

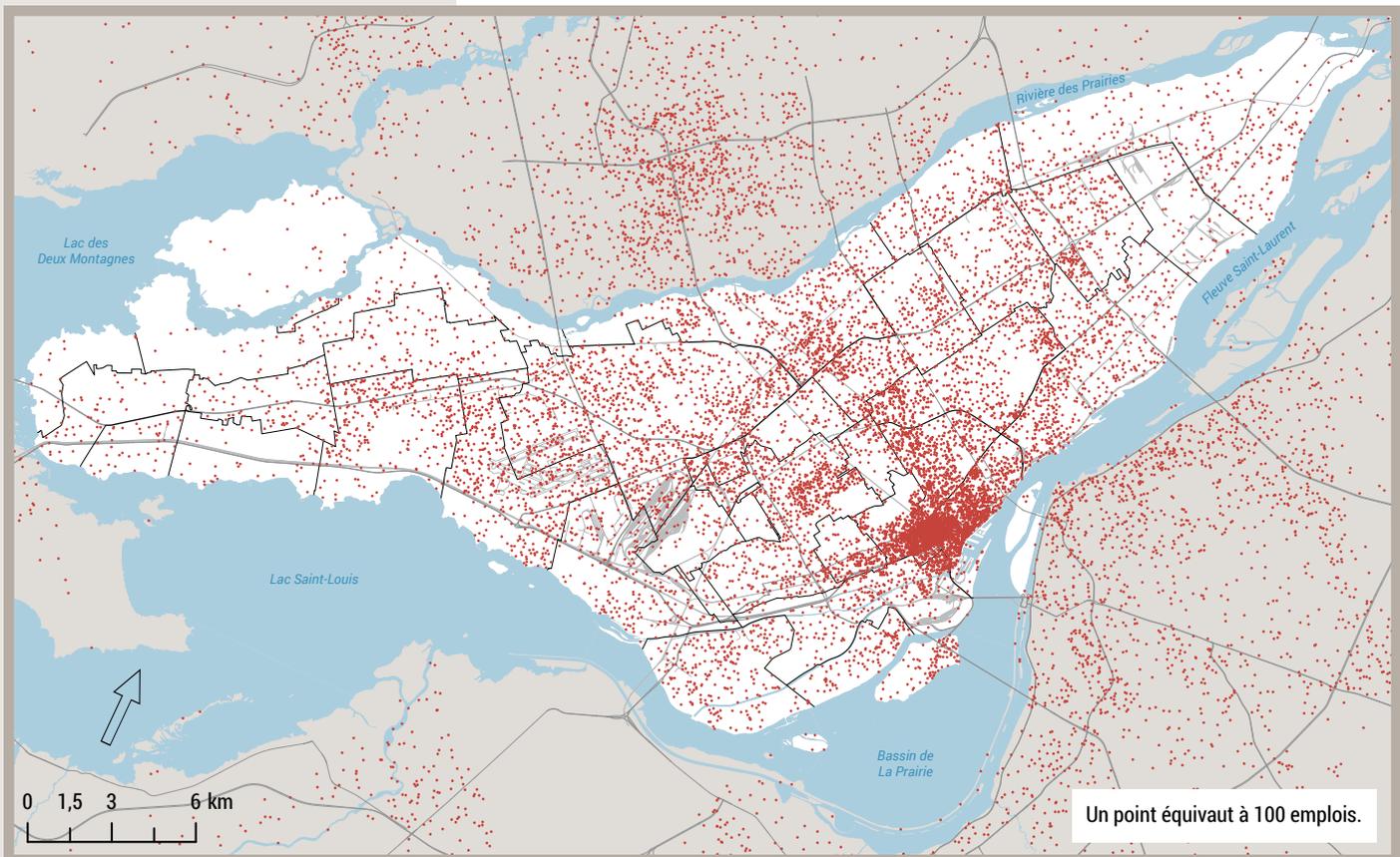
2.2

SOUTENIR LE DYNAMISME DE L'AGGLOMÉRATION ET DU CENTRE DE LA MÉTROPOLE

LES SECTEURS D'EMPLOI

Au cours des 25 dernières années, l'économie de la région de Montréal a connu une mutation spatiale. L'emploi est plus dispersé sur le territoire qu'il ne l'était dans les années 1980, même s'il demeure concentré autour du centre-ville (voir la carte 7 – Distribution de l'emploi métropolitain en 2011). L'agglomération de Montréal comprend 64 % des emplois métropolitains (1,1 million sur 1,8 million), ce qui en fait le plus important centre économique de la région et du Québec. L'accès à ces secteurs d'emploi demeure névralgique pour maintenir le dynamisme de la métropole.

Carte 7 – Distribution de l'emploi métropolitain en 2011



Tiré de: Statistique Canada, *Enquête nationale auprès des ménages 2011*.

Traitements personnalisés selon les lieux de travail.

Compilation: *Montréal en statistiques*, Ville de Montréal.

L'économie de l'agglomération de Montréal est forte et variée. Même si elle a perdu des emplois au cours des dernières années, l'agglomération conserve le plus grand nombre d'emplois de la région en termes absolus, dont un grand pourcentage est à haut contenu de savoir. En 2011, le secteur tertiaire²⁵ représente, à lui seul, 87 % des emplois de l'île, soit plus d'un million d'emplois. Dans le reste de la région, les 530 000 emplois du tertiaire constituent une part de 81 %.

25. Le tertiaire comprend les services gouvernementaux ainsi que les services de consommation et de production. Ces services correspondent aux services publics (22) et aux services divers (41-91) du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN), publié par Statistique Canada.

VOIR LE TABLEAU 3 – DISTRIBUTION DES EMPLOIS (EN %) SELON LES GRANDS SECTEURS D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE, 2011, À L'ANNEXE II

La transformation de l'économie au cours des dernières décennies a profondément marqué la distribution de l'emploi dans l'agglomération et le reste de la région métropolitaine. Comme l'indique le tableau 4 – Répartition de l'emploi par secteurs d'activité économique, 1981-2011, certains secteurs liés au tertiaire ont connu d'importants gains d'emplois depuis 1981 dans l'agglomération. C'est notamment le cas du secteur des services aux entreprises²⁶, le plus important moteur de création d'emplois de 1981 à 2011, ainsi que des services publics, d'enseignement et de santé, avec des gains de plus de 200 000 emplois. En revanche, l'agglomération a perdu 132 430 emplois dans le secteur de la fabrication durant cette même période, dont 50 000 dépendaient de l'industrie du vêtement. D'autres industries du secteur de la fabrication ont essuyé de lourdes pertes sur l'île durant cette même période, notamment la pétrochimie (-15 595 emplois) et les métaux (-30 120 emplois).

VOIR LE TABLEAU 4 – RÉPARTITION DE L'EMPLOI PAR SECTEURS D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE, 1981-2011, À L'ANNEXE II

À l'instar de certains secteurs industriels, le secteur tertiaire connaît une période de grande transformation en raison de la part croissante du tertiaire moteur²⁷. Ce dernier regroupe les services plus spécialisés comme l'information, la culture, les finances et les assurances, de même que les services immobiliers, professionnels, scientifiques et techniques. Au fur et à mesure qu'elles se spécialisent, les entreprises manufacturières font appel à d'autres entreprises pour leur fournir des services pointus.

