



Plan de transport

Vision et objectifs préliminaires

Rencontre de travail

Comité des partenaires

28 octobre 2004

Préparé par :

Service infrastructures, transport et environnement

Direction du transport et du réseau artériel

Division du transport

En collaboration avec :

Division de la circulation

Division de l'ingénierie de la voirie

Division des politiques et du plan d'urbanisme

Société de transport de Montréal



- ❖ Le Sommet de Montréal (Juin 2002) a identifié la nécessité de doter Montréal d'un Plan de transport;
- ❖ Les grands partenaires de la Ville ont diffusé des documents de planification stratégique en transport;
- ❖ La tendance internationale est de se doter d'un Plan de transport (Ottawa, Calgary, Vancouver, Toronto, Washington, Paris, Bruxelles, Lyon, etc.);
- ❖ Le Plan d'urbanisme précisant les orientations d'aménagement de la Ville sera adopté en novembre 2004.



Orientations du Sommet

- ❖ Les modes de transport alternatifs à l'automobile solo (transport en commun, covoiturage, vélo, marche) sont privilégiés;
- ❖ Le transport en commun (TC) est le mode privilégié, en particulier pour desservir les pôles économiques;
- ❖ Le transport de marchandises s'effectue en harmonie avec les milieux de vie;
- ❖ L'offre de transport soutient les orientations du Cadre d'aménagement régional du gouvernement du Québec.



Documents des partenaires

Partenaires	Titre du document	Date
Ministère des Transports du Québec	Plan de gestion des déplacements - Région de Montréal	Avril 2000
Agence métropolitaine de Montréal	Révision du Plan stratégique de développement du transport métropolitain, horizon 2012	Octobre 2002
Ministère des Affaires municipales et de la Métropole	Cadre d'aménagement pour la région métropolitaine de Montréal 2001-2021	Juin 2001
Communauté métropolitaine de Montréal	Énoncé de vision stratégique	Septembre 2003
Conseil régional de développement de l'île de Montréal	Plan stratégique régional 2000-2005	Juin 2000
Comité interrégional pour le transport des marchandises	Plan d'action stratégique 2001-2006	Novembre 2000
Transports Canada - Région du Québec	Stratégies et politique sur le développement durable 2003-2008	2003
Ministère de l'Environnement du Québec	Plan d'action québécois 2000- 2002 sur les changements climatiques	N/D
Société de transport de Montréal	Plan d'affaires 2004-2008	N/D
Aéroports de Montréal	Plan directeur de l'aéroport international de Montréal-Dorval 2002-2023	Décembre 2002
Administration portuaire de Montréal	Plan d'utilisation des sols	Mars 2000

Points de convergence des partenaires

PLAN de
TRANSPORT
de Montréal



- ❖ Consolider et revitaliser le centre de l'agglomération montréalaise;
- ❖ Encourager la densification des secteurs résidentiels viabilisés dans l'aire d'influence des TC;
- ❖ Assurer la meilleure desserte possible en TC des pôles économiques;
- ❖ Prioriser le TC et la réduction de l'utilisation de l'automobile;
- ❖ Investir massivement dans des projets de renforcement, de modernisation et d'optimisation des infrastructures de TC;
- ❖ Réduire les répercussions possibles du transport sur la qualité de vie des résidents des quartiers centraux;
- ❖ Améliorer l'efficacité du transport des marchandises en visant une meilleure efficacité, qualité et intermodalité des infrastructures de transport;
- ❖ Développer des réseaux de transport respectueux de l'environnement, en soutien à l'aménagement du territoire, accessibles à tous et sécuritaires.



Éléments du Plan d'urbanisme

- ❖ Mettre en place de nouvelles dessertes de transport en commun (TC) entre certains secteurs;
- ❖ Soutenir une urbanisation favorisant l'utilisation du TC;
- ❖ Lier les secteurs de la Ville en parachevant le réseau routier;
- ❖ Compléter le réseau cyclable pour assurer l'accès aux secteurs d'activités et aux infrastructures de TC;
- ❖ Agir sur le stationnement pour favoriser la mise en valeur du territoire et l'utilisation du TC et du vélo;
- ❖ Améliorer l'accessibilité et la desserte des principaux secteurs générateurs de déplacements de marchandises;
- ❖ Réduire les nuisances générées par le transport des marchandises.



Contenu du Plan de transport

- ❖ Une vision stratégique du transport pour favoriser le développement économique et la qualité de vie des citoyens en tenant compte des principes de développement durable;
- ❖ Des objectifs mesurables, des interventions prioritaires pour des horizons variant de cinq à vingt ans, une planification des ressources financières requises et le suivi de la mise en œuvre.



