



Synthèse du portrait et du diagnostic

10.1 Vision et perspectives de développement

Le système de transport montréalais a été examiné à travers les éléments qui avaient été proposés dans la Vision du transport. Celle-ci aborde la question du transport à travers les préoccupations des Montréalais, regroupées en six aspects fondamentaux qui relient le transport et les activités humaines sur le territoire :

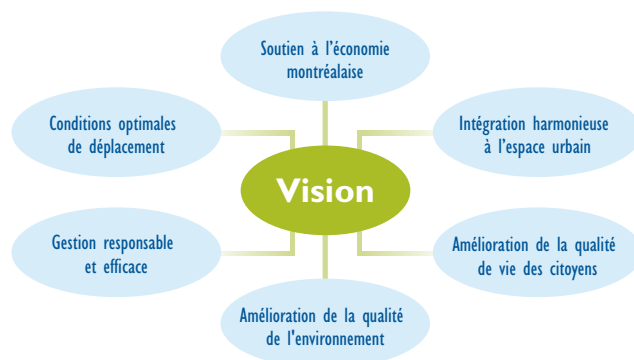
- 1 le système de transport offre des conditions optimales de déplacement en termes de temps, de confort, de sécurité et de coût;
- 2 le système de transport soutient l'économie montréalaise;
- 3 le système de transport s'intègre harmonieusement à l'espace urbain et contribue à sa structuration;
- 4 le système de transport améliore la qualité de vie des citoyens, notamment dans les domaines de la santé et de la sécurité;
- 5 le système de transport est conçu de façon à améliorer la qualité de l'environnement;
- 6 le système de transport est géré de façon responsable, efficace et équitable.

Le sondage réalisé en janvier 2005 auprès des citoyens de la ville a permis non seulement de confirmer la pertinence de l'énoncé, mais aussi de constater un appui solide quant aux orientations du Plan de transport.

Perspectives de développement de Montréal

L'élaboration du Plan de transport est orientée vers l'avenir de Montréal. Aujourd'hui, le territoire urbanisé montréalais, quoique très hétérogène, apparaît relativement dense dans un contexte nord-américain. Les tendances récentes du développement, certains facteurs démographiques connus et les volontés de l'administration municipale en matière d'urbanisation annoncent une consolidation du territoire, une revitalisation des quartiers, des secteurs d'emplois dynamiques. Ces perspectives présagent une population croissante, avec davantage de petits ménages, et une trame urbaine resserrée en n'excluant pas une poursuite du dynamisme des couronnes métropolitaines.

Ces perspectives soulèvent également des enjeux de transport importants, notamment sur le rôle du transport en commun, l'impact sur la circulation automobile et le stationnement. La croissance plus rapide du parc automobile par rapport au nombre de ménages complexifie ces enjeux.



10.2 Portrait et diagnostic

CONDITIONS DE DÉPLACEMENT

Le système montréalais de transport des personnes assure quotidiennement la majorité des quelque huit millions de déplacements dans la région montréalaise. Cette forte demande en déplacements, dont la croissance devrait se poursuivre encore au moins pour les dix à vingt prochaines années, sollicite fortement les réseaux routiers et de transport en commun actuels. L'utilisation des réseaux atteint et dépasse souvent leur capacité non seulement en période de pointe, mais de plus en plus à d'autres périodes de la journée.

Réseau routier

Avec une densité croissante de la circulation, le réseau autoroutier et artériel continuera d'être durement mis à l'épreuve et connaîtra une augmentation des niveaux de congestion, une diminution des vitesses moyennes en période de pointe et des débordements de la circulation dans les rues locales.

Pour maîtriser cette circulation, une gestion plus optimale des réseaux artériel et autoroutier existants est envisagée plutôt que l'augmentation de la capacité routière. Pourtant, il importe de compléter le maillage du réseau routier municipal, non seulement pour des raisons de circulation, mais aussi pour supporter le développement équilibré des quartiers de Montréal.

Par ailleurs, la détérioration importante des infrastructures routières municipales nécessitera un financement récurrent pour leur réhabilitation et leur maintien.

