
**OFFICE DE CONSULTATION PUBLIQUE DE MONTRÉAL
RÉVISION DU PLAN D'URBANISME
MÉMOIRE PRÉSENTÉ PAR LA STM**

**VERS UNE RÉELLE COORDINATION
TRANSPORT EN COMMUN ET AMÉNAGEMENT**

SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE MONTRÉAL

22 JUIN 2004

Avant-propos

La Société de transport de Montréal (STM), en participant à cette consultation publique, tient à signifier expressément son appui au plan d'urbanisme de Montréal, dont elle entend pleinement contribuer à sa mise en œuvre.

Ce mémoire déposé devant l'Office de consultation publique de Montréal présente dans un premier temps un portrait de la Société de transport de Montréal, puis s'attarde à décrire les multiples facettes du lien qui unit les problématiques du transport et de l'aménagement. Enfin, il esquisse une vision d'avenir : la STM est prête à relever le défi du développement et de la coordination dans un contexte qu'elle sait difficile et incertain.

1 - LA STM EN BREF¹

Mission

Entreprise publique de transport en commun, la STM est au cœur du développement économique de la région de Montréal et contribue à la qualité de vie des citoyens et à la protection de l'environnement. Elle développe et exploite pour sa clientèle un réseau intégré. Elle assure avec courtoisie des déplacements fiables, rapides, sécuritaires et confortables. Ses clients, ses employés et ses partenaires institutionnels et commerciaux sont fiers d'y être associés car elle est reconnue pour livrer des services de qualité à juste coût.

La STM se classe parmi les 18 plus grandes entreprises au Québec. Elle compte 7 622 employés dont la moitié travaillent en contact direct avec la clientèle. Pour réaliser ses activités en 2004, la STM gère un budget de 811,3 millions de dollars et la valeur de remplacement de ses actifs est estimée à 8,8 milliards de dollars.

Réseau des autobus

La STM exploite un parc de 1 590 autobus dont 755 à plancher surbaissé et 4 minibus urbains. Le réseau couvre l'île de Montréal, soit tout près de 500 km² avec 165 lignes dont 98 sont accessibles aux fauteuils roulants et 20 en service de nuit. De plus, 11 voies réservées totalisant 45 kilomètres permettent un traitement préférentiel au transport en commun. L'offre de service représente près de 73 millions de kilomètres parcourus par année et compte un effectif de 3 947 personnes.

Réseau du métro

Le réseau souterrain comporte 65 stations de métro et le parc des voitures de métro compte 759 unités. On y enregistre annuellement environ 60 millions de kilomètres/voiture et 2 212 personnes y travaillent.

Service de transport adapté

Le service de transport adapté répond aux besoins de quelques 13 500 clients qui effectuent annuellement près de 1,5 million de déplacements, soit une moyenne de 5 500 par jour. Le service porte à porte est assuré par un parc de véhicules de 93 minibus spécifiquement adaptés aux besoins de la clientèle, de 550 taxis réguliers et de 20 taxis accessibles. Le transport adapté couvre l'ensemble du territoire de la Ville de Montréal et effectue également des déplacements interrives. Le service de transport adapté compte sur 228 employés.

¹ STM, Plan d'affaires 2004-2008.

2 - TRANSPORT ET AMÉNAGEMENT

Avant d'aborder spécifiquement ce qui concerne le plan d'urbanisme, la section qui suit présente l'amorce d'une réflexion sur les liens entre le transport et l'aménagement.

La prise en compte de l'aménagement et du transport est un principe clé en planification spatiale. Déjà, en 1938, dans *The Culture of Cities* Lewis Mumford² l'évoquait. Tantôt décrit comme un lien, une relation, un rapport puis comme une interaction biunivoque, c'est en fait un processus complexe d'influences mutuelles. Mais dans une perspective où se sont accumulées les interventions au sol par le biais d'actions volontaristes tant privées que publiques, de politiques et de plans, on a fait appel, pour mieux comprendre et expliquer le rapport entre l'aménagement et le transport, aux notions d'intégration et de coordination. Celles-ci englobent les multiples facteurs agissant tantôt simultanément, tantôt de façon échelonnée.

Logique en silo: le triomphe de l'automobile

Bien que le principe d'interrelation entre transport et aménagement était accepté par les praticiens de la planification, dans les faits, la période de croissance d'après-guerre a vu l'urbanisme et la planification du transport se réaliser chacun de façon autonome.

L'urbanisme s'est centré sur la problématique du développement urbain, laissant à l'ingénierie toute la conception des réseaux. Ainsi, l'urbanisme de cette époque a développé une telle complaisance face à l'auto que c'est la ville qui a dû s'y adapter et non le contraire! À la fin des années cinquante, le tramway qui a fait vivre le cœur des villes était désormais perçu comme une nuisance; il «ralentissait» les automobiles et provoquait, croyait-on, la congestion.

En transport, on a appliqué le dogme dominant d'alors et qui a fini par tenir lieu de politique : *let's predict and provide*.³ C'est-à-dire, procédons à l'augmentation automatique de la capacité du réseau routier dès que la demande le dicte. La seule parade alors connue était d'augmenter l'offre du réseau, soit plus de kilomètre de route et plus de voies autoroutières. Ce qui donna «le tout à l'auto», avec les résultats que l'on connaît : une ville où la place des piétons et du transport public a été fortement entamée, une ville de moins en moins viable. En contrepartie, elle héritait d'un système autoroutier régional générant sa propre demande, un des vecteurs de l'étalement et de la congestion.