Vision et objectifs
préliminaires

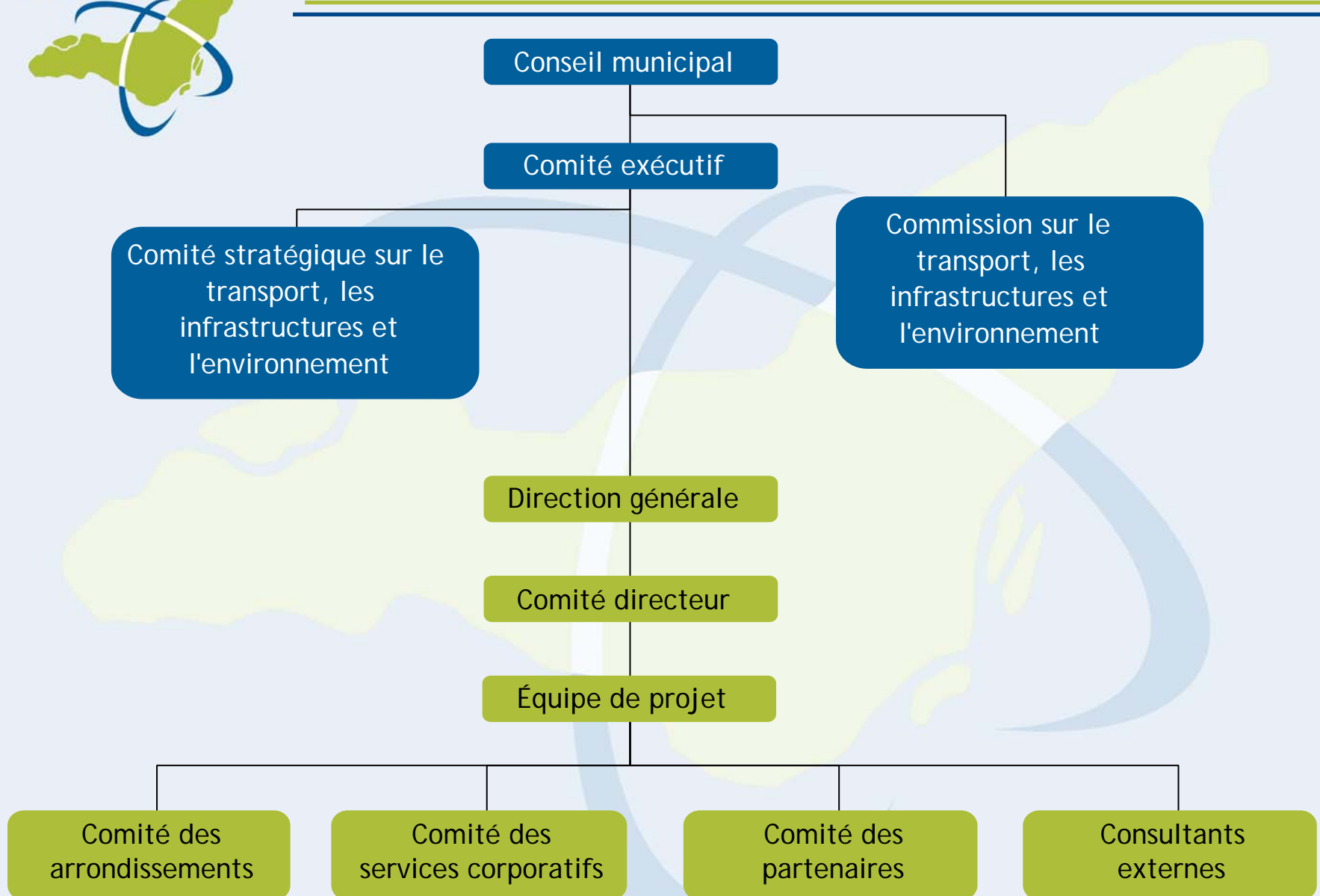
Portrait actuel et
futur du transport

Diagnostic, Vision et Objectifs
pour consultation publique

Établissement des stratégies
et leur évaluation

Version préliminaire pour
consultation publique

Adoption du Plan de transport
par le Conseil municipal



PLAN de
TRANSPORT
de **Montréal**



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.





Conditions optimales de déplacement

- ❖ 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;



Conditions optimales de déplacement

- ❖ 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.



Soutien à 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 de Montréal, l'aéroport et les terminaux ferroviaires disposent de liens rapides et fiables pour desservir leurs marchés respectifs.



Intégration harmonieuse à l'espace urbain

- ❖ 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.



Amélioration de la qualité de vie des citoyens

- ❖ 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.



Impact minimal sur 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.



Gestion responsable et efficace

- ❖ 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.



Sujets de préoccupation



Sujets de préoccupation

Vision

Conditions optimales de déplacement

- ❖ La dégradation des conditions de déplacement;
- ❖ Les conditions hivernales;
- ❖ Les besoins grandissants de déplacements des clientèles vulnérables;
- ❖ Une population vieillissante;
- ❖ La pratique insuffisante du transport actif;
- ❖ L'innovation technologique insuffisamment exploitée dans le système de transport;



Sujets de préoccupation

Vision

Conditions optimales de déplacement

- ❖ La gestion de l'offre de stationnement;
- ❖ L'intermodalité dans le transport des personnes;
- ❖ L'intermodalité dans le transport des marchandises;
- ❖ L'accessibilité au port, à l'aéroport et aux chemins de fer;
- ❖ La détérioration avancée des infrastructures routières;
- ❖ Le maintien et développement du patrimoine du transport en commun.