En 2011, un peu plus de la moitié des emplois de l'agglomération (614 900 emplois ou 54 %) se situait dans le tertiaire moteur. Au cours de la dernière décennie, le tertiaire moteur a connu une croissance de près de 90 000 emplois. Notons également que dans la région de Montréal, sept emplois sur dix du tertiaire moteur se concentrent sur le territoire de l'agglomération de Montréal.

VOIR LE TABLEAU 5 – RÉPARTITION DES EMPLOIS DU TERTIAIRE ET DU TERTIAIRE MOTEUR À L'ÉCHELLE DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL, 2001-2011, À L'ANNEXE II

Répartition de l'emploi au sein de l'agglomération : une économie concentrée et structurée autour de certains pôles économiques

L'une des particularités de la région de Montréal, et l'un de ses atouts, est la concentration d'emplois au sein de grands pôles économiques, dont le plus important est le pôle du Centre de Montréal. Ces pôles totalisent d'importants bassins d'emplois et présentent un potentiel de croissance et de création de la richesse. Leur influence découle aussi de la présence stratégique de réseaux de transport, tant routier que collectif, et du pouvoir attractif exercé par certains secteurs d'activité. L'île de Montréal abrite trois

26. Ce secteur englobe les services professionnels, scientifiques et techniques (54), la gestion des sociétés et des entreprises (55) et le sous-secteur « services administratifs et de soutien » (561).

27. Précisément, les sous-secteurs suivants : industrie de l'information et industrie culturelle (51), finance et assurances (52), services immobiliers et services de location et de location à bail (53), services professionnels, scientifiques et techniques (54), gestion de sociétés et d'entreprises (55), services administratifs, services de soutien, services de gestion des déchets et services d'assainissement (56), services d'enseignement (61), soins de santé et assistance sociale (62), administrations publiques (91).



LA VITALITÉ DE L'ÉCONOMIE DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL REPOSE SUR DE SOLIDES LIGNES DE FORCE :

- Une économie diversifiée fournissant 33 % des emplois du Québec et générant plus de 35 % de la richesse mesurée par le PIB ;
- Un réseau d'éducation, de recherche et de développement reconnu ;
- Une main-d'œuvre qualifiée ;
- Des secteurs résidentiels de qualité, situés à proximité d'un large bassin d'emplois ;
- Un bon système de transport collectif et d'infrastructures routières, ferroviaires, portuaires et aéroportuaires.

STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

À l'instar d'autres agglomérations, Montréal fait face à d'importants défis économiques. La *Stratégie de développement économique 2011-2017 – Espace pour créer et réussir* détermine six grands chantiers pour lesquels des interventions prioritaires sont nécessaires afin d'assurer un environnement d'affaires propice à l'attraction et à la rétention d'entreprises et de talents.

Défis collectifs

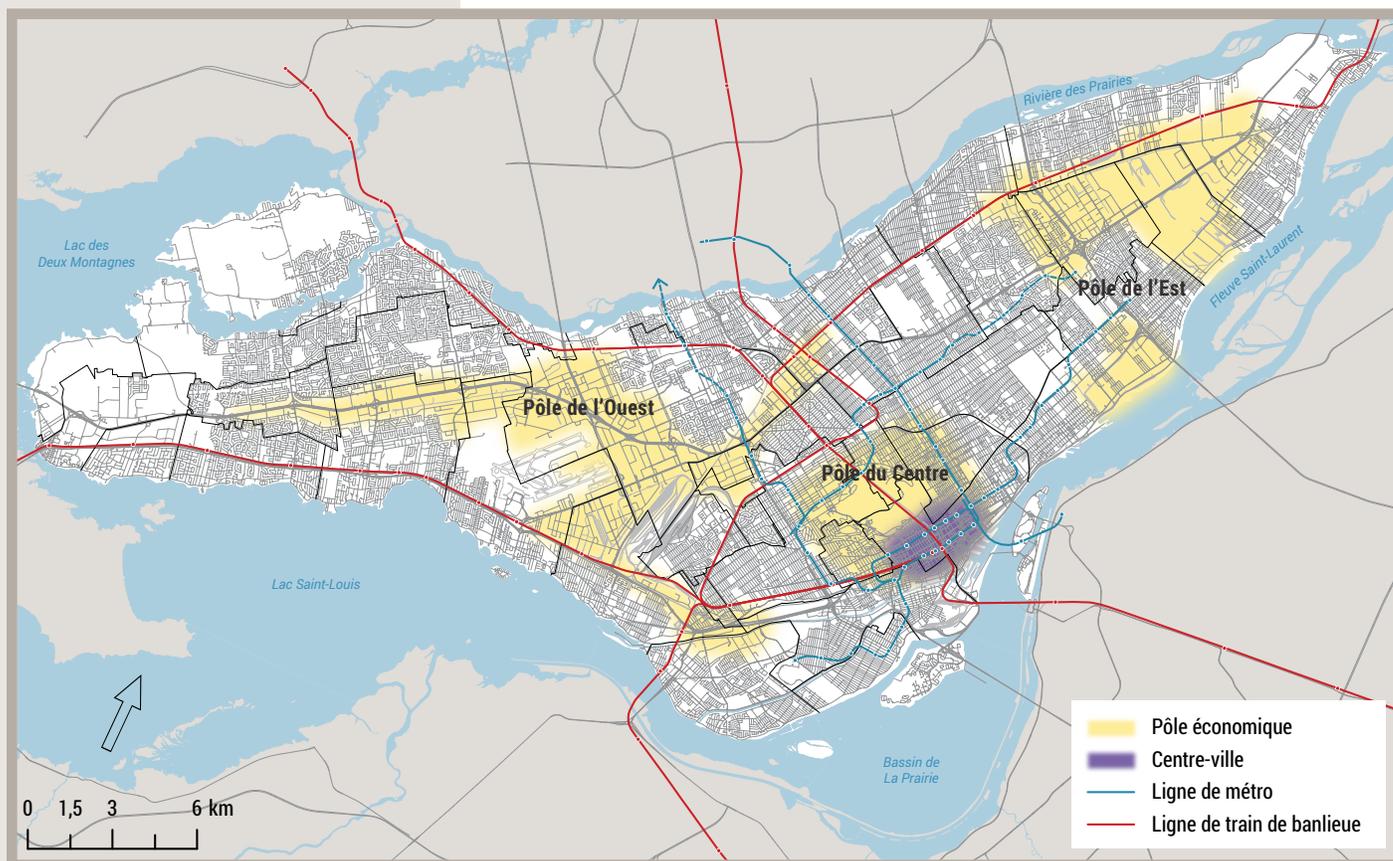
- Mieux capitaliser sur les atouts de savoir et de créativité
- Relever le défi de la main-d'œuvre
- Développer davantage l'entrepreneuriat
- Accroître l'attractivité de la métropole

Défis municipaux

- Améliorer en continu l'offre de services aux entreprises, aux investisseurs et aux entrepreneurs
- Maintenir des zones de commerces et d'emplois, incluant les parcs industriels et technologiques, modernes et dynamiques

des principaux pôles économiques²⁸ de la région (plus de 730 000 emplois y sont situés, soit tout près des deux tiers des emplois de l'agglomération), ce qui en fait un centre économique majeur à l'échelle non seulement de la région, mais aussi du Québec (voir la carte 8 – Pôles économiques de l'agglomération de Montréal)²⁹.