On sait que la place de l'auto dans les villes ira grandissante. Le déclin des villes et le déclin du transport en commun sont associés. Il en va de même pour l'étalement et la congestion qui résultent, en partie, d'un choix modal limité. Ce choix modal est aussi fortement corrélé à la densité d'usage au sol et leur agencement fait en sorte que les modes de transport privé et public s'excluent mutuellement. La concaténation de ces

² Cité dans Gorham, 1998.

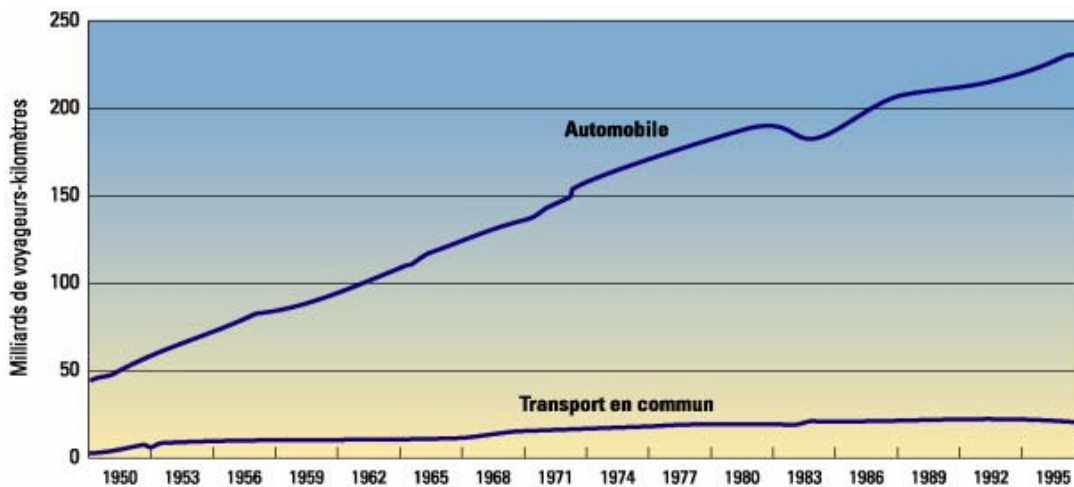
³ Goodwin, 1997.

phénomènes entraîne une dépendance grandissante à l'usage de l'automobile au détriment de tous les autres modes de transport, mais plus particulièrement du transport public.

Enfin, l'intégration transport/aménagement ne se réalisera que par une politique cohérente, c'est-à-dire par une série d'actions et de mesures compatibles, interreliées et coordonnées.

La figure 1 donne une idée de l'ampleur du phénomène de motorisation d'après-guerre. On observe la disproportion frappante entre les deux modes; en terme de voyageurs-kilomètres, l'automobile est utilisée 13 fois plus que le transport public en milieu urbain! Deux constatations fondamentales s'en dégagent, la première technique, la seconde politique.

Figure 1 : Utilisation du transport en commun et de l'automobile en milieu urbain 1950-1995



D'après Les modes de transport des Canadiens, Environnement Canada, 1996(site du Ministère).

1. Il est normal dans ces conditions que la pression sur la demande d'infrastructures aille en augmentant. En somme, le domaine public qu'est une voie de circulation est envahi par l'automobile au détriment non seulement du transport public, mais aussi des déplacements piétonniers, à vélo et commerciaux (camionnage léger, lourd, livraison). De plus, une automobile est stationnée 95 % du temps.
2. À l'étalement urbain succéda le développement des banlieues, favorisant la décentralisation et la déconcentration d'où un processus décisionnel qui se réalise sur la base de la territorialité donc de façon fragmentée. Ce contexte offrait alors peu de prise à la mise en place d'une institution métropolitaine apte à produire une vision claire et forte d'une problématique dont la nature est d'abord régionale,⁴ tels les autoroutes, les trains de banlieue, le métro et la congestion⁵ elle-même.

⁴ Même phénomène aux USA, voir Transportation Research Board, Making Transit Work, p. 91ss.

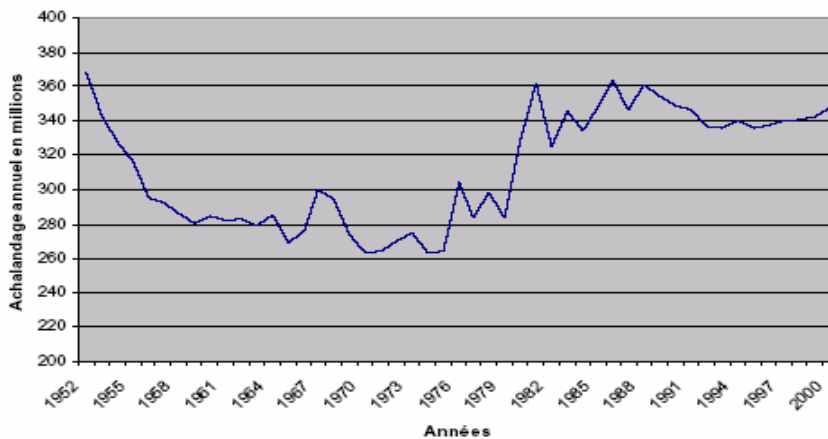
⁵ Downs, 2004, The Need for Regional Anti-Congestion Policies.

On comprendra alors aisément qu'une entreprise de transport public, quelle qu'elle soit, ne pourra parvenir seule à modifier ces tendances lourdes. Le rapport de force est nettement disproportionné. Voilà pourquoi une stratégie basée uniquement sur l'augmentation de l'offre de transport public n'aurait qu'un effet limité, sinon nul. Nous y reviendrons.