Transport en commun

Le réseau de transport en commun de la STM, qui assure une bonne couverture du territoire montréalais, assume plus de 80% des déplacements TC dans la région, dont la moitié à l'aide de son réseau de métro, véritable épine dorsale du système de transport en commun métropolitain. Mode offrant une relative compétitivité par rapport à l'auto en termes de temps pour les déplacements à destination de la partie centrale de l'île, son achalandage est à la hausse depuis dix ans, ce qui a permis de stabiliser la part de marché du TC pour la première fois après les baisses successives observées au cours des quelque 30 dernières années.

À l'avenir, différents facteurs sont susceptibles d'influencer l'évolution de l'achalandage TC et des services à offrir. Les services STM devront maintenir leur compétitivité actuelle par rapport à l'auto et l'accroître dans les secteurs moins bien desservis. La capacité actuelle de l'offre de service devra également être accrue afin de permettre la croissance de l'achalandage.

L'offre de service de la STM est stable depuis 2000, après avoir subi des coupures significatives. La capacité résiduelle du réseau de la STM en périodes de forte demande est limitée, notamment sur certains tronçons du métro. Le développement de services pourrait toutefois être contraint par les investissements requis pour le maintien du patrimoine de transport en commun, notamment le métro. Enfin, le vieillissement de la population posera de nouveaux défis à l'égard de la clientèle à mobilité réduite.

Stationnement

Le stationnement, en ayant une influence déterminante sur le choix modal, s'avère un élément stratégique de la planification du transport urbain. Dans une métropole, la problématique du stationnement reste complexe, car son adéquation varie selon l'endroit, la période de la journée et l'usage.

En raison de la densité des activités et de la mixité des usages, le centre-ville présente une grande diversité de l'offre de stationnement. Cette offre est abondante, particulièrement hors rue avec au-delà de 82 000 cases. L'espace utilisé par les terrains de surface représente pour la Ville une perte foncière et constitue une discontinuité dans le tissu urbain.

Au centre-ville, plus de 160 000 véhicules, hormis ceux des résidents, occupent à un moment ou à un autre une place de stationnement, dont près de la moitié provient hors de l'île. La majorité utilise des stationnements hors rue payants, mais beaucoup d'autres profitent des places gratuites sur rue et des places tarifées sur rue. La disponibilité et le coût relativement faible du stationnement sur rue au centre-ville incitent au stationnement de longue durée, au détriment d'une rotation favorable à l'activité commerciale.

En milieu résidentiel dense, la problématique est différente. En dépit de l'étendue des stationnements sur rue réservés aux résidents (SRRR), les citoyens éprouvent souvent des difficultés à garer leur véhicule près de leur domicile et à le laisser durant la journée en raison des périodes d'entretien. De surcroît, certains quartiers résidentiels subissent aussi les débordements de stationnement lorsqu'ils sont à proximité des générateurs institutionnels et commerciaux.

Le Plan de transport préconise une gestion de l'offre de stationnement favorable aux transports collectif et actif. De fait, cette gestion doit faciliter le stationnement des résidents afin d'encourager l'usage du TC, favoriser le stationnement de courte durée dans les secteurs commerciaux denses, rationaliser l'offre de stationnement au centre-ville afin de retisser la trame urbaine, éliminer les sites hors rue illégaux et revoir à la baisse les exigences de stationnement des projets immobiliers. Enfin, cette gestion doit aussi intégrer les questions du stationnement incitatif et du stationnement pour vélos et pour l'auto-partage.

Modes actifs

L'accroissement des déplacements réalisés par les modes actifs (déplacements à pied et à vélo) est un élément central de la Vision du Plan de transport de Montréal.

La part des déplacements à pied varie beaucoup à l'échelle du territoire montréalais, alors qu'elle compte pour environ 30% des déplacements quotidiens au centre-ville et pour beaucoup moins (2 à 18%) dans la plupart des secteurs périphériques. Plusieurs facteurs, essentiellement liés à l'aménagement et à la sécurité, expliquent ces disparités, notamment le réseau piétonnier intérieur au centre-ville, la densité du développement, l'environnement urbain, la présence ou non de trottoirs, l'aménagement des traverses piétonnes, la présence de feux piétons, la présence de corridors scolaires, etc.