Carte 8 – Pôles économiques de l'agglomération de Montréal



Le pôle du Centre: premier pôle économique de la région

Ce territoire constitue le premier pôle économique de la région métropolitaine, avec un peu plus de 420 000 emplois répartis au centre-ville et à son pourtour. Le pôle du Centre se démarque par la diversité de ses activités urbaines et par l'étendue de son réseau de transport collectif. Le centre de Montréal se distingue comme un haut lieu de finances, d'affaires, de savoir, d'innovation et de culture, avec la présence d'un centre des affaires, de nombreux établissements d'enseignement, d'hôpitaux universitaires et de prestigieuses organisations internationales. La fonction commerciale y est aussi très développée grâce à la concentration de galeries marchandes et de magasins phares; le centre-ville de Montréal demeure la destination commerciale par excellence de la région.

28. Les pôles économiques sont le fruit d'une analyse de la répartition spatiale des emplois au sein de l'agglomération. Chaque pôle est constitué de secteurs de recensement contigus ayant des similarités sur le plan de la structure de l'emploi.

29. Le PMAD détermine neuf grands pôles économiques au sein de la région montréalaise, dont six se trouvent sur l'île de Montréal: centre-ville, Université de Montréal, Saint-Laurent/Dorval, Anjou, Marché central et Port de Montréal/Hochelaga. Ces pôles font partie des trois pôles économiques de l'agglomération.

En 2011, les services aux entreprises comptent 42 % des emplois de ce pôle, suivis de l'enseignement et de la santé (21 %). Rappelons que la région accueille 180 000 étudiants universitaires, dont la plupart font leurs études dans l'un des établissements d'enseignement de l'agglomération.

VOIR LE TABLEAU 6 – RÉPARTITION DE L'EMPLOI DANS LE PÔLE DU CENTRE EN 2011, À L'ANNEXE II

Le pôle de l'Ouest: un tissu industriel bien établi

Le pôle de l'Ouest couvre un vaste territoire le long de l'autoroute 40 Ouest, à la jonction des autoroutes 15 et 13 et aux abords d'un tronçon de l'autoroute 20 Ouest. Il regroupe la plus importante concentration d'emplois après le pôle du Centre, avec quelque 241 000 personnes travaillant principalement dans la fabrication, le transport et l'entreposage (38 % des emplois). Le commerce comprend, pour sa part, 26 % des emplois et les services aux entreprises, 18 %. Ce pôle diversifié est aussi reconnu à l'échelle du Québec comme la première zone manufacturière spécialisée dans les hautes technologies. L'aéronautique, les télécommunications, la biotechnologie et la pharmaceutique sont des secteurs fortement représentés. Les entreprises en logistique, en lien avec les installations aéroportuaires, constituent une autre force du pôle de l'Ouest, dans un contexte où les activités de transport gagnent en importance pour les échanges commerciaux.

VOIR LE TABLEAU 7 – RÉPARTITION DE L'EMPLOI DANS LE PÔLE DE L'OUEST EN 2011, À L'ANNEXE II

Le pôle de l'Est: un territoire en mutation

Situé à la jonction de deux autoroutes d'importance (A-40 et A-25), le pôle de l'Est abrite plusieurs parcs industriels municipaux et des zones industrielles sous-utilisées qui présentent un potentiel notable de transformation et de requalification. Le pôle de l'Est regroupe 70 000 travailleurs employés, en grande partie, par des établissements manufacturiers de moyenne technologie (transport, entreposage, etc.). La fabrication, le transport et l'entreposage fournissent 22 000 emplois et sont suivis du commerce qui en réunit plus de 19 000. La présence du Port de Montréal, d'un réseau ferroviaire et d'un réseau autoroutier a largement contribué à l'essor d'une industrie plus traditionnelle dans ce secteur.

Les mutations économiques des dernières décennies ont entraîné la fermeture de plusieurs entreprises, accroissant du coup le taux d'inoccupation des espaces industriels, notamment dans le secteur des raffineries et de l'industrie pétrochimique. Aujourd'hui, plusieurs terrains « extensifs » de l'est sont sous-utilisés, vacants ou voués à le devenir au cours des prochaines années. La réhabilitation de ces terrains constitue un enjeu de premier plan dans cette partie de l'île, touchée par de complexes problématiques d'aménagement.

VOIR LE TABLEAU 8 – RÉPARTITION DE L'EMPLOI DANS LE PÔLE DE L'EST EN 2011, À L'ANNEXE II



Vue aérienne de la zone industrielle de l'arrondissement de Saint-Laurent



Édifices du centre-ville

ORIENTATION

Soutenir la vitalité et la complémentarité des secteurs d'emploi et des grands pôles économiques montréalais

OBJECTIFS

- Renforcer les zones d'emploi existantes par une amélioration de la desserte en transport (routier, collectif et actif) et par des aménagements de qualité, bien intégrés au territoire
- Soutenir la transformation des zones d'emploi sous-utilisées à des fins économiques ou diversifiées (avec ou sans habitations)
- Soutenir l'implantation d'entreprises du tertiaire et d'entreprises manufacturières au sein de l'agglomération, tout en appuyant les secteurs d'activité qui participent à la diversification de la base économique
- Revoir les véhicules financiers permettant de soutenir la modernisation des secteurs d'emploi présents sur le territoire de l'agglomération
- Moderniser les secteurs d'emploi par l'intégration d'infrastructures numériques

INTERVENTIONS

Le schéma propose de :

- Déterminer les terrains industriels dont la vocation est à revoir ou à confirmer;
- Mettre en place des mesures d'atténuation des nuisances générées par certains types d'activités industrielles afin d'assurer une cohabitation harmonieuse lorsque ces activités se déroulent à proximité d'usages sensibles³⁰.

LE CENTRE-VILLE

Le centre-ville de l'agglomération³¹ joue un rôle fondamental pour l'économie montréalaise et celle du Québec. Il regroupe les grandes fonctions métropolitaines liées aux affaires et aux activités internationales touchant la culture, le tourisme, le divertissement, l'enseignement supérieur et la santé, tout en étant un lieu habité et animé.

La particularité et la diversité des activités du centre-ville, combinées à la présence du centre des affaires, du fleuve Saint-Laurent, des îles et du mont Royal, en font un lieu exceptionnellement attrayant pour les entreprises, la collectivité montréalaise et les touristes. Le centre-ville est sans contredit l'un des plus animés et des plus diversifiés d'Amérique du Nord.

Premier pôle économique de la région, le centre-ville de Montréal regroupe 60 % de la superficie totale des locaux pour bureaux de la région métropolitaine (soit 4,7 millions de mètres carrés), ce qui en fait une destination d'excellence pour les entreprises à valeur ajoutée et de l'économie du savoir.

En plus d'abriter les principaux pôles d'enseignement, de recherche et de santé de la région métropolitaine, le centre-ville accueille des milliers d'étudiants d'ici et de l'étranger qui contribuent activement au devenir de Montréal. Le dynamisme du milieu culturel et artistique constitue un atout indéniable du centre-ville. La diversité des équipements qui s'y trouvent de même que la variété des activités qui s'y déroulent, été comme hiver, font du centre-ville un lieu de diffusion artistique dont la portée dépasse largement les frontières du Québec.

30. Un « usage sensible » renvoie à un emplacement occupé par un usage résidentiel ou un équipement collectif et institutionnel.

31. Le territoire de référence provient d'un découpage établi par le décret de 2005 qui prévoit les aspects relevant du conseil d'agglomération.