Regards sur Montréal

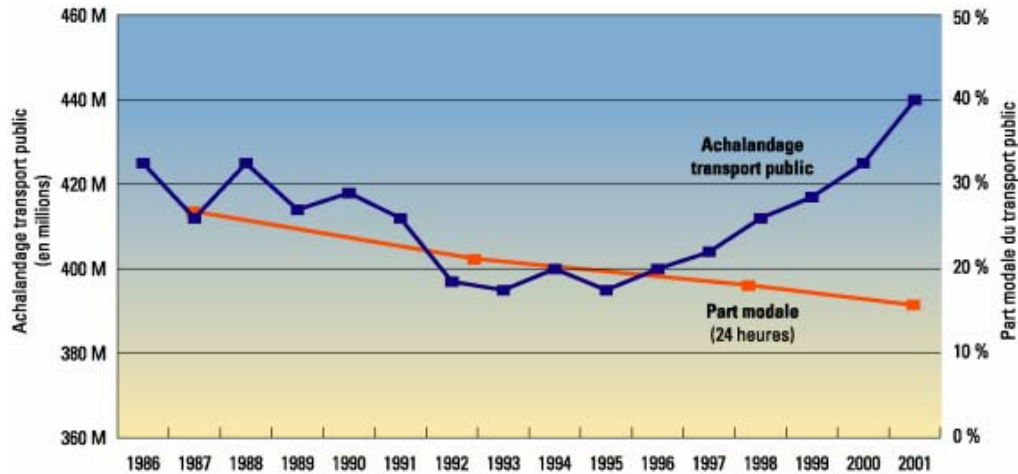
Un rapide examen de l'évolution de l'achalandage du transport en commun des 50 dernières années à Montréal (figure 2) permet de constater que malgré l'ouverture du réseau initial du métro en 1966 et l'ajout de prolongements dans les années 1970, l'achalandage du transport en commun est demeuré stable jusqu'aux années 1980. C'est que cette période a coïncidé avec la mise en place d'importants projets de développement du réseau autoroutier dont le Pont Champlain en 1962, le Pont-tunnel L.-H. Lafontaine en 1967 et l'autoroute Ville-Marie en 1973. En conséquence, pendant que des investissements importants en transport public étaient consentis, ils ont été «annulés» par ceux, beaucoup plus importants, du développement autoroutier. Comme si on n'avait pas su à cette époque faire valoir un choix clair: favoriser une ville plus forte ou la croissance des banlieues.

Figure 2 : Évolution de l'achalandage du transport en commun STCUM de 1952 à 2000



La dernière décennie a vu une nette augmentation de l'achalandage du transport en commun, mais sa part modale a continué à décroître; c'est ce que présente la figure 3. Bien que le marché global des déplacements s'est accru, la part relative du transport public diminue de façon constante depuis plusieurs années. Cette double évolution s'explique par le fait que la motorisation se fait plus rapidement que la croissance du transport en commun. À moyen terme, rien n'indique que cette tendance va changer.

Figure 3 : Évolution de l'achalandage et de la part modale, région de Montréal, 1986-2001



Source : compilation STM, 2001.

Plus de 3 millions de personnes font chaque jour près de 8 millions de déplacements dans la région de Montréal. Il est prévu⁶ que d'ici 2016, le nombre de ces déplacements atteindra 10 millions. On s'attend également à ce que la majorité de ceux-ci se fassent en automobile. Le centre-ville de Montréal sera encore la principale destination mais l'ensemble des déplacements répondra aussi au polycentrisme des activités qui sont déjà en place.

Logique des vases communicants : gestion de la demande et du sol

Depuis une quinzaine d'année, la relation aménagement et transport connaît un regain d'intérêt pour les raisons suivantes⁷:

- non seulement la croissance de l'automobile ne s'est pas essouffée mais l'ensemble des prévisions indiquent que son ampleur se maintiendra;
- un constat généralisé s'est établi : la technologie ne réglera pas les problèmes générés par l'automobile;
- les coûts démesurés d'implantation et de réfection d'infrastructures lourdes font qu'elles sont de plus en plus questionnées par les citoyens alors que l'État tend à s'en déresponsabiliser;
- les problématiques générées par le transport des biens et des personnes en milieu urbain dépassent manifestement les capacités de résolution de politiques élaborées en silo;
- un mouvement d'opposition au «laissez faire» en ce qui a trait à l'automobile venant aussi bien de l'Europe que de l'Amérique et trouvant appui tant chez les citoyens que des professionnels, mouvement qui se traduit depuis peu par des politiques et des programmes (*urban village, traffic calming, New Urbanism, etc.*).

⁶MTQ, 1997, Scénario prévisionnel 2016 tendanciel déplacements des personnes, région de Montréal.

⁷Une récente et très abondante littérature de modélisation et de «policy making» en fait foi tant aux USA qu'en Europe.

Ces constatations, associées à un contexte où l'hégémonie de l'automobile s'est fait grandissante et persistante, ont amené plus spécifiquement les praticiens de l'urbanisme et de la planification des transports à revoir leurs façons de faire, à faire converger réflexions et efforts en développant une batterie de techniques.

Celles-ci touchent à l'utilisation et au contrôle du sol; à la densification, à la multifonctionnalité des usages, aux *TOD*⁸, au design des rues, à la requalification des zones, au développement des *brownfields*, au développement interstitiel, à la gestion plus rigoureuse du stationnement sur et hors rue, à un zonage mieux adapté, à la promotion du transport public, et à la «piétonisation». Puis, celles relatives à la gestion de la demande : mesures préférentielles (voies réservées, site propre, feux prioritaires), *traffic calming*⁹, tarification routière et des stationnements, programmes employeurs, promotion des modes alternatifs, taxation de l'essence et des véhicules selon la puissance, etc.

