



Réinventer Montréal





Commission du conseil municipal sur la mise en valeur du territoire, l'aménagement urbain et le transport collectif

20 juin 2007

Préparé par :

*Service des infrastructures, transport et environnement
Direction du Transport
Division du développement des transports*

En collaboration avec :

*Division de l'Exploitation du réseau artériel
Division Sécurité et aménagement du réseau artériel
Service de la mise en valeur du territoire et du patrimoine
Société de transport de Montréal*



Démarche

- ❖ Consensus autour du besoin de doter Montréal d'un plan de transport lors du *Sommet de Montréal* tenu en juin 2002
- ❖ Le Plan de transport deviendra un axe majeur du plan *Imaginer • Réaliser Montréal 2025* en transformant le visage de Montréal en faveur d'une meilleure qualité de vie



Démarche (suite)

Vision et objectifs

*Consultation des partenaires
(automne 2004)*

Portrait et diagnostic

*Consultation publique
(juin et septembre 2005)*

Charte du piéton

*Consultation publique
(juin, août et septembre 2006)*

Plan de transport
(version préliminaire)

*Consultation publique
(juin et août 2007)*

Plan de transport
(version finale)

*Adoption
(automne 2007)*

Plan de transport
Vision et objectifs



Montréal

PROTRAIT et DIAGNOSTIC



Montréal

Charte du piéton

Document de consultation

Montréal



Envergure du plan

- ❖ Positionnement de Montréal au sein de la CMM
- ❖ Changement radical fondé sur le transport en commun et les modes actifs
- ❖ Propositions audacieuses pour modifier l'équilibre entre la mobilité et la qualité de l'environnement
- ❖ Engagement fort pour développer le TC, diminuer la place de l'auto et améliorer la sécurité
- ❖ Appel aux gouvernements supérieurs et aux partenaires régionaux à soutenir les orientations du Plan de transport et à arrimer leurs priorités d'intervention



Suivi et mise à jour

- ❖ Montréal développera dès 2008 des indicateurs de suivi
- ❖ Suivi annuel des modifications apportées au système de transport
- ❖ Suivi des résultats aux 3 ans, synchronisé avec l'enquête O-D
- ❖ Révision du Plan en 2012



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 modes actifs.»



Objectifs stratégiques

- ❖ Offrir des conditions optimales de déplacement en termes de temps, de confort, de sécurité et de coût
- ❖ Améliorer la qualité de vie des citoyens, notamment dans les domaines de la santé et de la sécurité
- ❖ Améliorer la qualité de l'environnement
- ❖ Soutenir le dynamisme de l'économie montréalaise
- ❖ Planifier conjointement le transport et l'aménagement du territoire



Les réseaux de transport : éléments structurants de l'aménagement du territoire

- ❖ Favoriser un usage plus intensif et plus stratégique du sol en priorisant une utilisation accrue des infrastructures de transport collectif
- ❖ Saisir les opportunités offertes par l'aménagement de rues ou l'implantation d'infrastructures de transport pour rehausser l'image de la ville
- ❖ Traiter tous les projets d'infrastructures d'envergure comme des projets urbains et non seulement comme des projets de transport

Secteurs propices à une intensification des activités

Légende










-  Intensification des activités aux abords d'arrêts de métro et de train de banlieue
-  Intensification des activités aux abords de corridors de métro et de train de banlieue
-  Ligne et station de métro existante ou en construction
-  Ligne de station de métro à l'étude ou potentielle
-  Ligne et station de train de banlieue existante
-  Ligne et station de train de banlieue potentielle
-  Gare projetée
-  Réseau initial de tramways proposé
-  Service rapide par bus (SRB) proposé

Figure 1

Montréal 

Avril 2007



Montréal et Kyoto

Pour contribuer de façon maximale à l'effort collectif visant à diminuer les émissions de gaz à effet de serre (GES), Montréal va :

- ❖ Agir de façon marquée en adoptant des mesures déterminantes, voire radicales, de façon à devenir un leader en matière de transport durable
- ❖ Encourager tous les partenaires à faire leur part, notamment les gouvernements supérieurs, en ce qui concerne la consommation des véhicules



Montréal au cœur du système de transport

- ❖ Volonté du Plan d'urbanisme d'attirer 40 à 50% des 15 000 nouveaux ménages formés annuellement dans la région
- ❖ Croissance de l'emploi de 9,9% d'ici 2021 (110 000 emplois) selon la CMM
- ❖ 885 000 déplacements internes à Montréal (PPAM), dont 257 000 en TC, 121 000 en transports actifs et 39 000 par autres modes
- ❖ 271 000 déplacements du reste de la région de Montréal vers Montréal (PPAM), dont 71 000 par TC (26%)
- ❖ 112 000 déplacements supplémentaires en pointe du matin sur l'île de Montréal (1,2 à 1,3 millions en 2021), dont moins du quart provenant hors de l'île
- ❖ Baisse de part modale TC sur l'île (38% à 33%) entre 1987 et 2003, attribuable à la baisse des déplacements TC dont l'origine est l'île de Montréal



Transformer le système de transport

- ❖ Faire du TC la pierre angulaire du développement de Montréal
- ❖ Prioriser le piéton en améliorant les conditions de pratique de la marche
- ❖ Développer les infrastructures cyclables et mettre en place de nouvelles mesures propres à favoriser un usage accru du vélo partout dans la ville
- ❖ Favoriser les usages collectifs de l'automobile
- ❖ Assurer le leadership en matière de sécurité et adopter la vision «zéro accident»
- ❖ Partager la voie publique pour accroître la place de la marche, du vélo et du TC
- ❖ Gérer le stationnement de façon stratégique
- ❖ Favoriser les déplacements à vocation économique
- ❖ Utiliser les technologies innovantes les plus performantes en transport



Cohérence et gouvernance

- ❖ Concertation des actions des villes, des arrondissements, de la CMM, des gouvernements supérieurs et des entreprises privées
- ❖ Faire de la CMM l'instance politique responsable du développement des TC