La force concurrentielle du centre-ville s'explique aussi par le rattachement aux stations de métro de l'ensemble des activités de bureau et de commerce, de culture et de divertissement, d'enseignement supérieur et de santé.

ORIENTATIONS

Accroître le rayonnement du centre-ville sur la scène internationale

Le centre-ville est névralgique sur le plan économique et financier pour la région métropolitaine et le Québec. Malgré ses nombreux atouts, il fait face à une concurrence de plus en plus vive à l'étranger. Afin d'attirer un plus grand nombre de talents et de créateurs sur le territoire de l'agglomération, Montréal doit s'assurer d'offrir un environnement d'accueil de calibre international.

Assurer la création de milieux de vie diversifiés, de qualité et distinctifs

Être au cœur de la métropole, c'est vivre l'expérience d'une multitude de fonctions urbaines. Il faut, par conséquent, confirmer le rôle multifonctionnel du centre-ville par une offre diversifiée de logements, de services, de commerces et d'équipements dont la qualité des aménagements et de l'architecture doit aussi traduire la volonté de faire de ce territoire un lieu animé et d'avant-garde. La requalification de certains secteurs déstructurés constitue, à cet égard, l'occasion d'accroître le nombre de logements au centre-ville, tout en y maintenant une diversité d'activités urbaines.

Assurer l'accessibilité du centre-ville en tout temps

Le centre-ville de Montréal constitue le principal lieu de destination pour le travail et les études. Les deux tiers des déplacements vers le centre-ville, en période de pointe, s'effectuent d'ailleurs en transport collectif. Puisque de grands chantiers d'infrastructures routières verront le jour au cours des prochaines années, il faut en tout temps assurer un accès efficace au centre-ville par la mise en place de mesures appropriées de transport collectif et actif.

OBJECTIF

- Élaborer un plan directeur de l'aménagement et du développement du centre-ville



Shutterstock

Le centre-ville de Montréal, premier pôle économique de la région

POUR SOUTENIR LES AMBITIONS MONTRÉALAISES

Véritable carrefour d'innovation, de savoir et de culture, le centre-ville de Montréal doit être le lieu qui exprime les plus grandes ambitions des Montréalais d'aujourd'hui et de demain. Pour ce faire, la Ville de Montréal doit proposer une vision stratégique du centre-ville afin d'en assurer la croissance et le rayonnement à long terme, ici comme ailleurs, pour le plus grand bénéfice de la collectivité montréalaise.



La piste cyclable de la rue De Brébeuf



Vue aérienne de l'Éco-campus Hubert Reeves et du réseau routier environnant

L'ACCESSIBILITÉ DES PÔLES D'ACTIVITÉ

L'emplacement et le type d'implantation des activités urbaines au sein de l'agglomération influent sur le mode de transport utilisé pour y accéder. À l'inverse, l'efficacité des différents réseaux de transport agit sur la qualité de l'accessibilité des secteurs de l'agglomération.

À cet égard, le schéma vise à renforcer l'accessibilité des pôles d'activité, notamment en privilégiant l'utilisation des transports collectif et actif tout en diminuant le nombre de déplacements en automobile.

Des réseaux de transport structurants pour la localisation des pôles d'activité

Le réseau supérieur de transport collectif doit viser, en fonction de sa capacité, une desserte adéquate de l'ensemble des secteurs de l'agglomération. Les infrastructures projetées doivent aussi participer à la requalification et à la valorisation du tissu urbain, en misant sur la complémentarité de la marche et du vélo. Ce réseau supérieur de transport collectif est composé :

- Des lignes de métro et de leurs prolongements ;
- Des lignes de trains de banlieue et de leurs nouvelles gares ;
- Du système rapide par bus dans le corridor du boulevard Pie-IX (à l'étude) ;
- Du projet de bonification du transport collectif dans le corridor du pont Champlain (à l'étude).

Ce réseau est complété par plusieurs circuits d'autobus qui assurent une bonne fréquence, notamment par le réseau « 10 minutes max » de la Société de transport de Montréal (STM)³².

En ce qui concerne le réseau routier, les réseaux artériel et autoroutier de l'agglomération assurent des déplacements efficaces et desservent les principaux pôles économiques, tout en protégeant la quiétude des quartiers résidentiels. Une planification générale du réseau artériel de l'agglomération est préconisée, par exemple en priorisant le transport collectif ou en coordonnant les feux de circulation, afin de faciliter les déplacements des personnes sur les axes ciblés. Le schéma répond ainsi à la demande de la CMM de déterminer les réseaux artériel et routier métropolitains³³.

En tenant compte de ces réseaux, la localisation des activités doit être cohérente avec la desserte en transport correspondante. Les grands pôles d'activité, selon leur nature, doivent bénéficier d'une accessibilité répondant à leurs besoins. D'une part, les grands générateurs de déplacements d'employés, d'étudiants ou de visiteurs doivent être situés à proximité des points d'accès au réseau de transport collectif. D'autre part, les industries générant plusieurs déplacements par camions doivent être localisées à proximité des plateformes intermodales et du réseau autoroutier.

32. Il s'agit de circuits d'autobus assurant une fréquence de passage d'au plus 10 minutes aux heures de pointe ou de façon quotidienne pour certains circuits. Ces circuits sont déterminés par la Société de transport de Montréal.

33. Les autoroutes et les routes nationales sont répertoriées à la carte 24 – Réseaux ferroviaire et routier à fort débit (critère 2.3.1 du PMAD).

Les enjeux d'accessibilité selon les secteurs de l'agglomération

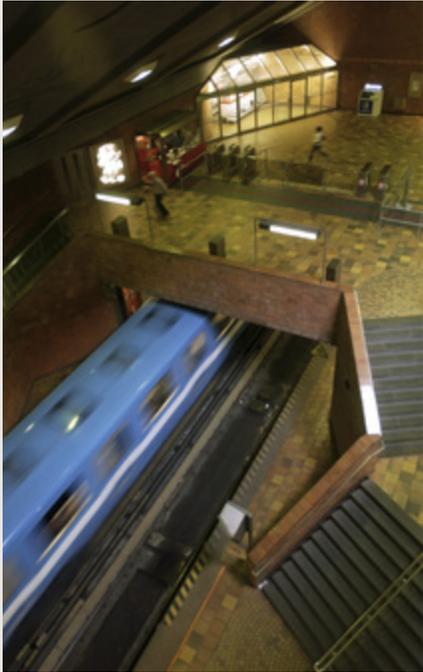
Dans l'agglomération de Montréal, les principaux enjeux d'accessibilité varient selon les secteurs. Le centre et les quartiers centraux de l'agglomération sont les secteurs de l'île où le réseau de transport collectif est le plus performant. Toutefois, l'accroissement de l'utilisation de ce réseau durant les dernières années provoque une surcharge sur certains tronçons durant les heures de pointe. L'amélioration de l'accessibilité du centre de l'agglomération est l'un des enjeux majeurs pour assurer le maintien de sa compétitivité et de son attractivité, sachant que le schéma vise à y intensifier les activités. Il s'avère important de bien desservir les équipements collectifs de l'agglomération en misant sur le transport collectif et, aux abords de ces équipements, sur des aménagements favorables aux piétons et aux cyclistes.