Dans une perspective d'accroissement des déplacements quotidiens à pied, les conditions de marche devront nécessairement être améliorées, surtout dans un contexte de vieillissement de la population où les besoins des personnes à mobilité réduite devront être pris en compte.

En ce qui a trait aux déplacements à vélo, les infrastructures actuelles en limitent l'utilisation à l'échelle du territoire montréalais. D'une part, le réseau cyclable existant, de quelque 350 kilomètres, est discontinu, présente des déficiences en termes d'entretien, d'aménagement et de signalisation et permet difficilement l'accès aux grands pôles de destination ou aux connexions inter-rives. D'autre part, les cyclistes sont confrontés à une insuffisance de stationnement pour vélos à l'échelle du territoire de même qu'à une complémentarité déficiente avec les modes de transport en commun.

Ces éléments viennent contraindre les déplacements à vélo, les caractéristiques de la demande ne cessant d'évoluer en termes de motifs, de clientèles et de périodes d'utilisation.

Intermodalité dans le transport des personnes

L'intégration du système de transport des personnes dépend de sa capacité à assurer des liaisons efficaces entre les différents modes, ce qui permet d'accommoder des chaînes de déplacement de plus en plus complexes tout en limitant les temps de déplacement.

Des efforts importants ont été consentis au cours des dix dernières années afin d'accroître l'intégration avec les modes TC (train de banlieue, métro, autobus, etc.). Près de 23 000 places de stationnement incitatif dans la grande région de Montréal, dont 7 400 places sur l'île de Montréal, ont été aménagées afin de permettre la combinaison des déplacements auto-transport en commun et sont de façon générale très utilisées. L'intégration entre le vélo et les différents modes TC est par contre beaucoup plus limitée.

Si l'intégration des modes de transport inter-urbains par train (gare Centrale) et par autocar (Station Centrale) est bonne, notamment avec les modes de transport en commun, l'intégration entre l'aéroport international et les modes TC doit être améliorée, notamment dans le cas des déplacements en liaison avec le centre-ville de Montréal.

Innovations technologiques

Le système de transport montréalais fait peu appel aux innovations technologiques, mieux connues sous le terme de systèmes de transport intelligents (STI). L'usage d'innovations technologiques pourrait permettre d'améliorer la mobilité des Montréalais, notamment par une gestion optimale du réseau artériel, par un service TC amélioré et par une information accrue aux usagers. Dans tous les cas, l'efficacité de ces systèmes en termes de bénéfices requiert l'intégration des différents réseaux (Ville, STM, MTQ, AMT et autres gestionnaires).

Plusieurs projets de mise en place d'innovations technologiques visant à optimiser différents systèmes de transport de Montréal sont à l'étude actuellement ou en cours de réalisation : remplacement et mise aux normes des feux de circulation sur les principales artères de circulation (Ville), système intégré de vente et perception (STM), mise en place de système de mesures préférentielles incluant de la préemption pour le réseau prioritaire montréalais (STM), bornes horodatrices électroniques (Stationnement de Montréal).

SOUTIEN À L'ÉCONOMIE MONTRÉLAISE

Le rôle stratégique du transport pour l'économie montréalaise est associé à la facilité d'échanger avec ses partenaires extérieurs, tant au chapitre des biens que des personnes.

Transport des marchandises

Le système de transport des marchandises assume deux fonctions économiques majeures, soit celle de desservir les entreprises montréalaises autant pour leurs livraisons que pour leurs approvisionnement, et celle d'appuyer le rôle de plaque tournante à l'échelle régionale, continentale et internationale.

À plusieurs égards, ce système connaît un certain succès. Au chapitre de l'intermodalité, il fait figure d'exemple. Quant à la desserte des zones industrielles, la plupart sont facilement accessibles par le réseau autoroutier.