Sujets de préoccupation

Vision

Soutien à l'économie montréalaise

- ❖ Le transport des marchandises comme soutien aux échanges économiques de Montréal et du Québec;
- ❖ Le camionnage dans l'approvisionnement et la livraison des entreprises montréalaises;
- ❖ Le rôle du transport dans le rayonnement de Montréal.



Sujets de préoccupation

Vision

Intégration harmonieuse à l'espace urbain

- ❖ La complémentarité entre le transport et l'aménagement urbain;
- ❖ L'utilisation non rationnelle de l'espace urbain causée par l'omniprésence de l'auto.



Sujets de préoccupation

Vision

Amélioration de la qualité de vie des citoyens

- ❖ Les impacts négatifs sur le milieu urbain;
- ❖ Les effets négatifs sur la santé humaine;
- ❖ Les impacts de l'insécurité routière.



Sujets de préoccupation

Vision

Impact minimal sur l'environnement

- ❖ Les pollutions causées par les transports;
- ❖ Les émissions de GES;
- ❖ La minéralisation des espaces urbanisés;
- ❖ La protection des milieux naturels.



Sujets de préoccupation

Vision

Gestion responsable et efficace

- ❖ L'utilisation non optimale des infrastructures existantes;
- ❖ La tendance au développement des infrastructures de transport au détriment de la réhabilitation et de l'entretien des infrastructures existantes;
- ❖ Une implication insuffisante des entreprises dans la gestion efficace des déplacements (personnel, clients, etc.);



Sujets de préoccupation

Vision

Gestion responsable et efficace

- ❖ Une concertation à améliorer entre les différents niveaux de gouvernements, les instances de transport, la Ville, les arrondissements, la population et le secteur privé;
- ❖ Le financement insuffisant du transport en commun;
- ❖ Le financement insuffisant de l'entretien et de la réhabilitation des infrastructures routières.



Objectifs stratégiques et particuliers



Vision

Conditions optimales
de déplacement

Objectifs stratégiques et particuliers

Accroître la compétitivité et l'accessibilité du transport en commun

- ❖ Diminuer les temps de parcours du TC;
- ❖ Assurer une plus grande flexibilité du TC;
- ❖ Améliorer le confort et la fiabilité du TC;
- ❖ Faciliter l'accès au réseau de TC à destination des principaux secteurs d'emplois;
- ❖ 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.



Vision

Conditions optimales
de déplacement

Objectifs stratégiques et particuliers

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.

Promouvoir une utilisation plus judicieuse de l'auto

- ❖ 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.



Vision

Conditions optimales
de déplacement

Objectifs stratégiques et particuliers

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.

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.



Vision

Conditions optimales
de déplacement

Objectifs stratégiques et particuliers

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.

Améliorer l'information aux usagers des réseaux de transport

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



Vision

Conditions optimales
de déplacement

Objectifs stratégiques et particuliers

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.



Vision

Soutien à
l'économie montréalaise

Objectifs stratégiques et particuliers

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.

Consolider le rôle de Montréal de 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.



Vision

Soutien à
l'économie montréalaise

Objectifs stratégiques et particuliers

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.



Vision

Intégration harmonieuse
à l'espace urbain

Objectifs stratégiques et particuliers

Utiliser le système de transport comme outil de structuration de l'espace urbain

- ❖ Lier stratégiquement les secteurs de la ville ;
- ❖ Développer un réseau de transport cohérent avec la réglementation d'urbanisme;
- ❖ Adapter l'aménagement des rues en fonction des orientations du Plan de transport.



Vision

Intégration harmonieuse
à l'espace urbain

Objectifs stratégiques et particuliers

Utiliser le système de transport comme levier de mise en valeur du territoire

- ❖ 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;
- ❖ Améliorer la signalisation sur le réseau artériel.



Objectifs stratégiques et particuliers

Vision

*Intégration harmonieuse
à l'espace urbain*

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.



Vision

Amélioration de la qualité
de vie des citoyens

Objectifs stratégiques et particuliers

Réduire la dépendance à l'automobile pour fins de déplacement sur l'île

- ❖ Revoir la place dominante de l'auto en milieu urbain.

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.



Vision

Amélioration de la qualité
de vie des citoyens

Objectifs stratégiques et particuliers

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.



Vision

Amélioration de la qualité
de vie des citoyens

Objectifs stratégiques et particuliers

Réduire les impacts générés par le transport

- ❖ Favoriser l'utilisation de véhicules non polluants;
- ❖ Réduire les bruits et les vibrations.

Améliorer le bilan de santé des Montréalais

- ❖ Promouvoir l'utilisation des modes de transport actif;
- ❖ Élaborer des stratégies de transport lors des épisodes de smog.

Améliorer le bilan de sécurité du système de transport

- ❖ Réduire le nombre de blessés graves et de décès;
- ❖ Diminuer le nombre d'infractions au code de sécurité routière.



Vision

*Impact minimal
sur l'environnement*

Objectifs stratégiques et particuliers

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.



Vision

Gestion responsable
et efficace

Objectifs stratégiques et particuliers

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.



Vision

Gestion responsable
et efficace

Objectifs stratégiques et particuliers

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.