À cet égard, les déplacements à vélo et à pied sont de plus en plus populaires chez les Montréalais, notamment dans le secteur central de l'agglomération et au cœur de certains quartiers. Il s'agit d'aménager le domaine public en vue de réduire l'impact de l'automobile dans les quartiers et d'offrir un milieu sain pour les déplacements actifs des citoyens, en poursuivant les efforts comme la mise en œuvre de mesures d'apaisement de la circulation et l'implantation d'infrastructures pour les cyclistes et les piétons. Ces mesures d'apaisement dans les rues locales tendent notamment à canaliser la circulation de transit sur les grandes artères. Celles-ci regroupent la plupart du temps des commerces, des équipements collectifs et des institutions générant bon nombre de déplacements à pied ou à vélo. L'intensité des déplacements effectués par les piétons et les cyclistes sur ces axes doit se refléter par un aménagement du domaine public cohérent et sécuritaire pour ces modes de transport : largeur des trottoirs, mobilier urbain, traverses piétonnes, diminution des effets de coupure dans les parcours. Le schéma mise sur les déplacements actifs pour promouvoir la santé et le bien-être des citoyens de l'île de Montréal et réduire les impacts environnementaux.

Dans les quartiers périphériques de l'agglomération, la desserte en transport collectif tend à être moins efficace. La configuration de la trame urbaine et la faible densité de l'occupation du territoire dans l'ouest et l'est de l'île limitent l'offre de transport collectif. De plus, dans certains secteurs industriels, le mode d'implantation des entreprises et la faible fréquence des trains de banlieue et des autobus diminuent l'attrait de ces circuits. Enfin, la faible densité d'emploi, l'accès aisé par automobile et l'offre importante en stationnement ne permettent pas de soutenir une desserte efficace en transport collectif.



Le campus de l'Université de Montréal, pôle d'activité important de Côte-des-Neiges



La station de métro du Collège

PLAN DE TRANSPORT

Le conseil d'agglomération de Montréal a adopté en 2008 un plan de transport comprenant plusieurs orientations favorisant les transports collectif et actif. Pour 2017, ce plan sera révisé afin de démontrer l'avancement des projets et d'en actualiser les orientations. De plus, cette révision se fera parallèlement à l'élaboration d'une politique de stationnement et à la poursuite des plans locaux de déplacements.

De plus, certains secteurs sont appelés à être transformés au cours des prochaines années, ce qui générera une nouvelle demande en transport. L'accessibilité de ces sites doit être améliorée et la desserte en transport collectif nécessite une planification en amont afin de répondre aux nouveaux besoins en déplacements qu'ils vont engendrer.

Enfin, les liens avec les municipalités de l'extérieur de l'agglomération demeurent primordiaux, notamment en transport collectif. La forte croissance de la demande en transport collectif fait en sorte que les infrastructures (stationnements incitatifs, trains de banlieue, terminus centre-ville, rabattements d'autobus) ne suffisent plus à la demande. À cela s'ajoutent des milliers de navetteurs qui transitent chaque matin vers les lieux d'emploi de l'agglomération et qui génèrent une forte congestion routière. Les prochaines réfections routières qui seront entreprises sur l'ensemble du réseau auront des impacts certains, notamment sur les déplacements à vocation économique.

Les projets en transports collectif et routier

L'agglomération de Montréal se démarque dans la région métropolitaine et en Amérique du Nord par un achalandage élevé du transport collectif, particulièrement dans sa partie centrale. Elle compte poursuivre dans ce sens, c'est-à-dire accroître davantage cet achalandage et réduire la dépendance aux déplacements en automobile.

En 2008, la part des déplacements des résidents de l'agglomération en transports collectif et actif, à la pointe du matin, était de 47 % : 32 % en transport collectif, 15 % à pied et à vélo. D'ici 2021, le schéma vise à hausser cette proportion à 55 %, soit 37 % en transport collectif et 18 % en transport actif.

Le schéma préconise, à court terme, l'implantation structurante de mesures préférentielles pour bus, telles qu'elles sont indiquées sur la carte 9^{34 35}. Cette carte présente également les grandes infrastructures de transport collectif actuelles et projetées. Voici les grands projets d'infrastructures en transport collectif qui sont prioritaires pour l'agglomération :

- L'implantation d'un système rapide par bus sur l'axe du boulevard Pie-IX;
- Le prolongement de la ligne bleue du métro (5 stations), puis de la ligne orange (3 stations) sur l'île de Montréal;
- L'implantation de nouveaux systèmes de train (SLR ou tram-train) entre le centre-ville et l'ouest de l'île, et aussi à partir de la station Angrignon vers LaSalle, Lachine et Dorval, incluant une navette entre le centre-ville et l'aéroport.

La réalisation de ces projets de transport collectif participe à l'atteinte de l'objectif du PMAD d'assurer qu'au moins 30 % des déplacements de la période de pointe du matin de la région métropolitaine seront effectués en transport collectif en 2021, ce qui correspond à une hausse de cinq points de pourcentage par rapport à 2008 pour la région métropolitaine.

VOIR LA CARTE 9 – GRANDS PROJETS D'INFRASTRUCTURES EN TRANSPORT COLLECTIF

34. La possibilité d'implanter des mesures préférentielles pour bus sur les axes ciblés sera étudiée de concert avec la Société de transport de Montréal, l'Agence métropolitaine de transport, les arrondissements et les municipalités concernés.

35. Les mesures préférentielles pour bus actuelles sont indiquées sur la carte 39, à l'annexe I.

Carte 9 – Grands projets d'infrastructure en transport collectif

Mesures préférentielles pour bus à l'étude (STM)

- 1 Boulevard Saint-Charles
- 2 Boulevard Brunswick
- 3 Boulevard Hymus
- 4 Boulevard des Sources
- 5 Boulevard de la Côte-Vertu
- 6 Boulevard Thimens
- 7 Boulevard Cavendish*
- 8 Chemin Queen-Mary
- 9 Rue Sherbrooke vers centre-ville

- 10 Rue Saint-Jacques
- 11 Boulevard De La Vérendrye
- 12 Rue Wellington
- 13 Boulevard de l'Acadie
- 14 Boulevard Saint-Laurent
- 15 Rue Saint-Denis
- 16 Rue Saint-Hubert
- 17 Rue Fleury Est
- 18 Rue Jarry
- 19 Rue Bélanger
- 20 Avenue Papineau
- 21 Boulevard Lacordaire

- 22 Boulevard Langelier
- 23 Boulevard des Galeries-d'Anjou
- 24 Boulevard Louis-H.-La Fontaine
- 25 Rue Sherbrooke Est
- 26 Rue Hochelaga
- 27 Rue Notre-Dame Est
- 28 Boulevard Maurice-Duplessis

Mesures préférentielles pour bus à l'étude (AMT)

- 29 Autoroute 40 Ouest
- 30 Autoroute 13

- 31 Boulevard Henri-Bourassa
- 32 Autoroute Bonaventure
- 33 Autoroute 40 Est
- 34 Rue Sherbrooke Est

Projet en voie de réalisation

- A Implantation d'un service rapide par bus (SRB) sur l'axe Pie-IX

Projets à l'étude

- B Prolongement de la ligne bleue du métro vers Anjou
- C1 Prolongement du SRB dans l'axe Henri-Bourassa
- C2 Prolongement du SRB dans l'axe Notre-Dame
- D Prolongement de la ligne orange du métro
- E Bonification de l'offre de transport collectif dans le corridor du pont Champlain vers le centre-ville
- F Implantation de nouveaux systèmes de train (SLR ou tram-train) entre le centre-ville et l'ouest de l'île