Un consensus en faveur du transport en commun

Les instances publiques, sous la pression des problématiques environnementales, de celles reliées à une urbanisation soutenue et aux coûts croissant du maintien et du développement des infrastructures lourdes, manifestent un intérêt nouveau pour les questions urbaines et le transport public.

Ainsi, depuis 2001, le gouvernement du Canada, sans que cela relève de sa juridiction, a entamé une vaste réflexion¹⁰ sur le rôle et l'importance du transport urbain¹¹ dans les villes. Il a déjà identifié le transport public comme un acteur majeur dans la réalisation des objectifs relatifs au protocole de Kyoto¹².

Le gouvernement du Québec, par le biais du ministère des Transports, a déposé un plan¹³ pour la région de Montréal. Plusieurs mesures devront être prises afin de modifier les tendances à la motorisation, d'où un rôle accru dévolu au transport public. Le ministère des Affaires municipales et de la Métropole a élaboré un cadre d'aménagement visant la coordination des interventions dans la région de Montréal. Celui-ci laisse une place prépondérante au transport en commun¹⁴. Pour sa part, le ministère de l'Environnement a déposé un plan d'action relatif aux changements climatiques¹⁵ où l'on reconnaît le rôle important qu'aura à jouer dans un avenir rapproché le transport public dans la lutte contre les gaz à effet de serre.

⁸ TOD pour Transport Oriented Development; aménagement axé sur le transport.

⁹ Atténuation de la circulation.

¹⁰ Vision fondée sur l'équilibre, Examen de la Loi sur les transports au Canada, 2001.

¹¹ Droit devant, Une vision pour les transports au Canada, Transport Canada, 2003.

¹² Plan du Canada sur les changements climatiques, 2002.

¹³ Plan de gestion des déplacements, Pour une décongestion durable, 2000.

¹⁴ Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, Région de Montréal, 2001.

¹⁵ Plan d'action québécois 2000-2002 sur les changements climatiques, 2000.

La Communauté métropolitaine de Montréal souhaite, pour 2025 devenir un des principaux centre intermodaux d'Amérique du nord. Elle veut développer un réseau de transport collectif accessible et rapide afin de diminuer significativement l'usage de l'automobile¹⁶.

L'Agence métropolitaine de transport (AMT) a adopté un plan stratégique¹⁷ axé sur la relance du transport en commun dans la région de Montréal.

Le Sommet de Montréal a clairement identifié le place prépondérante du transport en commun dans le développement de la ville. Cette position a été reprise dans le nouveau Plan d'urbanisme¹⁸ de la Ville de Montréal, comme on le verra plus loin. Les outils d'aménagement et de contrôle du sol seront utilisés afin de réduire l'usage de l'automobile en milieu urbain dense. La Ville est à préparer un plan de transport dont l'adoption est prévue en 2005. Ce plan sera assorti d'une politique de stationnement en lien avec le plan d'urbanisme. De plus, la Ville s'est résolument engagée dans l'élaboration d'un plan stratégique de développement durable qu'elle entend adopter avant la fin de cette année.

En somme, de ces positions prises par les instances publiques, il ressort un consensus clair et unanime en faveur du transport en commun. Cependant, si les orientations et les intentions sont exprimées explicitement, il en va tout autrement des démarches concrètes qui sont encore vagues. Car, pour atteindre l'objectif de diminuer la présence de l'automobile et redonner la place que le transport en commun doit avoir dans la ville, les actions à prendre ne se réaliseront que dans un cadre financier affermi et pérenne.

¹⁶ Cap sur le monde : Bâtir une communauté compétitive, 2003.

¹⁷ Révision du Plan stratégique de développement du transport métropolitain, 2002-2007.

¹⁸ Révision du Plan d'urbanisme de Montréal, Version préliminaire, 2004.

3- PLAN D'URBANISME DE MONTRÉAL / PLAN D'AFFAIRES STM Un premier pas vers la coordination

Le plan d'urbanisme de Montréal est une première à plusieurs égards. C'est le premier plan d'urbanisme réalisé à l'échelle de Montréal¹⁹, c'est aussi la première fois qu'un ensemble aussi vaste d'interventions d'aménagement se réaliseront de façon à modifier l'utilisation du sol afin d'induire simultanément une hausse de l'utilisation du transport en commun et une réduction de l'usage de l'automobile dans la ville. C'est aussi une première du fait qu'à ce plan d'urbanisme, sera jumelé le plan de transport de la Ville de Montréal et le Plan stratégique de développement de la STM.

Ce plan d'urbanisme représente un vaste effort de réflexions et de propositions d'actions qui, si elles se réalisent, auront sans aucun doute un impact remarquable dans le paysage urbain montréalais et cela, au bénéfice de tous ses citoyens et citoyennes et de leur qualité de vie. Ce plan d'urbanisme est aussi la résultante d'une collaboration soutenue entre la STM et diverses instances municipales de Montréal.

Parti pris pour le transport public

La Ville de Montréal, dans son plan d'urbanisme, prend clairement parti pour l'amélioration et le développement du transport en commun sur son territoire. La STM est convaincue que ce choix explicite jouera un rôle moteur dans la promotion de Montréal comme ville de calibre international.

Le plan en bref

Il se décline à travers :

- 7 orientations;
- 21 objectifs;
- 55 actions;
- 24 plans détaillés;
- 27 synthèses des interventions dans les arrondissements.

Le plan d'urbanisme et le transport collectif : (extraits)

À propos :

Du protocole de Kyoto :

«... le développement se fera de manière à accroître l'utilisation du transport collectif et des modes de déplacements non motorisés.» p. 6

¹⁹ La Communauté urbaine de Montréal (CUM) a déjà produit un schéma d'aménagement correspondant au même territoire.

