



# Introduction

## 1.1 Contexte

La Ville de Montréal élabore son premier Plan de transport alors qu'elle s'est engagée à la suite du Sommet de Montréal de juin 2002 dans une importante démarche de planification visant à coordonner son développement et à revoir l'ensemble de ses responsabilités.

À l'occasion du Sommet de Montréal, les partenaires de la Ville ont clairement défini le besoin pour Montréal de se doter d'un Plan de transport qui s'appuierait sur les grandes orientations suivantes :

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

La pertinence d'un outil stratégique en matière de transport n'est plus à démontrer. La dégradation des conditions de déplacement, l'insuffisance du financement public, la nécessité de moderniser

et de développer les infrastructures, l'abondance des projets, les impacts sur les milieux de vie et l'environnement sont autant de raisons de se doter d'un tel outil de planification et de décision.

La Ville de Montréal a donc décidé de réaliser un Plan de transport qui lui servira de cadre de référence pour ses interventions dans son domaine propre et qui indiquera à ses partenaires ses orientations quant à l'évolution du système de transport dans l'ensemble régional.

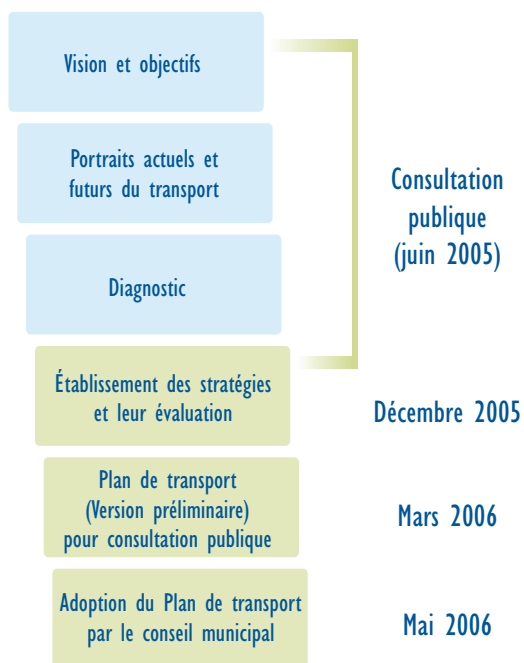
Ce plan propose une vision stratégique du transport qui, non seulement s'intéresse à l'amélioration de la mobilité, mais concilie aussi l'essor économique, la qualité de vie des citoyens et le développement durable.

Le Plan de transport accompagne le Plan d'urbanisme dans lequel sont énoncées les grandes orientations d'aménagement du territoire de la ville. Le Plan d'urbanisme insiste sur le rôle structurant du transport et sur l'importance d'une urbanisation favorisant l'usage du transport en commun (TC). Ces orientations sont reprises dans le Plan de transport, qui précisera les enjeux spécifiques et proposera les moyens nécessaires pour y répondre. Il tient également compte du Plan stratégique de développement du transport en commun de la Société de transport de Montréal (STM) et du Premier Plan stratégique de développement durable de la collectivité montréalaise.



## 1.2 Démarche

Le Plan de transport est une démarche stratégique qui s'appuie sur des objectifs mesurables, cible les interventions prioritaires pour des horizons variant de cinq à dix ans, évalue les ressources financières nécessaires pour les réaliser et assure le suivi de leur mise en œuvre. Cette démarche prévoit six grandes étapes.



Le document *Vision et objectifs* du Plan de transport a été rendu public au printemps 2005, à la suite de consultations menées en octobre 2004 auprès des arrondissements, des services centraux de la Ville et des partenaires externes, tels des représentants des gouvernements, des organismes du domaine des transports, du milieu économique et de groupes d'intérêt liés au transport.