—●— Station et ligne de métro
—○— Station et prolongement de ligne de métro à l'étude
—●— Gare et ligne de train de banlieue
○ Gare à l'étude
- - - - - Système rapide par bus (SRB)
—●— Projet d'infrastructure
— Mesure préférentielle pour bus à l'étude (STM)
— Mesure préférentielle pour bus à l'étude (AMT)

* Projet en lien avec le raccordement du boulevard Cavendish

La carte 10 présente l'ensemble des améliorations à apporter au réseau routier, que ce soit en réhabilitant ou en construisant. Le schéma mettra l'accent sur la réhabilitation des infrastructures existantes, tout en reconnaissant la nécessité de prolonger certains tronçons routiers. Pour l'ensemble des projets, le schéma préconise l'intégration de mesures favorisant les transports collectif et actif à même l'emprise de ces nouvelles infrastructures, là où le milieu le permet. Certains projets relevant du conseil d'agglomération et des conseils de ville sont prévus sur un horizon à court terme, soit :

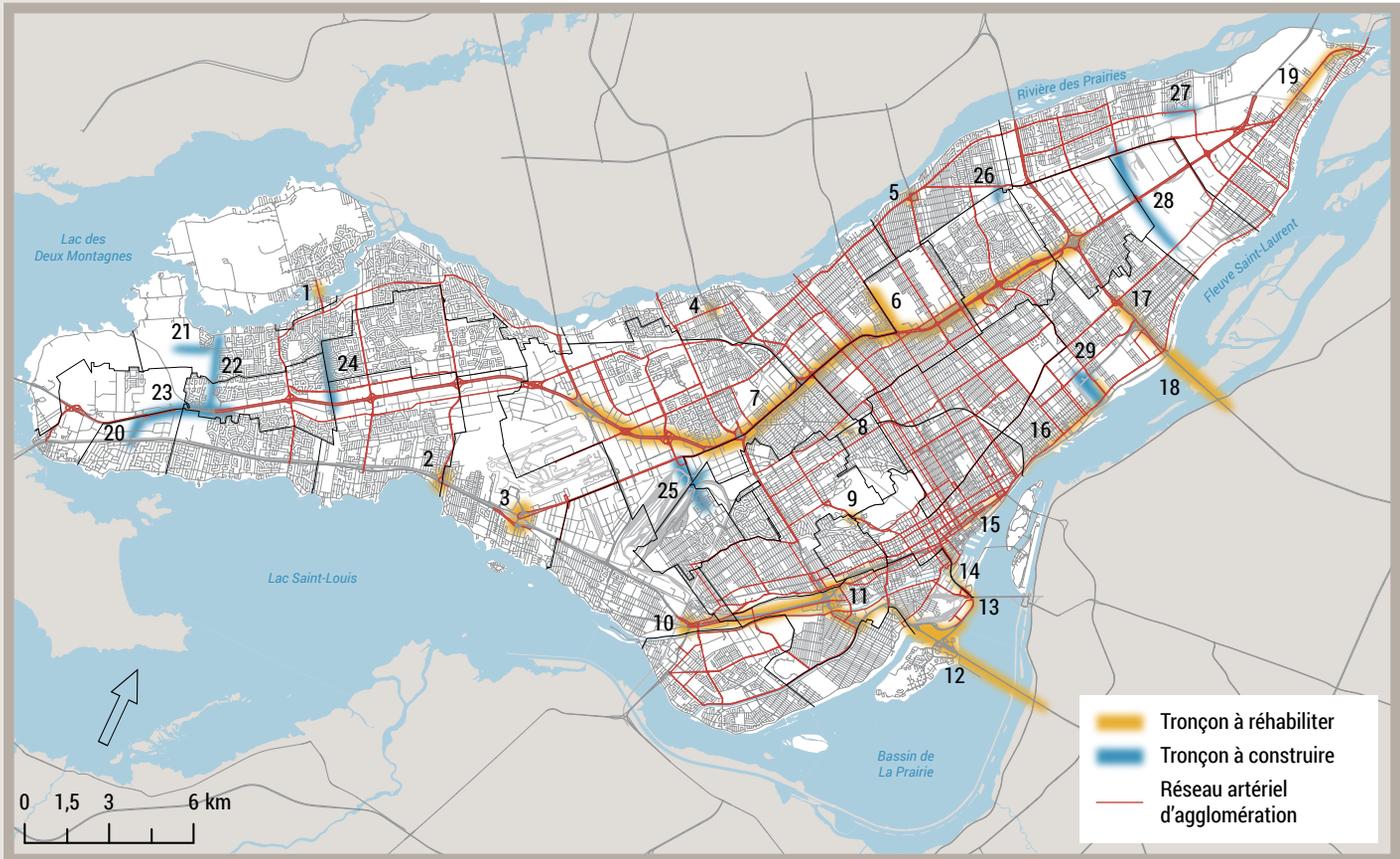
- Raccorder les tronçons nord et sud du boulevard Cavendish et de l'avenue Royalmount;
- Transformer l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain;
- Prolonger le boulevard de l'Assomption;
- Recouvrir l'autoroute Ville-Marie entre la rue Sanguinet et l'avenue de l'Hôtel-de-Ville³⁶ et terminer la modernisation de la rue Notre-Dame Est.



Train de banlieue

36. Le projet dans son intégralité est prévu entre la rue Saint-Urbain et l'avenue De Lorimier.

Carte 10 – Grands projets routiers, incluant le réseau artériel d'agglomération



N° Grands projets routiers de réhabilitation et de construction

- 1 Construire une nouvelle structure pour accéder à l'île Bizard
- 2 Réfection de l'échangeur des Sources
- 3 Améliorer les accès routiers à l'aéroport international Montréal-Trudeau
- 4 Compléter l'échangeur Salaberry – A-15
- 5 Réaménager le carrefour des boulevards Pie-IX et Henri-Bourassa Est (projet en cours)
- 6 Réaménager l'avenue Papineau, entre le boulevard Crémazie Est et la rue de Louvain Est
- 7 Optimiser l'autoroute Métropolitaine (A-40)

Responsabilité

- Municipale
- Provinciale
- Provinciale avec participation municipale
- Provinciale
- Municipale
- Municipale
- Provinciale avec participation municipale

N° Grands projets de réfection et d'amélioration routière (suite)	Responsabilité
8 Améliorer le viaduc Rockland	Municipale
9 Réaménager l'intersection Côte-des-Neiges-Remembrance	Municipale
10 Réaménager l'échangeur Saint-Pierre	Provinciale
11 Réaménager le complexe Turcot	Provinciale avec participation municipale
12 Construire un nouveau pont en remplacement du pont Champlain	Fédérale
13 Réaménager l'autoroute Bonaventure dans le secteur du Havre	Fédérale
14 Transformer l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain (projet en cours)	Municipale
15 Recouvrir l'autoroute Ville-Marie, entre la rue Saint-Urbain et l'avenue De Lorimier	Partagée
16 Moderniser la rue Notre-Dame Est	Partagée
17 Réaménager l'A-25 et ses voies de desserte (projet en cours)	Partagée
18 Réaménager le tunnel Louis-H.-La Fontaine	Provinciale
19 Réaménager la rue Sherbrooke Est	Municipale
N° Grands projets de construction routière	Responsabilité
20 Ajouter un lien entre l'A-40 et l'A-20 dans l'ouest de l'agglomération	Partagée
21 Prolonger le boulevard de Pierrefonds	Municipale
22 Aménager un boulevard dans l'emprise de l'A-440	Partagée
23 Aménager des voies de desserte sur l'A-40 dans l'ouest de l'agglomération	Provinciale
24 Prolonger le boulevard Jacques-Bizard jusqu'à l'A-40	Partagée
25 Raccorder les tronçons nord et sud du boulevard Cavendish et de l'avenue Royalmount	Municipale
26 Raccorder le boulevard Langelier	Municipale
27 Parachever le boulevard Maurice-Duplessis (projet en cours)	Municipale
28 Prolonger le boulevard Rodolphe-Forget (Bourget)	Municipale
29 Prolonger le boulevard de l'Assomption	Municipale

Les cartes 9 et 10 contiennent l'ensemble des projets prévus au cours des prochaines années afin de répondre aux différents enjeux de mobilité.