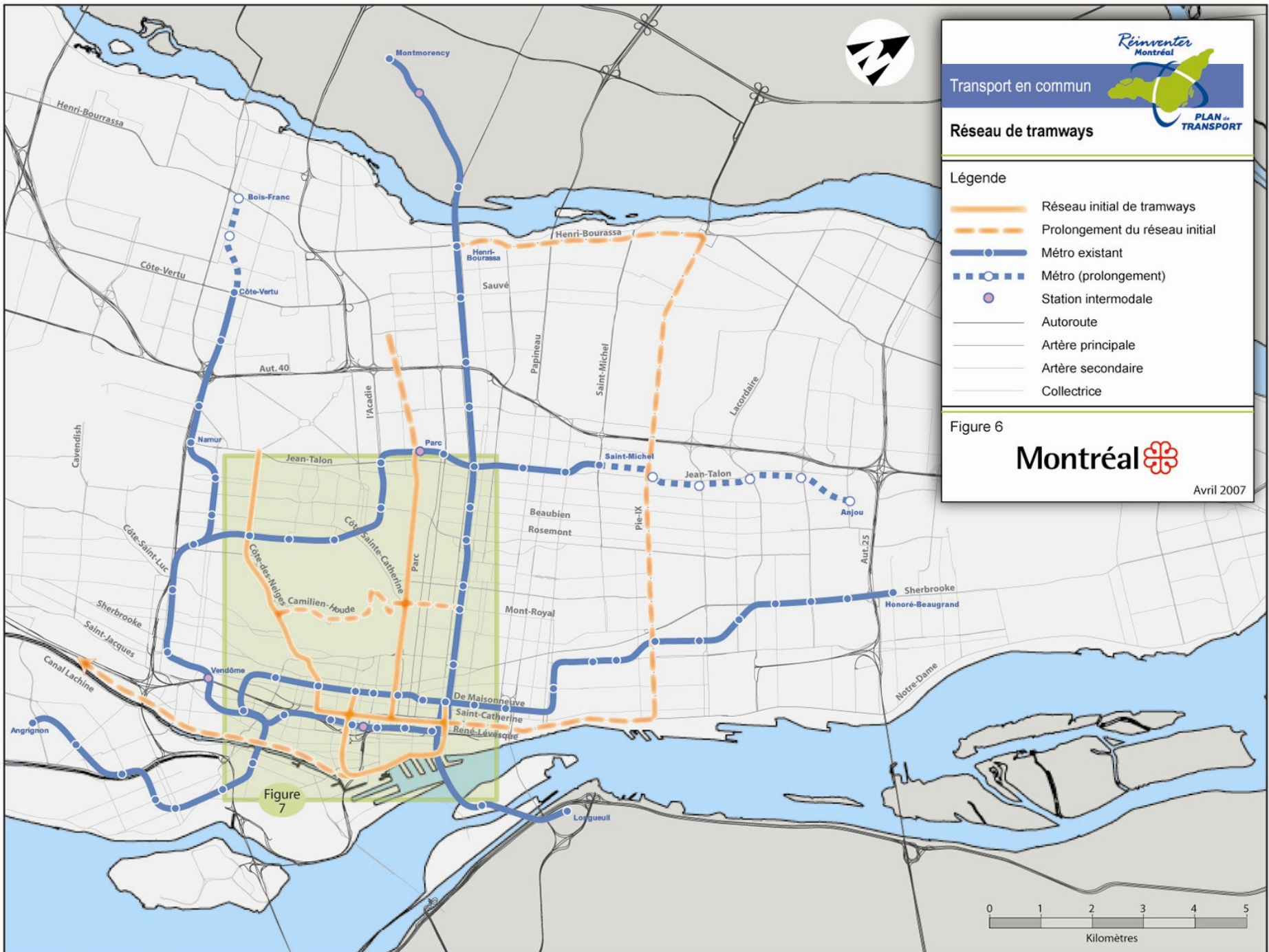


21 chantiers pour réinventer Montréal en dix ans !



1. Implanter un réseau de tramway au Centre de l'agglomération

- ❖ Le réseau initial de 20 km comportera en phases successives les lignes suivantes :
 - une boucle desservant :
 - *le centre des affaires*
 - *le Havre de Montréal*
 - *le Vieux-Montréal*
 - *le nouveau CHUM*
 - *l'UQÀM*
 - *le Quartier des spectacles*
 - *le Quartier international*
 - la ligne du Parc
 - la ligne Côte-des-Neiges
- ❖ Il pourra se prolonger dans l'axe Notre-Dame / Pie-IX et sur le mont Royal



Légende

- Réseau initial de tramways
- - - Prolongement du réseau initial
- Métro existant
- - - Métro (prolongement)
- Station intermodale
- Autoroute
- Artère principale
- Artère secondaire
- Collectrice

Figure 6

Figure
7

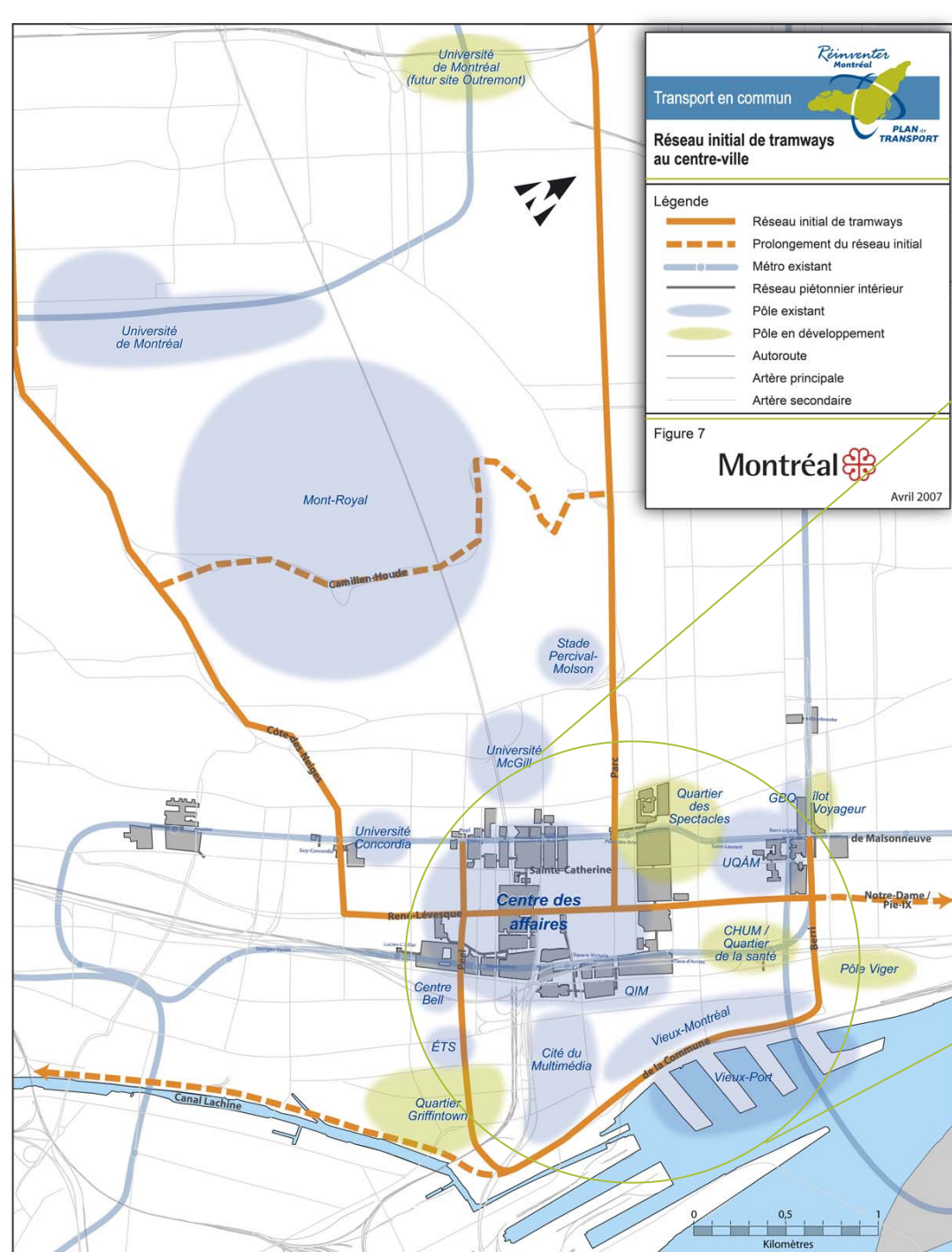
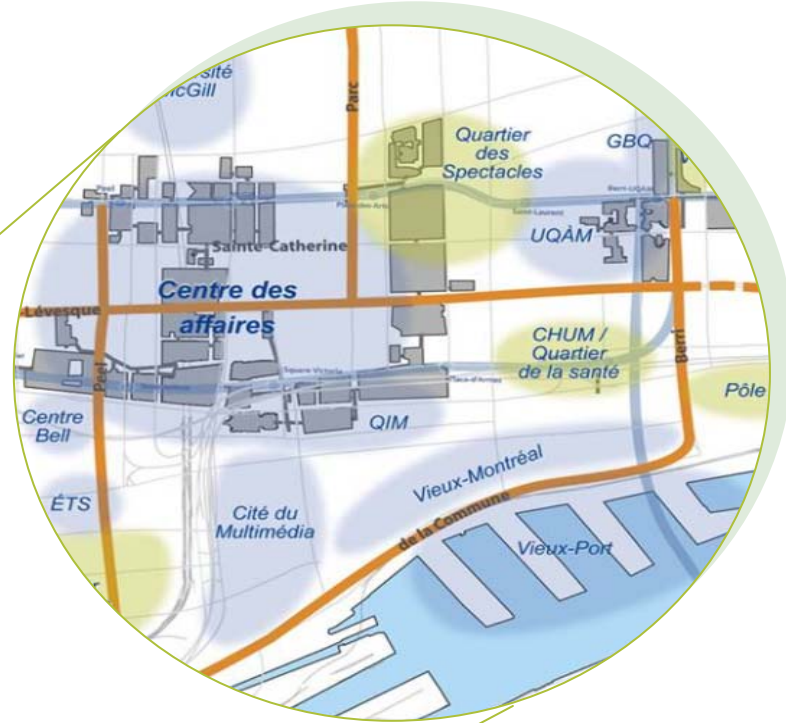
Réseau initial de tramways
au centre-ville