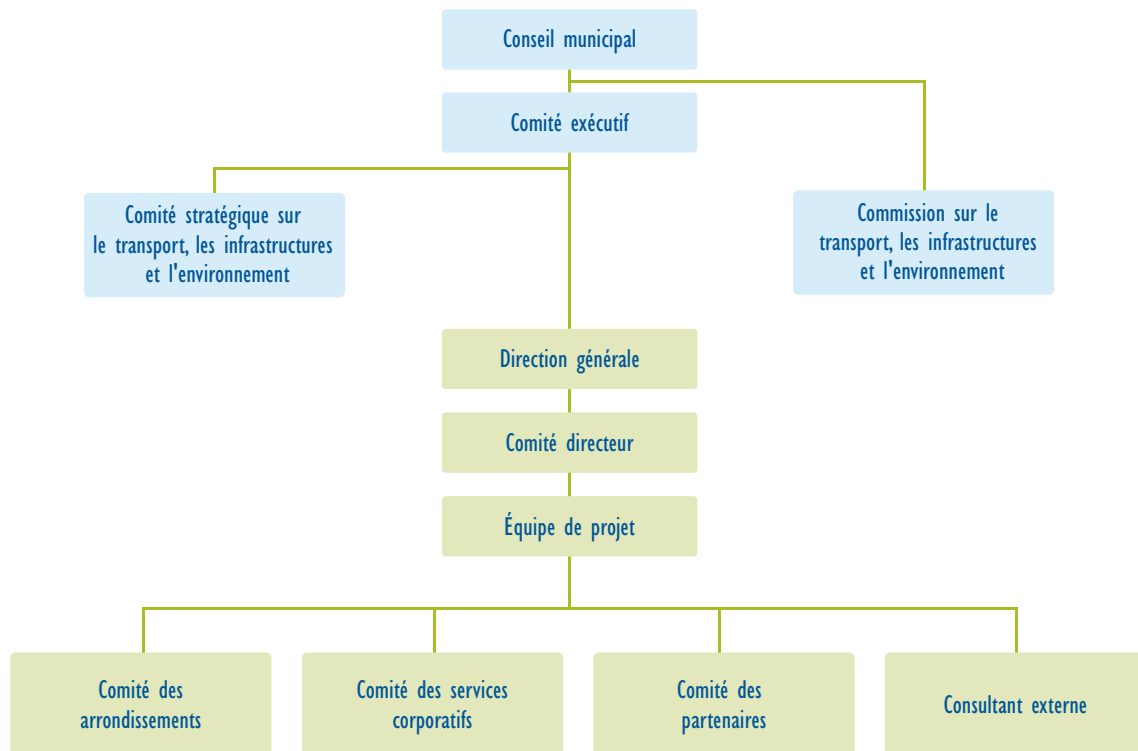
Dans le cadre des travaux de réalisation du Plan, la Ville a fait réaliser un sondage en janvier 2005 auprès des résidents montréalais sur leur perception du transport dans leur vie. Le sondage révèle qu'une majorité de citoyens (82%) appuie la Vision d'avenir du transport, notamment à l'égard du développement du transport en commun et du réseau cyclable.

Le présent document reprend la première étape et présente les deux étapes suivantes, qui esquissent un portrait d'ensemble du transport à Montréal et posent le diagnostic qui en découle. Il sert de base à la présente consultation publique.

À terme, l'exercice jette les bases sur lesquelles se construiront les stratégies d'intervention de la Ville, qui prendront la forme non seulement de projets d'infrastructure, mais aussi de politiques et de programmes. Les stratégies d'intervention et leur évaluation constitueront le cœur de la version préliminaire du Plan de transport, laquelle se prêtera également à la consultation publique en mars 2006. Par la suite, la version définitive du Plan sera soumise au conseil municipal pour

adoption en mai 2006. Le Plan de transport deviendra ainsi l'outil de référence quant aux interventions de la Ville en matière de transport.

La démarche de réalisation du Plan de transport est associée à une structure d'organisation qui sollicite, à divers degrés, la participation des instances politiques et administratives de la Ville et de ses différents partenaires.



## 1.3 Vision

La Vision du Plan de transport consiste à **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.**

Le sondage réalisé en janvier 2005 auprès des citoyens de la ville a permis de constater non seulement la pertinence de l'énoncé de Vision, mais aussi un appui important quant à ses composantes :

- 82% des répondants sont d'accord avec l'énoncé de la Vision;

- 89% des répondants sont d'accord avec le développement du transport en commun même si ça peut gêner les automobilistes;
- 78% des répondants sont d'accord avec le développement des pistes cyclables même si ça peut gêner les automobilistes.

La Vision est conçue comme l'expression du devenir souhaité du transport dans la ville de Montréal et aspire à un caractère de permanence.

La Vision ne se limite pas à une approche strictement modale. Elle aborde la question du transport à travers les préoccupations des Montréalais, regroupées en six éléments fondamentaux qui relient le transport et les activités humaines sur le territoire.