De l'emploi :

«...en favorisant le réinvestissement public et privé dans les secteurs à vocation économique en mutation, notamment ceux situés à proximité de secteurs denses et bien desservis en transport collectif.» p. 7

D'un environnement sain :

«Le plan favorise les modes de transport alternatifs à l'automobile...» p. 7

Du maintien de la zone agricole :

«préservé les caractéristiques inhérentes à ces milieux et de concentrer le développement dans les secteurs déjà desservis et plus facilement accessibles en transport collectif.» p. 7

Du milieu de vie :

«Le milieu résidentiel doit également être bien desservi en transport collectif et offrir un accès adéquat aux différents secteurs d'emplois.» p. 11

De la Charte des milieux de vie montréalais :

«une utilisation du transport collectif valorisée par une desserte adéquate et une facilité d'accès au réseau, de même que par une densité suffisante et une mixité d'usages aux abords des points majeurs d'entrée au transport collectif.» p. 13

Des terrains vacants :

«Mettre en place un programme d'aide financière favorisant l'intensification et la densification des activités aux abords des stations de métro, des gares et des corridors de transport collectif.» p. 28

Du transport de l'avenir :

«Le Plan prévoit un usage plus intensif et plus stratégique du sol favorisant une utilisation accrue des infrastructures de transport collectif et permettant ainsi de réduire la production de gaz à effet de serre ... la Ville prend résolument position en faveur du transport collectif et le reconnaît comme mode de transport de l'avenir pour Montréal.» p. 33

De la priorité accordée aux interventions en transport collectif :

«...la Ville de Montréal se tourne résolument vers les transports collectifs.»

«...la Ville de Montréal reconnaît l'importance d'investir dans le maintien et le développement des réseaux de transport collectifs et incite les gouvernements supérieurs à soutenir cette orientation.»

«...la Ville de Montréal préconise les interventions desservant les milieux les plus densément peuplés, traduisant sa volonté d'offrir un service au plus faible coût possible par passager transporté.»

«...la Ville de Montréal veut favoriser la venue de modes de transport collectif qui s'intégreront harmonieusement au cadre bâti...» p. 34

Les intentions de la ville de Montréal ne peuvent être plus explicites : le transport public est un secteur prioritaire d'action. Près de 85 interventions associées à diverses problématiques de transport public viennent encadrer la volonté de la Ville d'agir en faveur du transport collectif. Ces interventions vont de la simple suggestion à la réalisation de projets. Ces derniers d'ailleurs, comptent pour les deux tiers de l'ensemble. Ces interventions sont regroupées selon deux ordres différents, par arrondissement et par secteur de planification détaillée :

a) Arrondissements : il s'agit d'environ 55 projets où «le plan prévoit un usage plus intensif et plus stratégique du sol favorisant une utilisation accrue des infrastructures du transport collectif». (Voir annexe A)

b) Planification détaillée : elle touche 24 secteurs et regroupe une trentaine d'interventions et consiste à «la mise en valeur de certains secteurs nécessitant une

approche particulière en raison de la complexité des problématiques d'aménagement qui les caractérisent». (Voir annexe B)

Comme on le verra à la prochaine section, le Plan d'urbanisme est en concordance avec les orientations de développement de la STM.

Parti pris pour Montréal

La STM, quant à elle, s'est engagée dans un processus de réflexion sur la position et l'avenir de l'entreprise dans le contexte de la nouvelle Loi sur les sociétés de transport en commun mais aussi du nouveau Montréal. Cet effort s'est concrétisé par la réalisation d'un ensemble de démarches contenues dans deux plans distincts:

- Plan d'affaires 2004-2008;
- Plan stratégique de développement du transport en commun 2004-2013.

Ces plans, qui engagent l'avenir, n'ont cependant pas été élaborés en vase clos. Ils sont le fruit de nombreux échanges avec nos multiples partenaires dont, au premier titre la Ville de Montréal. L'arrimage de nos actions avec le Plan d'urbanisme se reflète donc dans l'ensemble des interventions proposées. Plus spécifiquement, les projets du plan d'urbanisme touchant directement le transport en commun ont tous été discutés et élaborés avec les instances municipales concernées. La démarche de la STM vise à sensibiliser ses partenaires aux défis et aux enjeux auxquels la STM est confrontée et de les associer à leur mise en œuvre.

Le Plan d'affaires s'articule autour de six objectifs stratégiques :

- Améliorer la satisfaction du client;
- Augmenter les revenus autonomes;
- Réduire les coûts de fonctionnement de l'entreprise;
- Améliorer la performance de l'entretien des autobus;
- Préserver la fiabilité du métro;
- Gérer les changements et les mesures d'adaptation de la main d'œuvre.

De façon plus concrète, il est prévu d'intervenir sur les principaux facteurs qui rendent attrayant le transport en commun : la disponibilité du service, la rapidité des déplacements, l'amélioration des conditions d'attente et l'intermodalité.

1. La disponibilité du service : À cet effet, les normes de service (fréquences, niveau de service), la composition du parc de véhicules (renouvellement du parc, bus articulés, minibus, renouvellement des voitures du métro pour augmenter la capacité de 10%) et les modes d'exploitation (information clientèle en temps réel, sonorisation, affichage) seront optimisés.
2. La rapidité des déplacements : Afin de faire compétition à l'automobile la STM a développé un concept dont l'application participera à accroître la vitesse commerciale des autobus : le Réseau Prioritaire Montréalais (ci-après nommé RPM). Le RPM est un ensemble de mesures préférentielles et de lignes express qui visent à donner au transport en commun un avantage réel et perçu dont le but est de

desservir les pôles de destination importants en intégrant d'autres modes tels le métro et le train de banlieue.