- Légende
- Réseau initial de tramways
 - Prolongement du réseau initial
 - Métro existant
 - Réseau piétonnier intérieur
 - Pôle existant
 - Pôle en développement
 - Autoroute
 - Artère principale
 - Artère secondaire

Figure 7

Montréal

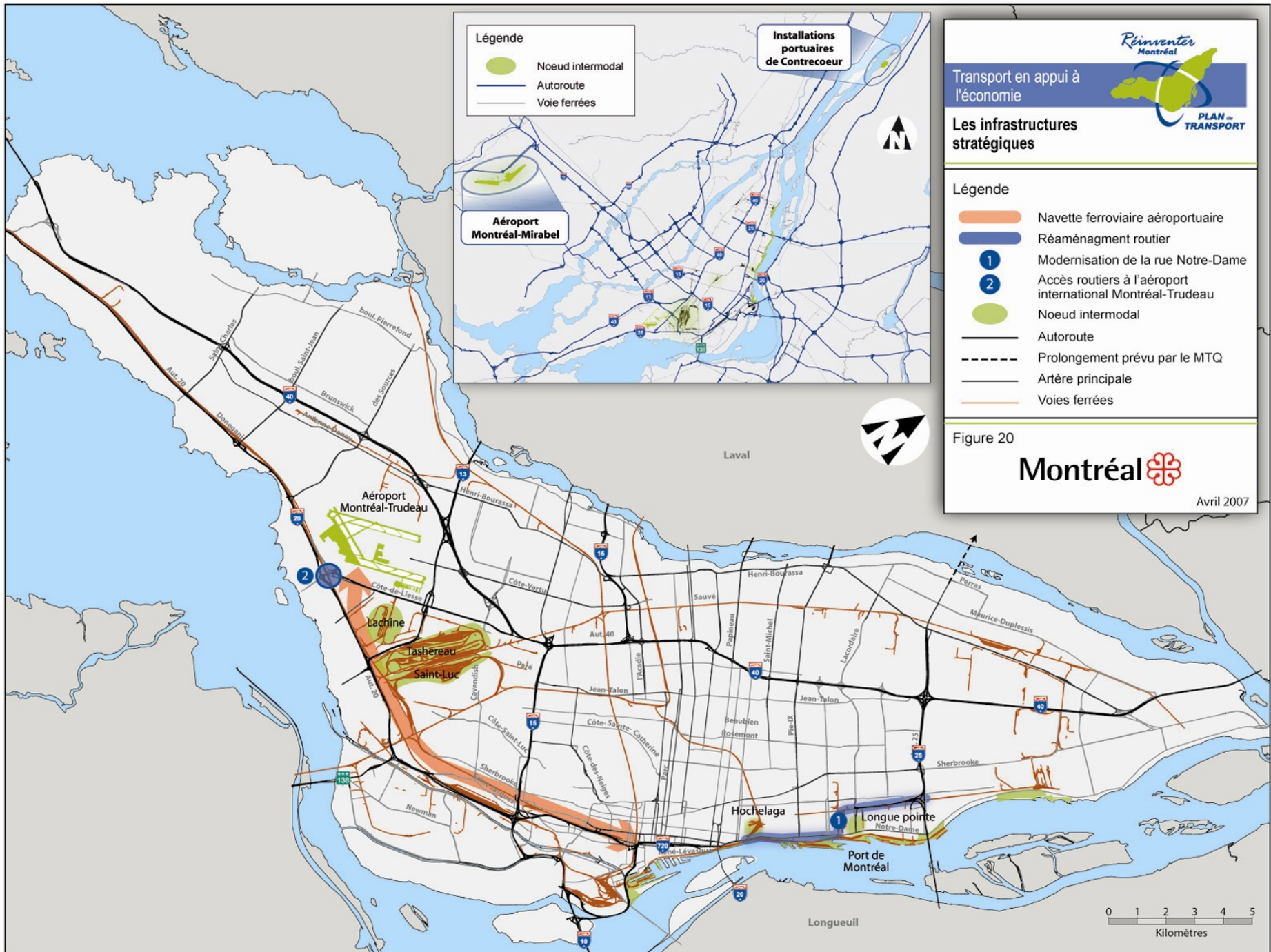
Avril 2007





2. Réaliser la navette ferroviaire entre le centre-ville et l'aéroport Montréal-Trudeau

- ❖ Temps de parcours de 20 minutes
- ❖ Achalandage estimé à deux millions de passagers par année, sans compter les déplacements des employés
- ❖ Opportunité d'améliorer le service de train de banlieue entre le centre-ville, l'aéroport et l'ouest de Montréal, à la demande des villes de l'ouest de l'île
- ❖ Montréal est engagée dans la réalisation des études avec ADM, l'AMT, le MTQ et Transports Canada