Le système intermodal montréalais repose beaucoup sur la qualité des infrastructures terminales, notamment le port et l'aéroport, dont les accès routiers sont perfectibles. Il compte sur les lignes de chemins de fer, dont l'intégrité physique et opérationnelle peut être compromise par les développements riverains.

Il compte également sur l'usage du camion, le maillon indispensable de la chaîne de transport. La baisse des vitesses moyennes sur les axes routiers les plus stratégiques impose des retards et réduit la compétitivité du transport de marchandises à Montréal. Le réseau de camionnage incomplet ne facilite pas non plus la circulation des camions dans la ville.

Transport interurbain

De manière générale, Montréal bénéficie d'une desserte interurbaine diversifiée. Le réseau autoroutier offre un accès tous azimuts aux grandes villes de l'est du continent. Le système d'autocars offre un service aux principales destinations de l'est du Canada et du nord-est des États-Unis et bénéficie d'une localisation avantageuse de sa gare terminale. Le même constat vaut pour les trains de passagers.

Notre principale fenêtre sur le monde, l'aéroport international Montréal-Trudeau, offre une gamme étendue de destinations. Dans un contexte de croissance prévue du trafic aérien, la Ville souhaite accroître ce rayonnement en participant à l'important projet d'amélioration des accès à l'aéroport, projet qui comprend un volet routier et ferroviaire.

INTÉGRATION ET STRUCTURATION DE L'ESPACE URBAIN

La position qu'a prise la Ville dans son Plan d'urbanisme en faveur d'une approche intégrant le transport et l'aménagement trouve son écho dans le portrait qui est tracé ici. Si, d'un côté, on privilégie une urbanisation favorisant l'usage du TC, il convient que le système de transport appuie nos efforts de structurer et de mettre en valeur l'espace urbain.

La prolifération des terrains vacants dans le centre-ville, utilisés principalement comme stationnement de surface, est contraire à nos objectifs de mise en valeur du territoire et d'usage du TC. Si, dans la partie centrale, la trame orthogonale et la densité d'occupation avantagent l'utilisation du TC et des modes actifs, il en va

autrement dans les extrémités de l'île où les réseaux routiers discontinus et le bâti à faible densité invitent à se déplacer en auto.

Les infrastructures routières ont également une fonction de mise en valeur esthétique. Trop souvent, les corridors routiers envoient une image négative de la ville, alors que les entrées de la ville manquent nettement d'harmonie paysagère.

QUALITÉ DE VIE DES CITOYENS

L'intégration des questions relatives à la qualité de vie, à la santé et à la sécurité s'avère une préoccupation importante du Plan de transport, qui reconnaît et cherche à mesurer les divers impacts du transport sur les individus.

Qualité de vie et santé

Les activités de transport et, au premier chef, la circulation automobile constituent la source de bruit la plus répandue. Avec ses objectifs de revitalisation des quartiers, la Ville se doit d'assurer la quiétude des rues des zones résidentielles. À l'heure actuelle, l'absence de réseau de camionnage dans plusieurs arrondissements ne permet pas de canaliser la circulation lourde à l'extérieur des quartiers résidentiels. De surcroît, les mesures d'apaisement de la circulation restent peu répandues et, le plus souvent, appliquées de manière ponctuelle.

Certains milieux de vie sont perturbés irrémédiablement par la présence visuelle de grandes infrastructures de transport. Par conséquent, le développement futur du système de transport doit tenir compte des intrusions visuelles et sonores des équipements dans les quartiers.

Les enfants, les personnes asthmatiques et les personnes âgées sont affectés en période de smog et de chaleur accablante. On estime à plus

de 1500 le nombre de décès prématurés par année à Montréal à cause de la mauvaise qualité de l'air. Des études en cours soupçonnent chez les personnes vivant à proximité d'infrastructures de transport des perturbations du sommeil, du stress et des difficultés d'apprentissage.