ORIENTATION

Améliorer l'accessibilité de l'agglomération en fonction des enjeux des différents secteurs

OBJECTIFS

- Accroître et améliorer l'offre en transports collectif et actif ainsi que la complémentarité de ces modes de transport afin que 55 % des déplacements des résidents de l'agglomération, en pointe du matin, s'effectuent en transports collectif et actif d'ici 2021
- Favoriser un accès plus grand, par tous les modes de transport, aux secteurs enclavés ou mal desservis
- Contribuer à la réalisation des projets de transports collectif et routier qui sont prévus et assurer leur intégration harmonieuse au tissu urbain
- Maintenir et entretenir le réseau routier et maîtriser la congestion

INTERVENTIONS

Intégrer au plan d'urbanisme:

- Le réseau existant et les grands projets d'infrastructures en transport collectif indiqués à la carte 9 – Grands projets d'infrastructures en transport collectif, sauf les mesures préférentielles pour bus
- Le réseau routier existant et les grands projets routiers indiqués à la carte 10 – Grands projets routiers, incluant le réseau artériel d'agglomération

Le schéma propose de:

- Améliorer la desserte en transport en commun de l'ouest de l'île en s'appuyant sur le plan de mobilité de l'Ouest, notamment par :
 - L'implantation de nouveaux systèmes de train (SLR ou tram-train) entre le centre-ville et l'ouest de l'île, et aussi à partir de la station Angrignon vers LaSalle, Lachine et Dorval, incluant une navette entre le centre-ville et l'aéroport;
 - L'amélioration du service sur les lignes de trains de banlieue;
 - L'optimisation des circuits d'autobus.
- Analyser la bonification du transport collectif dans le corridor du pont Champlain vers le centre-ville, en évaluant différents modes de transport collectif : système léger sur rail, tram-train ou système rapide par bus;
- Élaborer des plans locaux de déplacements à l'échelle des arrondissements et des municipalités qui traduisent les orientations du schéma d'aménagement et du plan de transport à l'échelle locale, afin d'assurer la quiétude et la sécurité des quartiers résidentiels, tout en améliorant l'accès aux principaux pôles d'activité;
- Élaborer une politique de stationnement pour le territoire de l'agglomération et, en priorité, pour la partie centrale;
- Poursuivre le déploiement des modes alternatifs de transport par rapport à l'auto-solo (auto-partage, covoiturage, etc.) permettant de réduire la dépendance à l'automobile et le volume de circulation;
- Réviser le partage de la rue pendant des travaux de réfection routière afin de favoriser les déplacements actifs et en transport collectif;
- Privilégier l'implantation d'entreprises tributaires du transport de marchandises en bordure des grands axes autoroutiers;
- Intégrer des infrastructures favorisant les déplacements en transports collectif et actif lors de la réhabilitation ou de la construction de grands projets routiers;
- Encadrer les densités et les usages aux abords du réseau supérieur de transport collectif en vue d'augmenter la compacité des quartiers et la diversité des activités.

LES DÉPLACEMENTS À VOCATION ÉCONOMIQUE

Montréal constitue une plaque tournante du transport des marchandises, tant pour l'Est du Canada que pour le Nord-Est du continent américain. Le transport des marchandises a toutefois subi de grandes mutations depuis quelques années, notamment par l'apparition de réseaux d'infrastructures logistiques intermodales et d'infrastructures à vocation suprarégionale³⁷. Aussi, le réseau routier est de plus en plus utilisé par le camionnage. Par son histoire, le cœur de l'agglomération accueille de nombreuses installations destinées au transport régional et international des marchandises, ce qui ajoute une pression sur l'utilisation de ces installations et une contrainte à l'utilisation du sol. Afin de relever ces défis, le transport des marchandises doit être considéré sous une perspective globale et régionale.

Tonnage de marchandises transportées (en %), selon le mode, pour la région métropolitaine

Camion	Bateau	Train	Avion
67,7 %	19,3 %	12,8 %	0,1 %

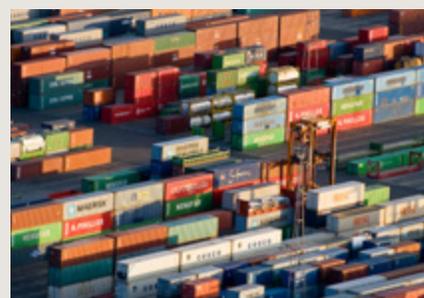
La plupart des déplacements en camion qui se font au sein de l'agglomération sont générés par la présence de plateformes intermodales sur l'île, soit le Port de Montréal ainsi que les trois principaux sites de triage ferroviaires (et leurs terminaux rails-route) situés à proximité de l'aéroport et reliés au réseau autoroutier. Le Port de Montréal exploite un réseau ferroviaire avec accès aux quais qui est directement relié aux réseaux ferroviaires nord-américains du CP et du CN. L'accès au port se fait principalement par la rue Notre-Dame et l'autoroute 25. À l'échelle de l'agglomération, la mise en place d'un réseau de camionnage a permis de circonscrire les déplacements en camion à certains axes.



Activité de transbordement portuaire



Transport de marchandises par voie ferroviaire



Conteneurs dans le port de Montréal

37. Communauté métropolitaine de Montréal, *Aménagement de la « plaque tournante » montréalaise, Survol du contexte d'évolution et des infrastructures logistiques stratégiques*, 2010, 37 p. [Rapport d'Alexandre Lambert réalisé pour la CMM]

Les infrastructures de transport des marchandises sont très utilisées. Le réseau routier de l'agglomération est aux prises avec une congestion récurrente³⁸. Le trafic de conteneurs par bateau est voué à croître et la possibilité d'expansion du Port de Montréal est limitée. Le manque de connexions directes avec l'Asie et l'Amérique du Sud depuis l'aéroport de Montréal impose une contrainte à la croissance du cargo. Dans un contexte où les activités de transport à l'échelle mondiale devraient doubler, voire tripler au cours des 30 prochaines années³⁹, ces enjeux s'avèrent primordiaux pour le positionnement de la région métropolitaine.

Plusieurs projets de réfection routière sont prévus dans les prochaines années, ce qui aura un impact certain sur la circulation automobile et sur les patrons de déplacement des camions. Étant donné les prix des terrains et la congestion routière, les entreprises de camionnage et d'entreposage tendent à se délocaliser en périphérie⁴⁰. Toutefois, il est prévu que les grandes infrastructures intermodales (aéroport, port, terminaux rails-route) en transport des marchandises demeurent au sein de l'agglomération.