Légende

- Noeud intermodal
- Autoroute
- Voie ferrées

Installations portuaires de Contrecoeur

Aéroport Montréal-Mirabel

Reinventer Montréal

PLAN de TRANSPORT

Transport en appui à l'économie

Les infrastructures stratégiques

Légende

- Navette ferroviaire aéroportuaire
- Réaménagement routier
- 1 Modernisation de la rue Notre-Dame
- 2 Accès routiers à l'aéroport international Montréal-Trudeau
- Noeud intermodal
- Autoroute
- Prolongement prévu par le MTQ
- Artère principale
- Voies ferrées

Figure 20

Montréal

Avril 2007

0 1 2 3 4 5
Kilomètres



3. Moderniser le matériel roulant et les équipements du métro de Montréal

- ❖ Acquisition de 336 voitures de métro en remplacement des MR-63
- ❖ Rénovation et réaménagement des 423 voitures MR-73 afin de les maintenir en bon état et d'augmenter la capacité
- ❖ À plus long terme, remplacement des voitures MR-73
- ❖ Implantation progressive de l'accessibilité universelle dans le réseau de métro



4. Prolonger le métro vers l'est

- ❖ Prolongement de la ligne 5 de Saint-Michel à Pie-IX, dans une première phase
- ❖ La nouvelle station permettra la correspondance avec la voie réservée Pie-IX
- ❖ Amélioration de la desserte des nouveaux pôles économiques de l'est et du centre-ouest de l'île



Transport en commun

Réseau de métro

Légende

- Métro existant
- - -○- - - Métro (prolongement)
- Station intermodale
- Autoroute
- Artère principale
- Artère secondaire

Figure 5

Montréal

Avril 2007





5. Améliorer les services de la STM pour accroître l'achalandage de 8% en 5 ans

- ❖ Mise en œuvre immédiate du Plan d'amélioration des services de la STM conformément à la *Politique québécoise du transport collectif*
- ❖ Hausse substantielle des services de l'ordre de 16%
- ❖ La STM compte améliorer:
 - *la rapidité du réseau*
 - *la capacité d'accueil*
 - *l'accessibilité*
 - *la fiabilité*
 - *la sécurité*
- ❖ La STM augmentera le parc d'autobus de 33% (500 autobus) et vise une diversification des véhicules (autobus articulés)



6. Favoriser le covoiturage

- ❖ Le taux moyen d'occupation des véhicules vers Montréal n'est que de 1,27 personne/véhicule (PPAM), ce qui s'explique en partie par l'absence d'un véritable réseau de voies réservées
- ❖ Montréal propose de développer un réseau de voies réservées au covoiturage sur le réseau routier supérieur sur l'île et aux approches de l'île

Mesures favorisant le transport collectif sur des axes du réseau supérieur

Légende






-  Mesures en faveur du transport collectif (autobus, taxi et covoiturage) sur des axes du réseau supérieur
-  Prolongement prévu par le MTQ
-  Autoroute
-  Artère principale
-  Artère secondaire

Figure 10

Montréal 

Avril 2007





7. Installer une plus grande capacité en transport en commun dans le corridor pont Champlain-Bonaventure

- ❖ Le réaménagement de l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain transformera une des principales entrées de Montréal et permettra de consolider et de développer le TC dans le corridor centre-ville / pont Champlain /Rive-Sud
- ❖ L'AMT, la STM et la Ville examinent déjà toutes les mesures qui pourront être mises en œuvre pour augmenter la capacité d'accueil des autobus dans le centre-ville et faciliter leur déplacement dans le corridor Bonaventure (aménagement de voies en site propre)
- ❖ Ces interventions ne compromettront pas l'implantation d'un SLR



8. Implanter un réseau de transport rapide par autobus en site propre (SRB)

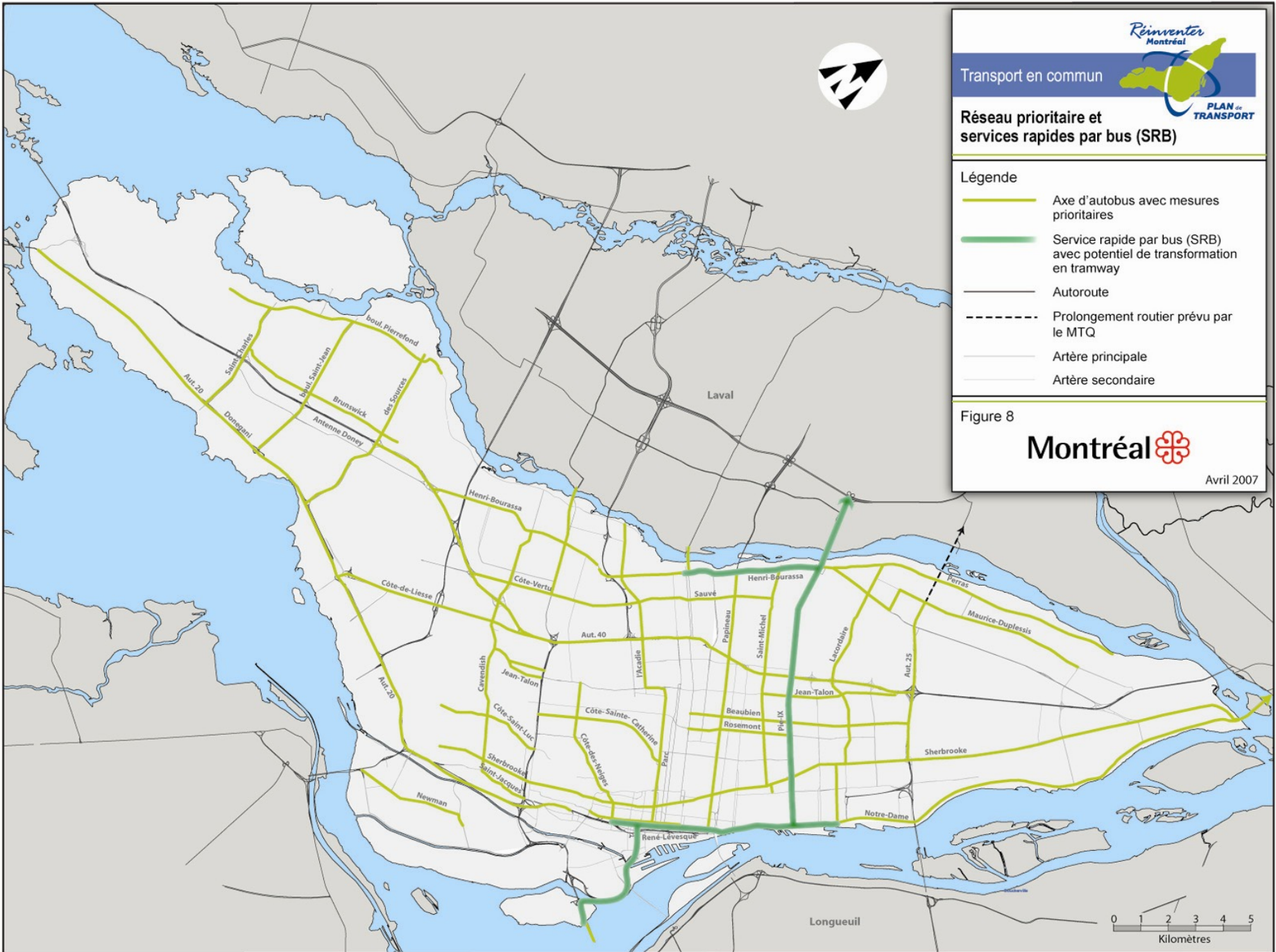
- ❖ Implantation de voies réservées en site propre (axes Pie-IX et Henri-Bourassa)
- ❖ Desserte possible à l'aide d'autobus articulés ou de trolleybus et, à plus long terme, par des tramways