Sécurité

Malgré une réduction du nombre d'accidents depuis les années 70, le bilan de sécurité du système de transport montréalais reste problématique. Entre 1999 et 2003, on compte près de 150 000 accidents, 300 morts et 60 000 blessés à Montréal, occasionnant des coûts pour la société estimés à 1,8 milliard par année.

Pour la Ville, l'importance d'agir tient au fait que 87% des accidents ont lieu sur le réseau municipal et 13% sur les autoroutes. Fait singulier au Québec, la majorité des morts sur le réseau municipal (54%) sont des piétons et des cyclistes. Les piétons les plus vulnérables sont les jeunes et les personnes de 65 ans et plus, un bilan qui pourrait s'alourdir avec le vieillissement de la population.

En raison d'une grande dispersion des accidents sur le territoire, la correction des lieux les plus à risque, bien qu'importante, reste insuffisante. Le problème de l'insécurité routière à Montréal commande des efforts immédiats et coordonnés de tous les acteurs dans ce domaine.

QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT

Les activités et les infrastructures de transport modifient sensiblement l'environnement naturel et urbain, si bien qu'une stratégie de développement durable doit considérer les composantes du transport.

L'usage intense des véhicules à combustion interne est responsable d'une hausse significative de l'ozone, des composés organiques et des particules fines depuis les années 80. En plus d'une forte consommation des ressources énergétiques non renouvelables, le transport dans la région de Montréal compte pour le quart des gaz à effet de serre au Québec. L'augmentation du parc automobile et son utilisation croissante ne vont pas dans le sens du respect des objectifs fixés par le protocole de Kyoto.

Malgré une amélioration de la qualité de l'air depuis les années 70, les épisodes de smog dus à une forte concentration d'ozone sont de plus en plus fréquents.

Le développement urbain et l'extension du réseau routier qui l'accompagne contribuent à minéraliser le sol, participant ainsi à l'effet d'îlot de chaleur artificielle et à sa faible rétention de l'eau en période de forte pluie, ce qui a un impact sur la capacité du réseau d'égout. La pression du développement, notamment dans l'ouest de l'île, entre en conflit avec les espaces naturels à protéger.

GESTION DU TRANSPORT

Les objectifs du Plan de transport impliquent un examen critique des modes actuels de gestion, de financement et de planification afin de savoir dans quelle mesure ils reflètent une gestion responsable, efficace et équitable du système de transport.

Les compétences en matière de transport sont partagées entre de multiples acteurs qui ont chacun des objectifs et des mandats variés de même que des ressources inégales. De fait, la coordination des démarches de planification devient difficile et souvent incomplète.

La Ville de Montréal est confrontée à des besoins en investissements routiers de 3,8 milliards de dollars sur 10 ans afin de maintenir et de rattraper le retard d'entretien des infrastructures.

À l'heure actuelle, les dépenses récurrentes de maintien du réseau routier sont nettement insuffisantes. Il importe de revoir le financement du réseau routier afin d'assurer le maintien à long terme des infrastructures et un meilleur équilibre des ressources sur le plan régional.

Quant au transport en commun, le maintien de son patrimoine, qui a aussi pris du retard, sollicite des besoins en investissements TC de l'ordre de 3,4 milliards de dollars sur 10 ans. La facture est si imposante que peu d'investissements en développement du TC sont présentement possibles sur le réseau de la STM, et ce, dans un contexte d'investissements soutenus sur le réseau régional.

La précarité de l'équilibre financier de la STM pour l'exploitation est un frein au déploiement de nouveaux services. Les hausses régulières de tarif qu'ont connues récemment les usagers permettent difficilement d'atteindre l'équilibre budgétaire. De plus, cela mine la compétitivité du TC et est donc contraire aux objectifs du Plan de transport. Il importe donc de revoir le financement du TC afin d'assurer une plus grande stabilité des recettes et un meilleur équilibre des ressources entre les services régionaux et locaux.

Design graphique
Ville de Montréal
Centre d'impression numérique
et de communications visuelles
07.30.101-0 (05.05)

Photos : Caroline Durocher et autre provenance

