposent de tout l'espace nécessaire à leurs activités. Dans cet esprit, en raison de son potentiel de mise en valeur, le Plan confirme l'affectation résidentielle du triage Outremont.

Certains corridors ferroviaires servent au transport des personnes et des marchandises. La croissance des activités liées au transport des marchandises limite, le long de certains corridors, la possibilité d'accroître l'offre de service en ce qui a trait au réseau de trains de banlieue.

Quant à l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, il possède d'importants espaces résiduels suffisant à ses besoins d'expansion.

La situation est tout autre pour le port de Montréal. Son expansion est limitée et, en raison de la croissance du trafic de conteneurs demandant plus d'espace pour l'entreposage, la manutention et le transbordement, le Port est en constante recherche de nouvelles aires de manœuvre. Ce manque d'espace exige une plus grande efficacité des infrastructures portuaires, ferroviaires et routières.

Par ailleurs, la concurrence a incité les transporteurs routiers à augmenter les charges des véhicules et, par conséquent, à accroître les dimensions des semi-remorques. Cela a eu pour effet, notamment dans les anciens secteurs industriels, d'obliger les camionneurs à effectuer des manœuvres sur la voie publique, créant des entraves à la circulation et à la sécurité des autres véhicules ainsi qu'à celle des piétons.



action 4.1

améliorer l'accessibilité et la desserte des principaux secteurs générateurs de déplacements de marchandises

Le transport des marchandises constitue l'élément clé de la chaîne d'approvisionnement des entreprises et de la distribution des biens de consommation.

Le Plan vise à soutenir la compétitivité et la force d'attraction de Montréal en offrant des conditions propices aux nouveaux investissements. La Ville reconnaît donc l'efficacité des liens de transport comme condition structurante pour renforcer les activités économiques en consolidant les secteurs d'emplois.

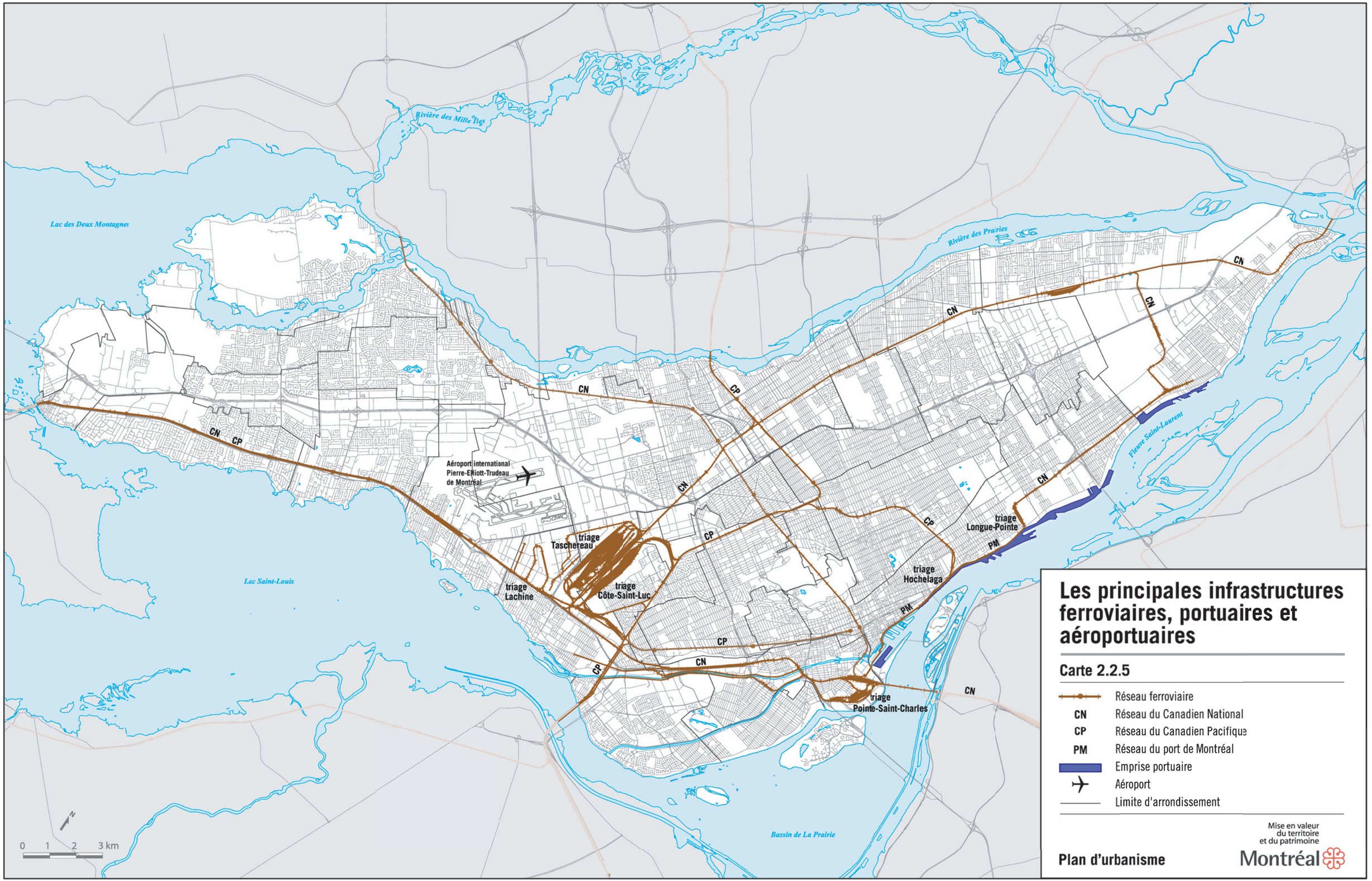
L'autoroute Métropolitaine, présentant de graves problèmes de congestion, est le seul axe permettant des déplacements traversant d'est en ouest l'île de Montréal. Les autres composantes du réseau autoroutier sont également fortement sollicitées. Tout incident perturbant la circulation génère des retards importants et affecte la livraison des marchandises. La congestion le long de ces axes favorise une utilisation plus intensive du réseau routier local, occasionnant ainsi davantage de nuisances dans certains secteurs plus sensibles. Ce problème est par ailleurs amplifié par la discontinuité, à certains endroits, du réseau routier municipal.

