

**Commentaires sur le**  
**PLAN DE TRANSPORT DE MONTRÉAL**  
**VISION, PORTRAIT ET DIAGNOSTIC**

**Direction de santé publique,  
Agence de développement des réseaux locaux de santé  
et de services sociaux de Montréal**

**AOÛT 2005**

## **Introduction**

La Direction de santé publique (DSP) de l'Agence de développement de réseaux locaux de services de santé et de services sociaux (ADRLSSSS) a pour mission de promouvoir la santé et le bien-être de la population et de prévenir les problèmes de santé. En ce sens, elle est interpellée par tout ce qui peut influencer la santé des Montréalais et des Montréalaises. Plusieurs politiques et plans d'action élaborés par la Ville de Montréal touchent cet aspect.

La DSP a également un mandat en santé environnementale visant à apporter une réponse adéquate aux urgences environnementales qui mettent en cause la santé de la population ainsi qu'à porter une attention particulière à certaines problématiques telles la qualité de l'air, les changements climatiques, les traumatismes et autres. Elle est aussi engagée dans des actions de développement durable sur son territoire, en collaborant notamment à des projets visant la promotion du transport durable, en documentant les impacts sanitaires négatifs du transport routier et en proposant les bénéfices des solutions alternatives (marche, transport en commun, vélo).

Tous ces éléments amènent donc la DSP à s'intéresser à un plan de transport qui constitue un élément important pour la santé des Montréalaises et des Montréalais. C'est dans cette perspective que nous avons examiné le Plan de transport de Montréal.

Nous nous limiterons à quelques commentaires généraux et nous analyserons plus en profondeur les stratégies qui seront proposées ultérieurement.

## Commentaires généraux

La vision Le « Portrait et diagnostic » du Plan de transport de Montréal a le mérite d'éclairer un peu plus « La vision et les objectifs » élaborés dans le document précédent. Nous appuyons totalement la vision proposée dans les documents. Nous ne pouvons qu'être d'accord avec un plan de transport qui propose de répondre aux besoins de mobilité **en réduisant « la dépendance à l'automobile » et « en misant sur un usage accru du transport en commun et des transports actifs »**. On semble en faire le pivot du Plan puisqu'il est écrit que cette orientation est **nécessaire pour** « 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 ».

Les précédents mémoires de la DSP, tant sur le Plan de développement durable du Québec que sur le Plan d'urbanisme de la Ville ou le Schéma d'aménagement de la CMM, avaient affirmé cette position de santé publique. Tous les experts sont d'avis que la santé et la qualité de vie des citoyennes et des citoyens seraient améliorées si les orientations proposées par l'énoncé de la vision du Plan de transport étaient réalisées.

Portrait général Le portrait, même s'il n'est pas exhaustif, a le mérite de faire le tour de la situation et les divers éléments de diagnostic posent bien les enjeux. Nous sommes particulièrement heureux de constater que les questions de santé et de sécurité des citoyens et citoyennes sont considérées dans un tel plan. La perspective adoptée est particulièrement prometteuse.

Il est évident, par ailleurs, que le volet des conditions de déplacement est plus développé que les cinq autres (p. 6) parce qu'il relève plus d'un plan de transport. Le Plan de transport intègre toutefois des éléments du Plan d'urbanisme et de la Stratégie de développement durable. Pour être plus complet et pour faire de Montréal une « **ville durable et en santé** », d'autres éléments devraient également s'y rattacher, notamment ceux du développement économique et développement social. Dans l'idéal, il faudrait développer, à un niveau supérieur, une vision globale intégrée d'un « Montréal vert », qui inspirerait l'ensemble des directions et des services.

Priorisation      Nous ne pouvons cependant nous empêcher de relever une certaine contradiction entre la vision et le diagnostic, dans le sens où le portrait semble vouloir répondre à toutes les demandes quelles qu'elles soient (circulation automobile, transport des marchandises, stationnement etc) alors que la vision stipule très clairement que « *Montréal veut réduire la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et des transports actifs* ».