9. Implanter un réseau de mesures prioritaires pour autobus sur environ 240 kilomètres d'artères

- ❖ Installation de mesures accordant la priorité aux usagers des autobus sur l'ensemble des artères et des collectrices desservies, soit :
 - *nouvelles voies réservées*
 - *modifications aux feux de circulation*
 - *modifications à la géométrie des chaussées*
 - *marquage*
 - *modifications aux pratiques de déneigement*
 - *interventions au niveau du stationnement*



Réseau prioritaire et services rapides par bus (SRB)

Légende






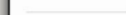
-  Axe d'autobus avec mesures prioritaires
-  Service rapide par bus (SRB) avec potentiel de transformation en tramway
-  Autoroute
-  Prolongement routier prévu par le MTQ
-  Artère principale
-  Artère secondaire

Figure 8



10. Instaurer des plans de gestion des déplacements

- ❖ Les grands projets immobiliers seront accompagnés d'un plan de gestion des déplacements contenant toutes les dimensions des déplacements évaluées en fonction des solutions de rechange à l'auto en solo
- ❖ Révision de la réglementation afin d'imposer des seuils maximums quant au nombre de places de stationnement et révision de la politique de stationnement
- ❖ Implantation de Centres de gestion des déplacements dans tous les secteurs de l'agglomération
- ❖ Demande au gouvernement de légiférer pour obliger les institutions et les entreprises de la CMM à se doter d'un plan de gestion des déplacements
- ❖ Réalisation d'un plan de gestion des déplacements des employés municipaux et révision des avantages favorisant l'utilisation de l'auto



11. Moderniser la rue Notre-Dame

- ❖ 4 voies de circulation par direction, dont une réservée au TC; promenade haute, piste cyclable, trottoir avec lieux d'arrêt et de repos
- ❖ Amélioration marquée de la qualité de vie dans les quartiers riverains et développement des grandes friches industrielles de l'Est
- ❖ Mise en place de mesures d'apaisement de la circulation dans le quadrilatère A-25/Sherbrooke/De Lorimier/Notre-Dame
- ❖ Déploiement d'un système de transport en commun beaucoup plus efficace et d'une piste cyclable de grande qualité
- ❖ Occasion de réaménager les accès routiers du port afin de permettre au trafic lourd de rejoindre plus directement le réseau supérieur
- ❖ Aménagement de passages piétonniers et de belvédères pour accéder aux parcs Bellerive et Champêtre
- ❖ Mise en valeur des secteurs Dickson et l'Assomption, des abords de la Maison Radio-Canada et du pont Jacques-Cartier, et du Square Papineau
- ❖ Amélioration de la fluidité de la circulation



12. Réaliser le train de l'Est

- ❖ Liaison du centre-ville aux arrondissements de l'Est de l'île, ainsi qu'aux villes de Repentigny et de Mascouche
- ❖ Projet autorisé par le gouvernement du Québec (mise en service prévue en 2011)
- ❖ Huit nouvelles gares qui favoriseront un développement plus dense des secteurs concernés et une meilleure utilisation des infrastructures urbaines
- ❖ Stationnements incitatifs et pour vélos implantés à chacune des gares
- ❖ Services d'autobus réorganisés pour encourager l'utilisation de cette nouvelle infrastructure et une meilleure desserte locale



Dorion / Rigaud

Deux-Montagnes

Blainville / Saint-Jérôme

Repentigny

Deison / Candiac

Mont-Saint-Hilaire

Sainte-Anne-de-Bellevue

Baie-d'Urfé

Beaurepaire

Beaconsfield

Pointe-Claire

Pine Beach

Dorval

Lachine

Montréal-Ouest

Vendôme

Lucien-L'Allier

Gare Centrale

Bois-Franc

Du Ruisseau

Montpellier

Outremont

Parc

René-Lévesque

Laval

Bois-de-boulogne

Sauvé

Chabanel

Beaubien

Rosemont

Notre-Dame

Longueuil



Transport en commun

Réseau de trains de banlieue

Légende

- Train de l'Est
- Nouvelle gare
- Train de banlieue (raccordement)
- Train de banlieue
- Station intermodale
- Autoroute
- Prolongement routier prévu par le MTQ
- Artère principale
- Artère secondaire

Figure 9

Montréal

Avril 2007

0 1 2 3 4 5
Kilomètres



13. Doubler le réseau cyclable de Montréal en sept ans

- ❖ Passer de 400 à 800 km d'ici sept ans
- ❖ Ambitieux projet qui permettra de redevenir la ville cyclable par excellence
- ❖ Implantation au centre-ville dès 2007 d'une nouvelle piste cyclable sur le boulevard de Maisonneuve viendra consacrer le vélo comme une composante essentielle du système de transport
- ❖ Réseau cyclable accessible à l'année (réseau blanc) dès l'hiver 2007
- ❖ Développement en partenariat d'un système de vélos en libre-service
- ❖ Révision de la réglementation d'urbanisme pour obliger les promoteurs et les exploitants de stationnements à prévoir un nombre minimal de places de stationnements pour vélos