Le plan ci-contre indique le haut degré d'adéquation entre les projets de transport en commun que l'on trouve dans le plan d'urbanisme et ceux contenus dans le plan d'affaires et dans le plan stratégique de la STM. Certes, compte tenu que le RPM procède d'une analyse pointue des besoins de la clientèle et des capacités de la STM à y répondre, il est normal qu'il couvre une plus grande part du réseau que ce que propose le plan d'urbanisme. Quoi qu'il en soit, tous les projets d'urbanisme proposés coïncident avec ceux inscrits dans la démarche de la STM.

3. L'amélioration des conditions d'attente et de l'intermodalité : pour rendre les déplacements des Montréalais plus confortables, sécuritaires et conviviaux, l'aménagement des terminus sera amélioré, on procédera à l'ajout de points d'attente et un programme de stationnements incitatifs sera proposé par la Ville de Montréal.

La STM tient à souligner que parmi l'ensemble des projets que l'on trouve au Plan d'urbanisme, certains ont des effets structurants majeurs parce qu'ils contribuent à compléter le réseau artériel (projets Cavendish et Rodolphe-Forget/ Boul. Bourget). Alors que d'autres (Henri-Bourassa, Sommerset, St-Jean et Des Sources, Notre-Dame) bénéficieront de mesures préférentielles appropriées.

Plusieurs axes de transport en commun identifiés dans le plan d'urbanisme devront faire l'objet d'études plus approfondies afin de déterminer le meilleur moyen d'intervention sur la base des besoins de la clientèle et du rapport coût-bénéfice des projets. Il en va de même pour les projets d'implantation de nouvelles gares de train qui présentent des enjeux importants dans le contexte actuel du financement des trains de banlieue.

Enfin, la STM réitère l'importance d'intégrer, dès le tout début de la conception d'un projet ou d'une intervention, la dimension transport en commun.

Insérer ici carte :
Réseau prioritaire Montréalais (RPM) et plan d'urbanisme

4- CONCLUSION :

La STM est ravie du rôle privilégié que le Plan d'urbanisme assigne au transport en commun; c'est un pas dans la bonne direction.

Cependant, il faudra s'assurer que les autres outils de planification aillent dans le même sens : qu'ils accordent, eux aussi, un rôle privilégié au transport en commun, notamment dans le futur plan de transport et dans la politique de gestion de la circulation de la Ville de Montréal.

Par ailleurs, les sources de financement du transport en commun devront être revues, élargies et augmentées de manière à assurer des entrées d'argent neuf sur une base régulière et stable. D'abord, pour assurer la pérennité des services, mais aussi pour supporter des projets porteurs de changement de comportements des non-utilisateurs du transport en commun tels que ceux proposés au Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal.

5 - DOCUMENTS CONSULTÉS

- Barnes, Gary, 2003, Using Land Use Policy to Address Congestion : The importance of Destination in Determining Transit Share, Humphrey Institute of Public Affairs, U of Minnesota, 18 p.
- Beaudet, Gérard, 2003, Les réseaux infrastructurels (hérités) sont-ils adaptés aux nouveaux patrons de mobilité?, Présentation devant l'AQTR, Colloque; La planification des personnes et des marchandises : nouveaux cadres, nouveaux enjeux, 20 p.
- Beaudet, Gérard, Lewis Paul, 2003, Tous les chemins mènent à Laval, in La Presse, 25 janvier.
- Bernard, Louis, 2003, Révision du cadre financier du transport en commun au Québec, Financement du transport en commun dans la région de Montréal, MTQ, 133 p.
- Cervero, Robert, 2003, Coping with Complexity in America's Urban Transport Sector, Paper for the 2nd International Conference on the Future of Urban Transport, Göteborg, 18 p.
- Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada, 2001, Vision fondée sur l'équilibre, 408 p.
- Downs, Anthony, 2004, The Need for Regional Anti-Congestion Policies, Center on Urban and Metropolitan Policy, Brookings Institution, 20 p.
- Fouchier, Vincent, La planification urbaine peut-elle conduire à une mobilité durable?, Colloque Transport et développement durable, 1997, 9 p.
- Goodwin, Phil, B., 1997, Solving Congestion, Inaugural Lecture, Centre for Transport Studies, University College London, 10 p.
- Gorham, Roger, 1998, Land-Use Planning and Sustainable Urban Travel, Overcoming Barriers to Effective Co-ordination, OECD, EMTC, 71 p.
- Gouvernement du Canada, 2000, Plan d'action 2000 du gouvernement du Canada sur le changement climatique, 18 p.
- Gouvernement du Canada, 2002, Plan du Canada sur les changements climatiques, Les changements climatiques, Respecter nos engagements ensemble, 78 p.
- Kaufmann, V. et al. 2003, Coordonner transport et urbanisme, Presses polytechniques et universitaires romandes, 220 p.
- Lewis, Paul, 2003, La planification des transports : enjeux et défis, présentation devant l'AQTR, Colloque La planification des personnes et des marchandises : nouveaux cadres, nouveaux enjeux, 18 p.
- Midgley, Peter, 2003, Urban Transport Programs Ingredients for Success, 17 p.
- Ministère des Affaires municipales et de la Métropole, 2001, Cadre d'aménagement et orientations gouvernementales, Région métropolitaine de Montréal 2001-2021, Une vision d'action commune, 153 p.
- Ministère des transports du Québec, 1997, Scénario prévisionnel 2016 tendanciel : déplacements des personnes dans la grande région de Montréal.
- Orfeuil, Pean-Pierre, 1997, Qui paye quoi pour aller où? La mobilité dans la ville éclatée, 6 p.
- Polzin, Steven, E., 2004, The relationship between land use, urban form and vehicle miles of travel : the state of knowledge and implication for transportation planning, A white paper, Prepared for the Florida Department of Transportation, Center for Urban Transportation Research, 24 p.