Le premier élément de la Vision réfère aux conditions dans lesquelles les individus et les biens se déplacent. Il énonce que **le système de transport offre des conditions optimales de déplacement en termes**

**de temps, de confort, de sécurité et de coût.**

Cet élément de la Vision valorise des services améliorés de transport en commun satisfaisant aux besoins de mobilité des citoyens, un usage accru des transports actifs, une utilisation plus judicieuse de l'automobile, l'innovation technologique dans les transports, une gestion cohérente du stationnement, un réseau routier sécuritaire et adapté, ainsi que des liaisons interurbaines appropriées.

Les activités de transport sont à la fois une composante du système économique et un appui à celui-ci. La Vision considère ainsi que **le système de transport soutient l'économie montréalaise.**

Ce rôle à multiples facettes concerne l'adéquation du réseau routier aux réalités des entreprises en matière de transport des marchandises, la capacité du transport en commun à desservir les pôles économiques, le rôle du transport dans le rayonnement de Montréal et, enfin, l'accès aux grandes infrastructures de transport que sont le port, l'aéroport et les terminaux ferroviaires.



La Ville de Montréal est consciente de l'effet structurant des réseaux de transport sur l'aménagement du territoire. De plus, elle considère que ces réseaux, de même que les activités qu'ils permettent, peu-

vent être des sources importantes de perturbations pour le milieu urbain. La Vision veut par conséquent que **le système de transport s'intè-**

**gre harmonieusement à l'espace urbain et contribue à sa structuration.** Il importe ainsi que le système de transport choisi rejoigne les orientations du Plan d'urbanisme et celles du gouvernement du Québec qui sont énoncées dans le document intitulé *Cadre d'aménagement de la région métropolitaine de Montréal*. Cela implique que les réseaux de transport et l'aménagement du territoire soient planifiés conjointement.

La Vision considère de plus que **le système de transport améliore la qualité de vie des citoyens, notamment dans les domaines de la santé et de la sécurité.** Le rapprochement nouveau entre le transport et la santé humaine est devenu incontournable. Il concerne les impacts négatifs que produisent les transports dans les milieux de vie, mais aussi la lutte contre la sédentarité. La quiétude des quartiers résidentiels reste ainsi l'un des aspects importants de cet élément de Vision. Enfin, le renforcement de la sécurité des systèmes de transport, particulièrement de la route, est un élément clé de la qualité de vie.

Dans une perspective de développement durable, il convient que **le système de transport soit conçu de façon à améliorer la qualité de l'environnement.** Plus particulièrement, le Plan vise une réduction des polluants, une consommation rationnelle des ressources, l'atteinte des objectifs du protocole de Kyoto à l'égard des gaz à effet de serre et la protection des milieux naturels.



Enfin, le dernier élément de Vision énonce que **le système de transport est géré de façon responsable, efficace et équitable.** Il s'adresse spécifiquement aux acteurs du développement et de la gestion du système de transport. Dans un contexte de ressources limitées, il fait appel à une plus grande cohésion des décisions, à une planification rigoureuse des infrastructures et à un financement adéquat et durable.

## 1.4 Présentation du document

La structure du document s'appuie largement sur l'approche thématique à six éléments de la Vision. Les constats sont présentés de manière à faciliter le rapprochement avec les objectifs proposés dans le document *Vision et objectifs*. Cette structure permet aussi, outre d'apprécier la pertinence des objectifs choisis, de poser un diagnostic sur l'état actuel du transport.

Au préalable, le document aborde les principaux facteurs d'influence du transport, notamment les caractéristiques démographiques (population, ménages, structure d'âge) et économiques (emplois, activités des personnes, mises en chantier) de Montréal et de sa région. Des tendances sont dégagées tandis que les perspectives à venir sont évoquées de manière à en faire ressortir les impacts sur l'évolution du système de transport montréalais.

Le document fait une large place à l'analyse des conditions de déplacement puisque le Plan de transport a pour but premier d'améliorer les conditions dans lesquelles s'exerce la mobilité des individus et des marchandises.

Les cinq autres éléments de la Vision font l'objet également d'un portrait et d'un diagnostic. Bien qu'il soit plus difficile d'agir sur ces dimensions, elles restent sensibles à des interventions en matière de transport.