Vélo

Réseau cyclable actuel
et projeté de l'île de Montréal

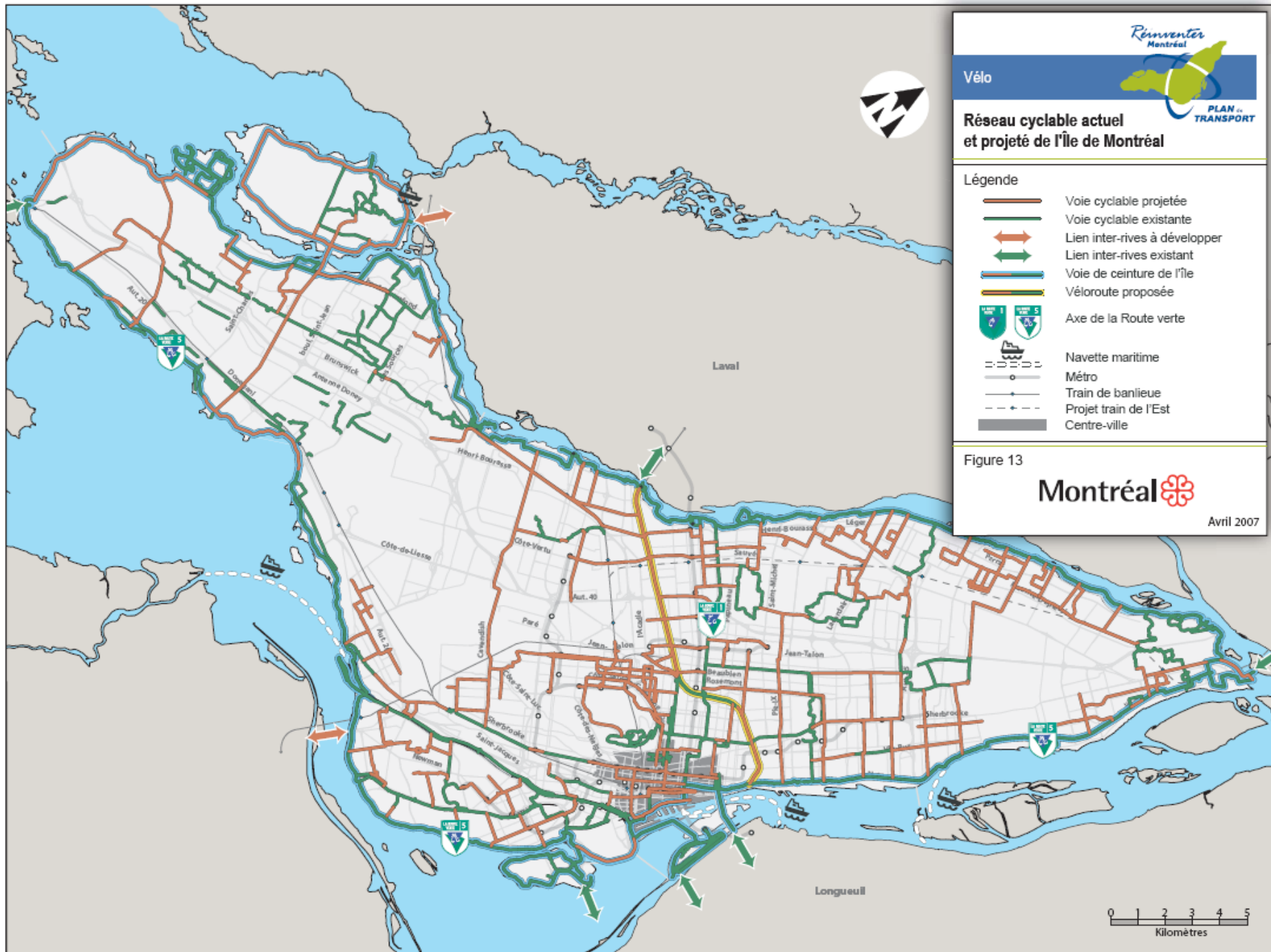
Légende

-  Voie cyclable projetée
-  Voie cyclable existante
-  Lien inter-rives à développer
-  Lien inter-rives existant
-  Voie de ceinture de l'île
-  Véloroute proposée
-  Axe de la Route verte
-  Navette maritime
-  Métro
-  Train de banlieue
-  Projet train de l'Est
-  Centre-ville

Figure 13

Montréal 

Avril 2007



Vélo
Le réseau blanc : le réseau cyclable d'hiver






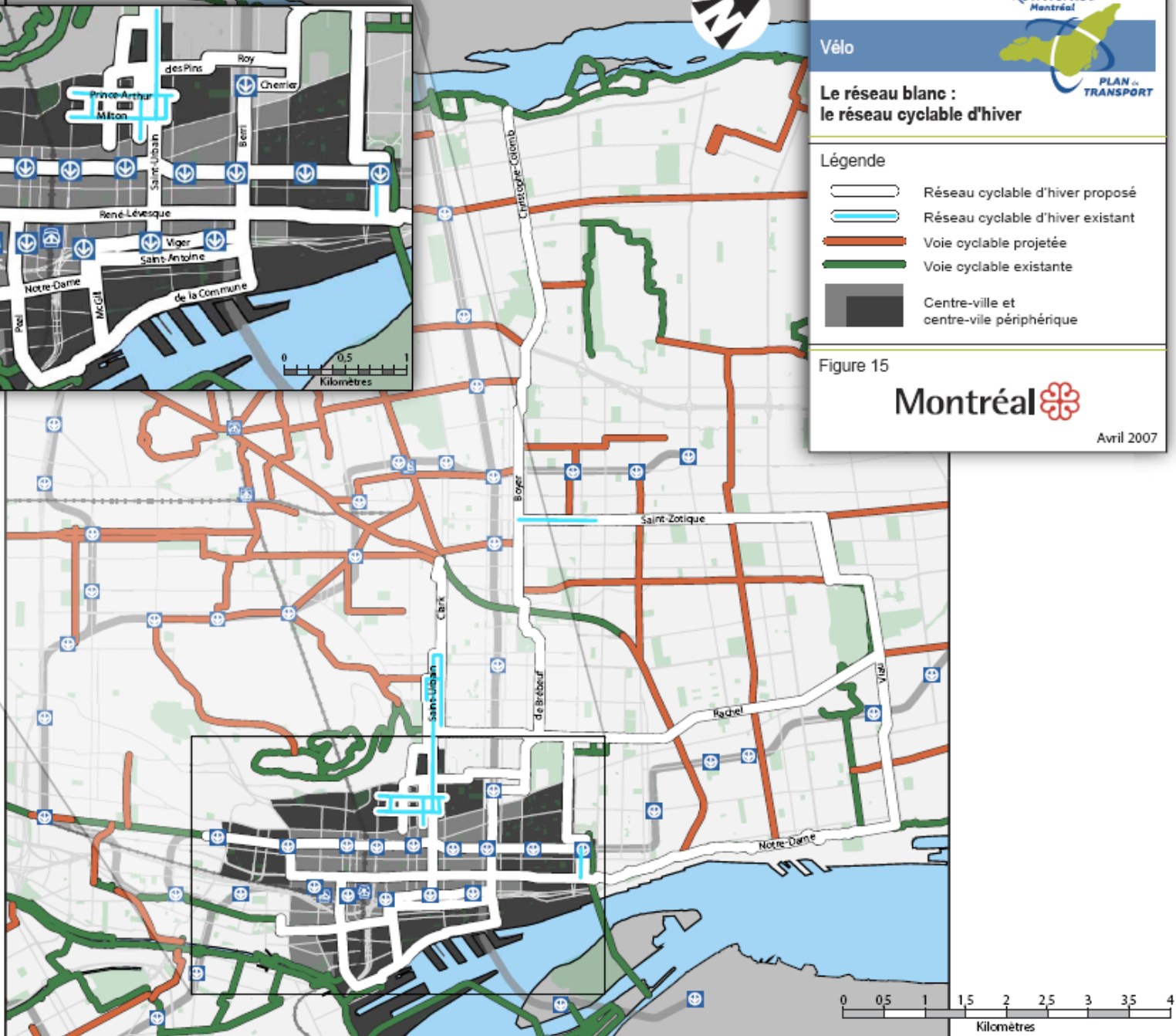
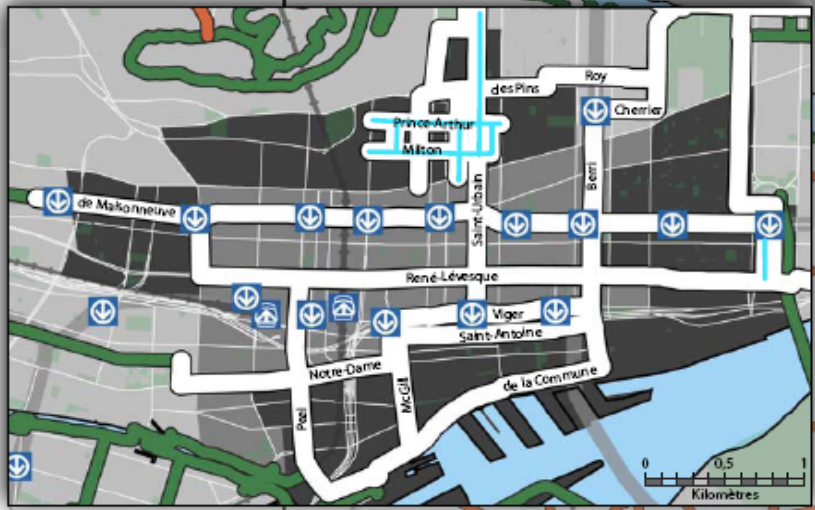
- Légende
-  Réseau cyclable d'hiver proposé
 -  Réseau cyclable d'hiver existant
 -  Voie cyclable projetée
 -  Voie cyclable existante
 -  Centre-ville et centre-ville périphérique