STCUM, STL, STRSM, 1999, Dans l'intérêt du client d'abord, Réviser le cadre institutionnel et financier du transport en commun dans la région montréalaise.

STM, 2002, Mémoire présenté devant la Commission de consultation sur l'amélioration de la mobilité entre Montréal et la Rive-Sud, 17 p.

STM, 2004, Plan d'affaires 2004-2008, Investir dans notre avenir, 31 p.

STM 2004, Plan de développement des produits de transport 2004-2008.

Transport Canada, 2003, Droit devant, Une vision pour les transports au Canada, 92 p.

Transportation Research Board, 2001, Making Transit Work, Insight from Western Europe, Canada and the United States, Committee for an International Comparison of National Policies and Expectations Affecting Public Transit, Special Report 257, 186 p.

UITP, 2001, Mieux se déplacer en ville, problèmes, solutions, réalisations exemplaires, Union Internationale des Transports Publics, n. p.

Ville de Montréal, 2004, Montréal à l'orée du XXI^e siècle, un choix de ville, Les travaux préparatoires du plan d'urbanisme de Montréal, 105 p.

Ville de Montréal, 2004, Plan d'urbanisme de Montréal, Version préliminaire.

ANNEXE A : PROJETS PAR ARRONDISSEMENT

PROJETS PAR ARRONDISSEMENTS

ARRONDISSEMENT	STM	AMT (TRAINS ET SLR)
AHUNTSIC – CARTIERVILLE	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mesures préférentielles Henri-Bourassa ➤ Mesures préférentielles Sauvé Est 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Réaménagement gare Bois-de-Boulogne ➤ SLR potentiel ➤ Nouvelle gare Chabanel
ANJOU	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mesures préférentielles potentielles : prolongement RODOLPHE-FORGET 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Prolongement métro à l'étude ➤ Mesures préférentielles à l'étude A-25
BEACONSFIELD – BAIE D'URFÉ	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mesures préférentielles potentielles : gare Beaconsfield 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Réaménagement gare Beaconsfield
CÔTE-DES-NEIGES – NOTRE-DAME-DE-GRÂCES	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mesures préférentielles potentielles Cavendish 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Nouvelle gare ➤ Nouvelle gare Jean-Talon/Côte-des-Neiges
CÔTE ST-LUC , HAMPSTEAD, MONTRÉAL-OUEST	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mesures préférentielles potentielles 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Nouvelle gare ➤ Nouvelle gare Côte St-Luc
DOLLARD-DES-ORMEAUX, ROXBORO	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mesures préférentielles potentielles Somerset/ St-Jean/Des Sources 	
DORVAL	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mesures préférentielles potentielles (Doney/Des Sources) ➤ Desserte rapide 	
KIRKLAND	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mesures préférentielles potentielles St-Charles, Somerset 	
LASALLE		<ul style="list-style-type: none"> ➤ Réaménagement gare Lasalle
ÎLE BIZARD, STE-GENEVIÈVE, STE-ANNE-DE-BELLEVUE	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mesures préférentielles potentielles : prolongement boul. J. Bizard 	

ARRONDISSEMENT	STM	AMT (TRAINS ET SLR)
MERCIER, HOCHELAGA, MAISONNEUVE	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mesures préférentielles potentielles : Pie IX ➤ Mesures préférentielles à l'étude : Notre-Dame ➤ Mesures préférentielles potentielles : Sherbrooke Est, RPM, mesures préférentielles à l'ouest de Radisson ➤ Mesures préférentielles potentielles : prolongement boul. Rodolphe-Forget 	
MONTRÉAL-NORD	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mesures préférentielles à l'étude St-Michel ➤ Mesures préférentielles potentielles Maurice-Duplessis 	
OUTREMONT		<ul style="list-style-type: none"> ➤ SLR du Parc ➤ Triage ferroviaire
PIERREFONDS, SENNEVILLE	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mesures préférentielles potentielles : St-Charles, J. Bizard, boul. Pierrefonds, Des Sources 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Nouvelle gare

ARRONDISSEMENT	STM	AMT (TRAINS ET SLR)
POINTE-CLAIRE	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mesures préférentielles potentielles : St-Jean, Somerset ➤ Mesures préférentielles potentielles : Doney, Des Sources 	
RIVIÈRE-DES-PRAIRIES, POINTE-AUX-TREMBLES, MONTRÉAL-EST	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mesures préférentielles potentielles : prolongement Rodolphe-Forget ➤ Mesures préférentielles potentielles Notre-Dame (Anjou, Mercier) 	
ROSEMONT, PETITE PATRIE	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mesures préférentielles à l'étude : Beaubien Est, Rosemont, St-Michel 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ SLR du Parc (Plateau, Outremont)
ST-LAURENT	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mesures préférentielles potentielles Côte-Vertu 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Prolongement métro jusqu'à Bois-Franc
ST-LÉONARD		<ul style="list-style-type: none"> ➤ Prolongement métro vers les Galeries d'Anjou
SUD-OUEST		<ul style="list-style-type: none"> ➤ SLR à l'étude
VILLE-MARIE	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mesures préférentielles à l'étude : Notre-Dame Est 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ SLR du Parc ➤ SLR à l'étude A-10 (ligne 1)
VILLERAY, ST-MICHEL, PARC EXTENSION	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Mesures préférentielles à l'étude : St-Michel 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ SLR à l'étude (du Parc, voie ferrée) ➤ Prolongement métro vers les Galeries d'Anjou (St-Léonard)