Il serait souhaitable, qu'à l'heure des choix, la Ville de Montréal dégage du portrait diagnostic des enjeux prioritaires associés à sa vision et pour lesquels elle proposera des stratégies efficaces par la suite.

Enjeux              Selon nous, il ressort clairement de ce portrait cinq enjeux en lien avec la vision.

- Premièrement, nous estimons que le financement du transport en commun est primordial. Si l'on veut développer une offre compétitive de transport en commun, il faut régler le problème du sous-financement qui empêche actuellement l'amélioration et l'accroissement de ce mode de déplacement.
- Le transport actif constitue également un enjeu prioritaire. Le portrait montre bien l'insuffisance des infrastructures nécessaires : déficience du réseau cyclable, pratiquement pas de rues piétonnes permanentes, trottoirs inadéquats, etc.
- Le portrait souligne l'importance d'agir pour réduire encore les blessures. Malgré une amélioration de la situation sur les rues locales, il faudrait prévoir des mesures de protection sur les artères, notamment dans les quartiers centraux, puisque les cyclistes et les piétons sont majoritairement blessés sur celles-ci.
- La question du stationnement est délicate et primordiale. Comme il est dit dans le portrait (p.35), elle « *a une influence déterminante sur le choix modal de l'usager* ». Nous croyons que la ville devrait définir une politique globale du stationnement qui aurait pour objectif de

réduire la dépendance à l'automobile.

- Finalement, le dernier enjeu se résume à une question de « gouvernance ». Il est spécifié dans la synthèse que « *la coordination des démarches de planification devient difficile et souvent incomplète* » (p.91). Il nous semble que la question du transport devrait faire l'objet d'une démarche intégrée et structurée à la grandeur de la région métropolitaine.

Nous souhaitons que la Ville identifie les stratégies les plus efficaces pour s'attaquer à ces enjeux prioritaires, ce qui lui permettra par le fait même de « *répondre aux objectifs du Protocole de Kyoto* » (p. 72).

## **Conclusion – « Choisir de nouvelles voies »**

Les stratégies qui seront développées au cours de la prochaine étape de la démarche du Plan de transport devront s'inspirer des concepts novateurs du type de « Smart Growth » et de « Transit Oriented Development » (p. 65) afin de faciliter la mise en œuvre de la vision.

À l'instar d'autres grandes villes européennes et américaines, la Ville de Montréal devrait **faire véritablement le choix du transport actif et du transport en commun**. À Strasbourg, par exemple, on a déterminé un ordre de priorité dans le développement des modes de déplacement des résidents : 1) la marche, 2) le vélo, 3) le transport en commun et 4) la voiture. À Stockholm, 70% des gens utilisent le transport en commun pour se rendre au travail (*à Montréal, 70% des déplacements pour le travail et les études s'effectuent en automobile, p.21*) et à Amsterdam, 35 à 40% des travailleurs se rendent en ville à vélo.

La Ville de Montréal est à l'heure des décisions en matière de transport et elle propose de « **Choisir de nouvelles voies** ». Nous estimons qu'elle peut choisir **une voie**, celle qui est dictée par la vision : **la réduction de la dépendance à l'automobile en misant sur un usage accru du transport en commun et des transports actifs**. Pour atteindre ce but, elle devrait réaliser des interventions prioritaires en vue du financement du transport en commun, du développement des infrastructures de transport actif, de l'amélioration de la sécurité sur le réseau artériel, de la définition d'une politique globale de stationnement en lien avec la vision et de l'articulation d'une meilleure coordination entre les acteurs du domaine du transport.

Pour la santé et la qualité de vie des Montréalaises et des Montréalais, la Direction de santé publique s'attend donc à ce que la Ville fasse des choix, qu'elle établisse un ordre de priorité dans les stratégies, qu'elle détermine des objectifs mesurables (ex. augmenter à 50% d'ici 2020 la part modale du transport en commun) et qu'elle mette en œuvre les moyens pour développer les stratégies prioritaires. Puisque le Plan de transport va engager la Ville et ses partenaires sur un horizon de 5 à 20 ans, il faut prendre le virage maintenant. Si l'on se fie au sondage réalisé par la Ville, on peut croire que la population est prête à appuyer de tels choix...