Figure 15
Montréal
Avril 2007





14. Mettre en œuvre la *Charte du piéton*

- ❖ Plusieurs des actions de la *Charte du piéton* sont déjà mises en œuvre :
 - *interdiction du virage à droite aux feux rouges*
 - *installation de feux piétons à décompte numérique*
 - *augmentation du budget consacré au marquage des intersections en début d'année*
 - *augmentation du nombre de policiers affectés à la sécurité et à la circulation*
- ❖ Villes et arrondissements mettront en œuvre des plans d'actions d'ici trois ans : les plans d'action pourraient comporter la piétonnisation de certaines rues
- ❖ Dès 2008, élaboration d'un guide d'aménagement pour assurer les besoins des piétons, incluant les critères d'accessibilité universelle
- ❖ Poursuite du développement du réseau piétonnier intérieur (RÉSO)



15. Consolider le caractère piétonnier du centre-ville et des quartiers centraux

- ❖ Favoriser la poursuite du développement du réseau piétonnier intérieur
- ❖ Sécuriser rapidement les intersections, en commençant par le boulevard de Maisonneuve, la rue Sainte-Catherine et le boulevard René-Lévesque



16. Redonner aux résidents des quartiers montréalais la qualité de vie qui leur revient

- ❖ Création de quartiers verts, périmètres d'application de mesures pour :
 - *apaiser la circulation*
 - *améliorer la sécurité*
 - *redonner aux résidents la quiétude et la qualité de vie qui leur revient*
- ❖ Ces périmètres désigneront des quartiers résidentiels ou des secteurs englobant des parcs, des établissements scolaires, des hôpitaux, des équipements publics, des activités commerciales ou touristiques
- ❖ La désignation des quartiers verts appartiendra aux villes et aux arrondissements qui verront, dans leurs plans locaux de déplacements, à définir et à mettre en œuvre les mesures nécessaires



17. Accroître la sécurité des déplacements

- ❖ 12 000 blessés et une cinquantaine de personnes tuées à chaque année
- ❖ En plus de maintenir une forte présence policière dédiée à la sécurité des déplacements, il est prévu :
 - *mettre en place un bureau de la sécurité des déplacements*
 - *sécuriser les zones de chantier de construction*
 - *réduire la limite de vitesse à 40 km/h sur l'ensemble des rues locales*
 - *réaménager les abords des stations de métro (signalisation, dispositifs de sécurité, etc.)*
 - *améliorer le marquage des traverses piétonnes*
 - *réduire les largeurs de traversée des chaussées*
 - *sécuriser 50 intersections par année*
 - *interdire le cellulaire au volant*
 - *réaliser à chaque année des campagnes de sensibilisation au respect du Code de sécurité routière*



18. Entretien et compléter le réseau routier de l'île

- ❖ La priorité est accordée aux projets suivants :
- *travaux de sécurisation de la rue Notre-Dame (rue Dickson jusqu'à Curatteau)*
- *réaménagement de la rue Shebrooke Est, entre la 36^e avenue (PAT) et la rue Notre-Dame*
- *réfection de la rue Sherbrooke, entre le boulevard Pie-IX et la rue Papineau*
- *raccorder le boulevard Cavendish : phase 1 (lien Royalmount – Cavendish nord)*
- *raccordement du boulevard Langelier (entre Grandes-Prairies et Henri-Bourassa)*
- *prolongement du boulevard Rodolphe-Forget (Bourget)*
- *prolongement du boulevard Jacques-Bizard jusqu'à l'autoroute 40*
- *aménagement d'un boulevard urbain dans l'emprise de l'A-440*
- *construction d'une nouvelle structure entre l'île Bizard et l'île de Montréal*