ANNEXE B : PLANIFICATION DÉTAILLÉE

No	Thème	Balises d'aménagement	Orientations générales	Problématiques
1.	AÉROPORT	➤ Mode de transport collectif rapide suggéré	➤ Aucune	➤ Aucune
2.	VOIES DU CP	➤ Planification de l'avenue du Parc en fonction du SLR ou autre	➤ Intensifier les activités près du métro (Outremont, l'Acadie, Rosemont, Parc, de Castelnau)	➤ Aucune
3.	ANGRIGNON	➤ La Salle et Lachine dans l'emprise du CP	➤ Diversifier les activités pour soutenir le tec	➤ Possibilité d'implanter un nouveau corridor tec vers La Salle et Lachine
4.	AUTOROUTE VILLE-MARIE	➤ Éliminer le tunnel piétons Champs-de-mars/St-Antoine	➤ Aucune	➤ Aucune
5.	BOULEVARD CRÉMAZIE	➤ Aucune	➤ Aménager le domaine public de manière à valoriser les déplacements piétons, vélos et tec	➤ Aucune
6.	BOULEVARD PIE-IX	➤ Améliorer la desserte tec en confirmant le rôle structural du boulevard Pie-IX	➤ Le rendre plus sécuritaire et convivial pour les piétons, les vélos et le tec	➤ Aucune
7.	BOULEVARD FORGET	➤ Prévoir l'implantation de mesures préférentielles tec ➤ Améliorer le parc nature Anjou et s'assurer de son accessibilité au tec	➤ Assurer une desserte adéquate tec	➤ Aucune

No	Thème	Balises d'amélioration	Orientations générales	Problématiques
8.	CANAL LACHINE : GRIFFIN TOWN LACHINE EST	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Étudier la possibilité d'un lieu tec du Vieux-Port vers Lachine en longeant le canal ➤ Griffin Town : favoriser l'implantation tec « tramway moderne » ou navette reliant le quartier du spectacles, le Vieux-Montréal, le Havre, le parc Jean-Drapeau et le Mont-Royal. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aucune 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aucune
9.	CÔTE-DE-LIE SSE	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Transformer l'avenue Côte-de-Liesse en boulevard urbain et permettre une desserte tec 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aucune 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aucune
10.	CENTRE DES AFFAIRES	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Assurer, le cas échéant, une bonne intégration des nouvelles infrastructures de tec en milieu urbain 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aucune 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aucune
11.	VILLAGE OLYMPIQUE	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aucune 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aucune 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aucune
12.	CORRIDOR LOUIS H. LAFONTAINE	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Répondre aux besoins du tec ➤ Mettre en place des mesures préférentielles tec 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aucune 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Parachèvement A-25 (à l'étude)
13.	DÉCARIE, CAVENDISH, JEAN-TALON EST	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Densifier aux abords du métro 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Densifier aux abords du métro ➤ Améliorer l'accessibilité de la desserte tec 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Nouvelle gare près de la station Namur
14.	GALERIES D'ANJOU/JEAN- TALON EST	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Favoriser la densification autour des futures stations de métro 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Favoriser une meilleure desserte tec en prolongeant le métro jusqu'aux Galeries d'Anjou 	

No	Thème	Balises d'amélioration	Orientations générales	Problématiques
15.	HAVRE DE MONTRÉAL	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Favoriser la mise en place d'un corridor tec (tramway moderne, navette reliant le parc Jean-Drapeau, le Vieux-Montréal, le quartier des spectacles et le Mont-Royal) ➤ SLR ou train de banlieue ou voies réservées vers la rive-sud 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Redonner l'accès au fleuve par tec, vélos et piétons 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aucune
16.	L'ACADIE/CHABANEL	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Étudier la mise en place potentielle d'un SLR et implantation d'une gare à Chabanel 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Faciliter l'accès au secteur pour le tec 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ SLR du Parc éventuellement jusqu'à ce secteur
17.	ANSE À L'ORME	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Désenclaver le secteur, améliorer l'accès aux gares, intégrant des aménagements propices au tec, vélos et piétons ➤ Favoriser le développement résidentiel axé sur le tec aux abords de Beaurepaire et Baie d'Urfé 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Soutenir une urbanisation favorisant l'utilisation du tec 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aucune
18.	LAURENTIEN/LAC HAPELLE	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aucune 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aucune 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aucune
19.	MEADOWBROOKS	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aucune 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aucune 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aucune
20.	MONT-ROYAL	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Améliorer l'accès tec en examinant la possibilité d'implanter un corridor tec vers le quartier des spectacles, le Vieux-Montréal et le parc Jean-Drapeau 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aucune 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aucune

No	Thème	Balises d'amélioration	Orientations générales	Problématiques
21.	NOTRE-DAME EST	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Améliorer la desserte tec en répondant aux besoins des résidents et des secteurs plus à l'est. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aucune 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aucune
22.	QUARTIER DES SPECTACLES	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aucune 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Favoriser l'accès au quartier par tec, localisation de la place des festivals sur Jeanne-Mance ? 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aucune
23.	RÉSEAU PIÉTONS INTÉRIEUR	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Assurer l'accessibilité universelle pour les usagers à mobilité réduite (implication STM?) ➤ Détourner les axes et les modalités du rpi de manière à encourager le tec 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Encadrer le développement du réseau piétonnier de façon à favoriser le tec 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aucune
24.	SITES GLENN ET TURCOT	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aucune 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aucune 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Aucune

Réseau prioritaire Montréalais (RPM) et plan d'urbanisme

Adéquation des interventions



Source : STM, Plan d'affaires 2004-2008