Afin de maintenir les échanges économiques, Montréal doit faciliter l'accès aux plateformes intermodales. Pour conserver des entreprises en logistique et assurer le développement de ce secteur d'emploi⁴¹ sur l'île de Montréal, le schéma doit cibler des lieux propices, à proximité de grandes infrastructures. À l'ouest, profitant des infrastructures aéroportuaires et d'importantes plateformes ferroviaires, plusieurs entreprises en logistique se sont installées entre les autoroutes 20, 13, 520 et 40. L'est de l'agglomération, afin de renforcer la position économique du Port de Montréal, pourrait accueillir des activités de logistique sur des terrains sous-utilisés ou en transformation.

La logistique et la distribution évoluent constamment et on peut s'attendre à des changements importants au cours des prochaines années. Il s'agira pour Montréal d'en tirer profit et d'en limiter les impacts sur l'environnement urbain.

ORIENTATION

Optimiser les déplacements à vocation économique

OBJECTIFS

- Faciliter l'accès aux plateformes intermodales pour favoriser l'intermodalité
- Consolider les activités de logistique aux abords des plateformes intermodales et des axes autoroutiers

INTERVENTIONS

- Intégrer au plan d'urbanisme, en tenant compte de leurs impacts, les plateformes intermodales, le port et l'aéroport ainsi que le réseau autoroutier, comme cela est indiqué à la carte 11 – Transport à vocation économique

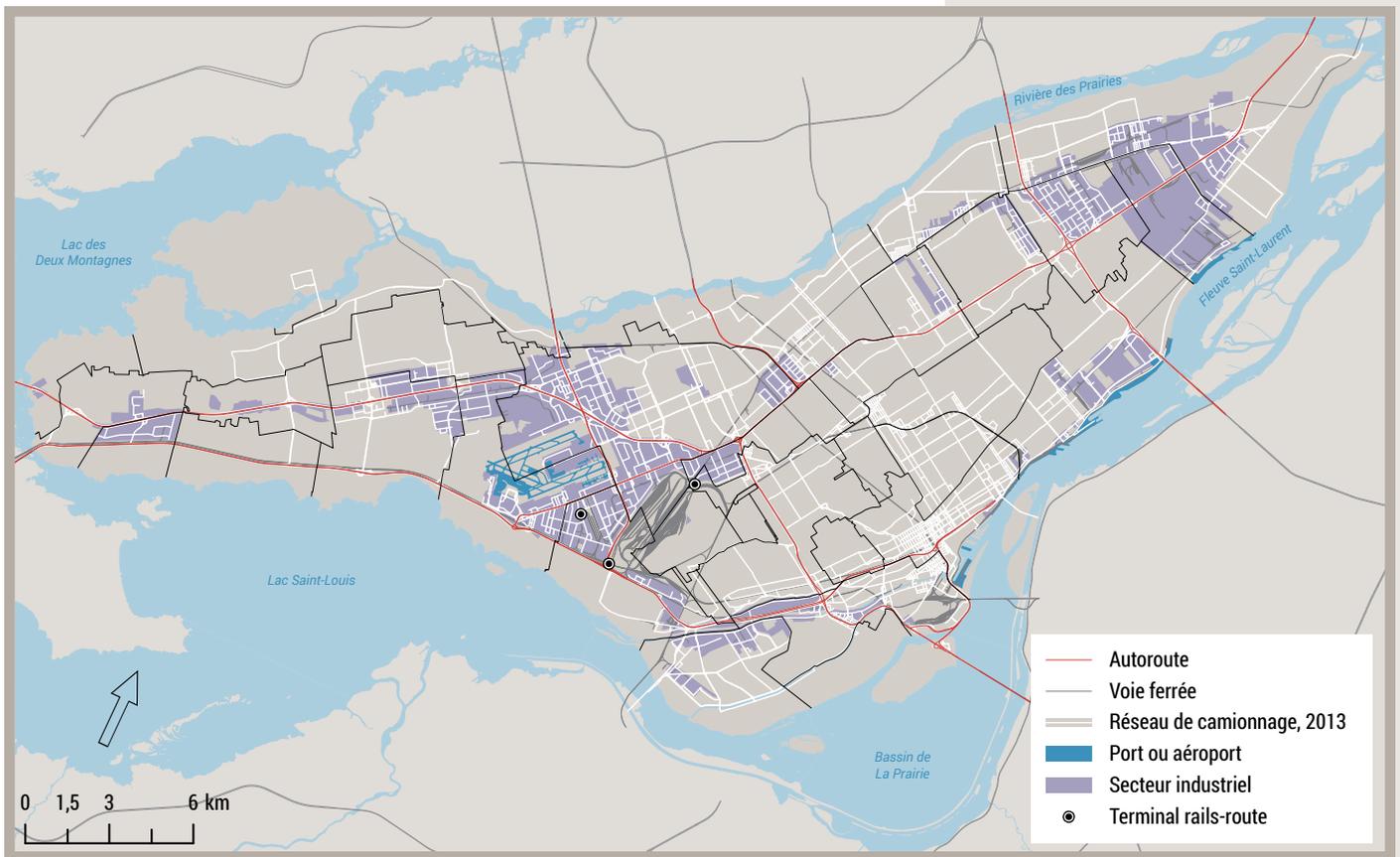
38. Selon le *Congestion Duration Index* (CDI) qui indique pendant combien d'heures un tronçon doit théoriquement fonctionner au maximum de sa capacité pour répondre à la demande. La majeure partie du réseau autoroutier montréalais est utilisée en moyenne pendant 12 heures et plus par jour (données de 2008). Source: ministère des Transports du Québec, *Portrait québécois du transport des marchandises de la porte continentale et du corridor de commerce Ontario-Québec*, 2013.

39. OCDE, *Strategic Transport Infrastructure Needs to 2030*.

40. Source: Statistique Canada. Traitement effectué par la Division de la planification urbaine.

41. Le secteur de la logistique regroupe des emplois dans plusieurs secteurs d'activité, notamment l'exploitation d'installations d'entreposage, les transports, les services-conseils, les activités de soutien, les services-logistiques, etc.

Carte 11 – Transport à vocation économique



Le schéma propose de :

- Réaliser les grands projets routiers en lien avec les plateformes intermodales afin de préserver et dynamiser les activités économiques en lien avec les installations portuaires, les plateformes intermodales et les corridors ferroviaires;
- Considérer comme conditions préalables à la mise en place de pôles logistiques l'efficacité, la capacité suffisante et la proximité des infrastructures de transport permettant l'intermodalité entre les divers réseaux (maritime, ferroviaire, aérien, routier). L'aménagement de ces pôles devra prendre en compte leur intégration aux secteurs environnants afin de minimiser les impacts engendrés par les activités de logistique;
- Développer des secteurs spécialisés en logistique dans l'est de l'agglomération afin d'établir une synergie économique avec les activités du Port de Montréal;
- Consolider la position du secteur destiné à la logistique, dans l'ouest de l'île, aux abords de l'aéroport et des gares de triage;
- Mettre en place un comité regroupant l'ensemble des partenaires pour :
 - Analyser la dynamique du secteur d'emploi lié à la logistique à l'échelle de la région métropolitaine ainsi que ses retombées pour l'agglomération de Montréal;
 - Étudier de nouveaux modes de distribution, notamment en ce qui concerne la logistique urbaine (livraison à domicile, etc.);
 - Soutenir Aéroports de Montréal dans ses démarches pour accroître le nombre de liaisons directes, notamment avec l'Asie et l'Amérique du Sud, afin de soutenir le développement économique.