Réseau routier

Projets prioritaires

Légende








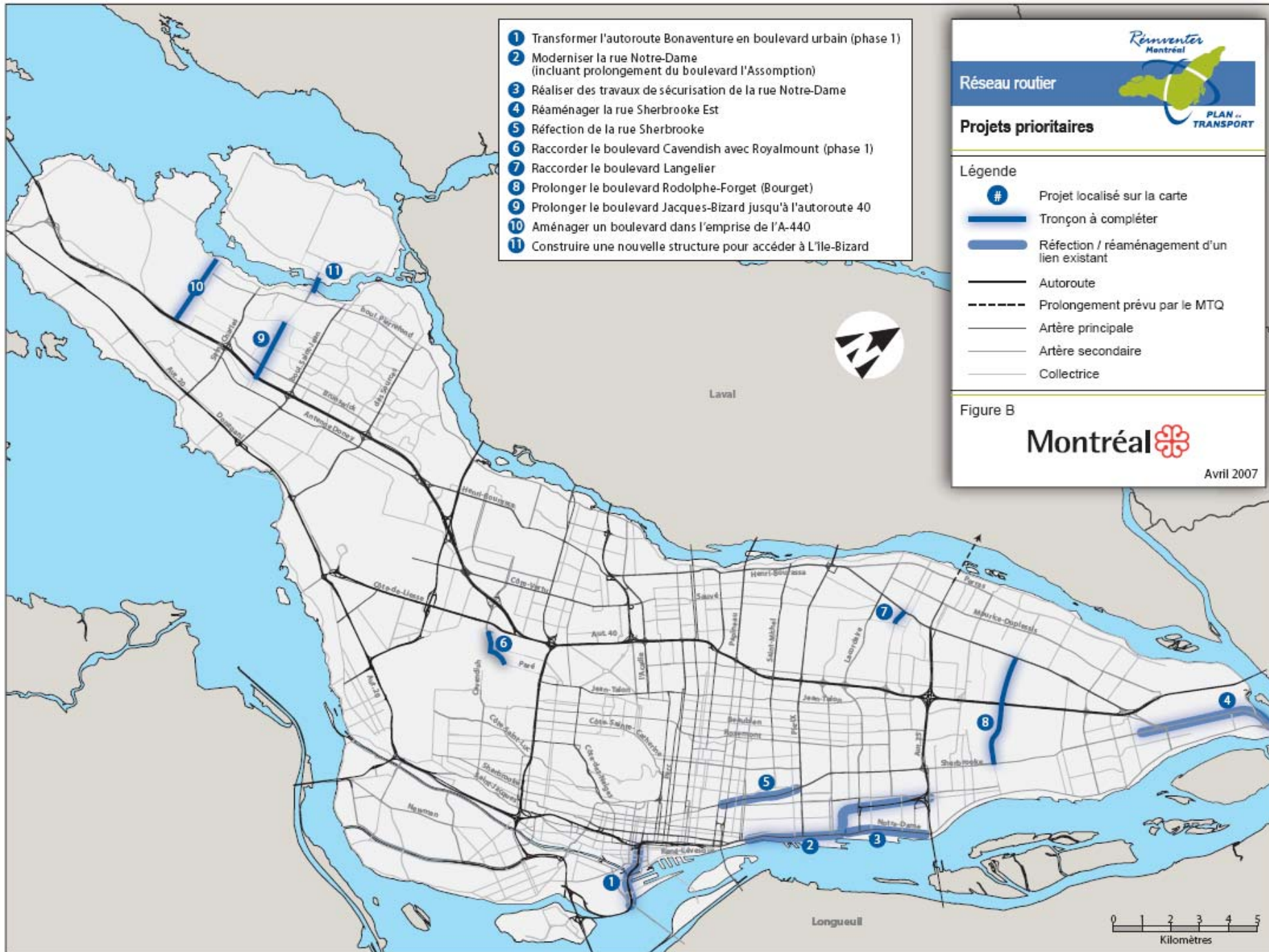
- # Projet localisé sur la carte
-  Tronçon à compléter
-  Réfection / réaménagement d'un lien existant
-  Autoroute
-  Prolongement prévu par le MTQ
-  Artère principale
-  Artère secondaire
-  Collectrice

Figure B

Montréal 

Avril 2007

- 1 Transformer l'autoroute Bonaventure en boulevard urbain (phase 1)
- 2 Moderniser la rue Notre-Dame (incluant prolongement du boulevard l'Assomption)
- 3 Réaliser des travaux de sécurisation de la rue Notre-Dame
- 4 Réaménager la rue Sherbrooke Est
- 5 Réfection de la rue Sherbrooke
- 6 Raccorder le boulevard Cavendish avec Royalmount (phase 1)
- 7 Raccorder le boulevard Langelier
- 8 Prolonger le boulevard Rodolphe-Forget (Bourget)
- 9 Prolonger le boulevard Jacques-Bizard jusqu'à l'autoroute 40
- 10 Aménager un boulevard dans l'emprise de l'A-440
- 11 Construire une nouvelle structure pour accéder à L'Île-Bizard





18. Entretien et compléter le réseau routier de l'île (suite)

- ❖ Maintien des investissements de près de 160 M \$ annuellement au cours des prochaines années
- ❖ Chaque projet sera conçu, non pas seulement comme un lien routier, mais comme un véritable projet d'aménagement urbain intégré
- ❖ La liste de priorités ne dispose pas de l'ensemble des travaux qui seraient requis dans l'horizon du plan ou à plus long terme
- ❖ La liste de priorités pourra être revue aux cinq ans, compte tenu du rythme de développement urbain des secteurs concernés



19. Faciliter les déplacements à vocation économique et le transport des marchandises

- ❖ Amélioration de la performance des infrastructures stratégiques qui assurent la poursuite d'échanges efficaces entre la région et le monde
- ❖ Soutien à la compétitivité en offrant des conditions favorables aux entreprises existantes ainsi qu'aux nouveaux investissements, en collaboration avec la CMM
- ❖ Modernisation de la rue Notre-Dame permettra d'accroître l'accessibilité terrestre du port de Montréal
- ❖ Implantation d'une navette ferroviaire entre l'aéroport et le centre-ville soutiendra la croissance du système aéroportuaire
- ❖ Extension du réseau de camionnage au territoire de l'agglomération et réduction des risques liés au transport routier de matières dangereuses



20. Revoir la gouvernance

- ❖ La vision du Plan de transport doit être partagée par tous les acteurs
- ❖ Discussions parfois difficiles entre les acteurs à cause du très grand nombre de structures de gestion
- ❖ Revendication de responsabilités et d'une imputabilité accrue en matière de transport en commun
- ❖ Urgence d'en arriver à un consensus concernant la gouvernance en matière de transport en commun pour la région de Montréal



21. Se donner les moyens de nos ambitions

- ❖ La mise en œuvre de ces projets nécessitera des ressources financières importantes
- ❖ Une partie des projets proposés pourra être financée par l'intermédiaire des programmes actuels des différents partenaires
- ❖ Les effets des projets permettront de réduire les dépenses dans le domaine de la sécurité, de la santé, de l'environnement et du fonctionnement même du système de transport



21. Se donner les moyens de nos ambitions (suite)

Coût d'immobilisation des projets du plan par grande catégorie
(en millions de dollars)

	Période 0-5 ans	Période 5-10 ans	Période 10-20 ans	Total
Transport en commun et transport actif	1 760	2 240	2 720	6 720
Réseau routier	600	650	160	1 410
TOTAL	2 360	2 890	2 890	8 130



21. Se donner les moyens de nos ambitions (suite)

Besoins financiers annuels - immobilisations et exploitation
(en millions de dollars)

	AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL	AUTRES PARTENAIRES	TOTAL
21 Chantiers (moyenne 0 - 5 ans)	155	330	485
21 Chantiers (moyenne 5 - 10 ans)	315	375	690
21 Chantiers (moyenne 0 - 10 ans)	240	355	595
Autres mesures du Plan 10 - 20 ans	185	240	425
TOTAL PLAN	215	300	515



21. Se donner les moyens de nos ambitions (suite)

Dépenses de fonctionnement et d'immobilisation en transport - Ville de Montréal et agglomération (2007)
(en millions de dollars)

Agglomération	1 464
Ville de Montréal	332
TOTAL	1 796



21. Se donner les moyens de nos ambitions (suite)

- ❖ Contribution de Montréal : 2,4 milliards en 10 ans
- ❖ Les 21 chantiers représentent une augmentation de 13 % des dépenses annuelles



21. Se donner les moyens de nos ambitions (suite)

Sources possibles de financement

Actuelle

- ❖ Taxe foncière

Principales autres sources

- ❖ Contributions gouvernementales additionnelles
Stratégie nationale de transport en commun pour le Canada (demande des maires de 2 G\$ de fonds fédéraux additionnels par année)
- ❖ Taxe de vente
Récupération de la baisse de la TPS de 1% = 275 M\$ par année
- ❖ Frais / Tarifs / Droits d'utilisation (autorisation juridique existante)
Péages à l'entrée de l'île = revenus nets estimés à 300 M\$ / année



Réinventer Montréal