La Ville préconise des interventions à la fois sur le réseau routier municipal et national de manière à consolider les secteurs d'emplois et à régénérer les grands sites sous-utilisés, notamment les secteurs faisant l'objet d'une planification détaillée (voir chapitre 4).

Moyens de mise en œuvre

- Soutenir les principales interventions proposées relatives au transport des marchandises (voir carte 2.2.3) :
  - réfection et optimisation de l'autoroute Métropolitaine;
  - aménagement d'un boulevard urbain dans le corridor de la rue Notre-Dame Est;
  - réaménagement des échangeurs Dorval et Turcot;
  - réaménagement des voies de service de l'autoroute 40, incluant le réaménagement de l'échangeur de l'autoroute 40 et du boulevard Morgan;
  - réaménagement du chemin De La Côte-de-Liesse en boulevard urbain, de l'échangeur Dorval à l'échangeur Décarie;
  - parachèvement de l'avenue Marien et du boulevard Maurice-Duplessis;
  - ajout d'une voie de service de l'autoroute 15 dans l'axe de la rue Jean-Pratt;
  - prolongement du boulevard Cavendish (tracé à préciser);
  - prolongement du boulevard Rodolphe-Forget (tracé à préciser);
  - prolongement à l'étude de l'autoroute 25 ou aménagement d'un boulevard urbain dans l'axe du corridor Louis-H.-La Fontaine.

- Étudier la possibilité de mettre en place des mesures préférentielles à la circulation des camions le long de certains axes autoroutiers.
- Exiger une étude de circulation identifiant les impacts ainsi que les solutions permettant de préserver la qualité de l'accès aux secteurs d'emplois.
- Améliorer l'accessibilité et la desserte des principaux secteurs générateurs de déplacements de marchandises par l'élaboration d'un Plan de camionnage qui s'inscrira dans le Plan de transport de la Ville.
- Éviter les entraves à la circulation et assurer la sécurité des usagers de la route, en définissant de nouvelles normes relatives aux aires de manœuvre des camions, offrant les dégagements appropriés aux mouvements hors rue, s'appliquant aux futurs secteurs industriels.
- Étudier la possibilité d'implanter à long terme des centres intermodaux des marchandises, tels les triages, à l'extérieur de l'Île de Montréal et de développer à d'autres fins les terrains ainsi libérés.
- Favoriser l'intermodalité entre divers modes de transport des marchandises.



Les principales infrastructures ferroviaires, portuaires et aéroportuaires

Carte 2.2.5

- Réseau ferroviaire
- CN Réseau du Canadien National
- CP Réseau du Canadien Pacifique
- PM Réseau du port de Montréal
- Emprise portuaire
- Aéroport
- Limite d'arrondissement

Mise en valeur du territoire et du patrimoine

Plan d'urbanisme

Montréal

Septembre 2005