



MÉMOIRE DE TRANSPORT 2000

**POUR UNE VISION MÉTROPOLITAINE
DU DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS**

LE PLAN D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

**PRÉSENTÉ
À
LA COMMUNAUTÉ MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL**

(Crédit : Ville de Longueuil)

14 SEPTEMBRE 2011



Mémoire Transport 2000

Pour une vision métropolitaine du développement des transports collectifs

Table des Matières

- 1.0 Présentation de l'Association
 - 1.1 Mission de l'Association, réalisations et mandat
- 2.0 Contexte et enjeux
 - 2.1 Le cadre législatif
 - 2.2 Responsabilités CMM
 - 2.3 Motivations pour infléchir les municipalités récalcitrantes via leurs citoyens et électeurs
- 3.0 Tendances globales et observations de l'Association de manière distincte
 - 3.1 Le PMAD, un pas dans la bonne direction
 - 3.2 Des orientations et une démarche cohérente avec les objectifs gouvernementaux
 - 3.3 Offrir un transport collectif métropolitain plus accessible à tous
- 4.0 Appui de Transport 2000 au PMAD
 - 4.1 Appui général aux orientations et à la démarche
 - 4.2 Améliorations souhaitées
- 5.0 Conclusions et recommandations
- 6.0 Références
- 7.0 Contributions



Mémoire Transport 2000

Pour une vision métropolitaine du développement des transports collectifs

En juin 2011, la Communauté métropolitaine de Montréal nous présentait le Projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement intitulé « Un grand Montréal attractif, compétitif et durable » lequel définit les orientations, les objectifs et les critères pour assurer la compétitivité et l'attractivité du Grand Montréal dans la perspective d'un aménagement et d'un développement durable. La vision métropolitaine qui nous est présentée dans ce Plan est principalement axée autour de la question du développement des TOD (*Transport oriented development*). Transport 2000 Québec, depuis plus de 30 ans, contribue à sensibiliser, informer, mobiliser les acteurs autour de cet enjeu. Nous sommes donc heureux de constater l'importance de cet axe de développement métropolitain pour les dirigeants de la Communauté métropolitaine de Montréal.

1.0 Mission, réalisations et mandat

La mission principale de l'organisme Transport 2000 Québec consiste à « promouvoir le développement des transports collectifs dans la perspective du développement durable et du mieux-être des communautés ». Dans le cours normal de ses activités, l'organisme a pour rôle de défendre et représenter les intérêts des usagers des transports en commun et de promouvoir le développement des transports collectifs et l'intégration des modes via l'éducation du public, le développement de la recherche et la représentation auprès des élus et de l'administration. La grande majorité des membres est composée d'usagers qui ont recours partiellement ou totalement aux moyens de transport public pour assurer leurs déplacements urbains ou interurbains ainsi que des organismes nationaux et des groupes de représentation des usagers.

Nous avons également l'appui du Ministère des Transports du Québec (MTQ), du Secrétariat à l'Action communautaire autonome et aux initiatives sociales, de même que de nombreuses entreprises des secteurs privés et publics. Nous avons pour principal objectif de regrouper les usagers, de leur donner une voix plus forte et d'assurer une plus grande participation.

Nous avons dans le passé présenté plusieurs mémoires, principalement devant le Bureau d'audience publique en environnement (projets de prolongements de l'autoroute A-720 vers l'Est, A-25, A-30, le projet d'aménagement d'une estacade sur le Pont Champlain, le train de l'Est, l'impact du chantier Turcot pour les usagers des transports collectifs).

Nos principales réalisations sont la sauvegarde du réseau de trains de voyageurs au Québec, la sauvegarde et la modernisation des trains Rigaud-Montréal et Deux-Montagnes-Montréal, l'avènement d'une agence régionale métropolitaine de transport, la création d'une campagne de sensibilisation du public aux transports et l'environnement « la Journée de l'Air pur (1995-2009) » et plus récemment la production d'un Guide québécois des transports collectifs publié en 2010. Nous nous tournons maintenant vers la promotion de la relance et du développement des transports collectifs sous toutes ses formes, en plus de collaborer aux initiatives de coopération et d'intégration des modes.

2.0 Contexte et enjeux

2.1 Le cadre législatif

La loi 58 sanctionnée le 2 juin 2010 modifie la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme afin d'y prévoir que les communautés métropolitaines et les municipalités régionales de comté (dont le territoire n'est pas compris dans celui d'une communauté) soient tenues de maintenir en vigueur un énoncé de leur vision stratégique du développement culturel, économique, environnemental et social de leur territoire.

Elle prévoit également le processus applicable à l'adoption et à la modification de cet énoncé. La loi modifie cette loi afin d'y prévoir la compétence de chaque communauté métropolitaine à l'égard d'un plan métropolitain d'aménagement et de développement. Elle prévoit que le plan métropolitain, dans une perspective de développement durable, définit des orientations, des objectifs et des critères aux fins d'assurer la compétitivité et l'attractivité du territoire de la communauté. La loi détermine les objets sur lesquels portent ces orientations, ces objectifs et ces critères.

2.2 Responsabilité de la Communauté métropolitaine de transport

Selon la Loi 58, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a compétence en matière d'aménagement et de développement du territoire. Pour exercer ses compétences, elle doit adopter et maintenir en vigueur sur l'ensemble de son territoire, un plan métropolitain d'aménagement et de développement (PMAD).

Le PMAD définit des orientations, des objectifs et des critères aux fins d'assurer la compétitivité et l'attractivité du Grand Montréal dans la perspective d'un aménagement et d'un développement durable du territoire métropolitain.

Ce plan porte sur huit objets, soit :

- La planification du transport terrestre;
- La protection et la mise en valeur du milieu naturel et bâti ainsi que les paysages;
- L'identification de toute partie du territoire de la communauté qui doit faire l'objet d'une planification intégrée de l'aménagement et du transport;
- La définition de seuils minimaux de densité selon les caractéristiques du milieu;
- La mise en valeur des activités agricoles;
- La définition des territoires voués à l'urbanisation optimale de l'espace ainsi que la délimitation de tout périmètre métropolitain;
- L'identification de toute partie du territoire de la communauté qui, chevauchant le territoire de plusieurs municipalités régionales de comté, est soumise à des contraintes majeures pour des raisons de sécurité publique, de santé publique ou de bien-être en général;
- L'identification de toute installation qui présente un intérêt métropolitain et la détermination, pour toute nouvelle installation, du lieu de son implantation, de sa vocation et de sa capacité.

Le Portrait du grand Montréal a dégagé trois grands défis :

- A) **Aménagement** : Le Grand Montréal doit déterminer le type d'urbanisation à privilégier pour accueillir la croissance projetée d'environ 530 000 personnes, ou de 320 000 nouveaux ménages, ainsi que 150 000 emplois qui seront créés d'ici 2031 en sachant que les espaces disponibles sont limités et qu'un périmètre métropolitain devra être identifié.
- B) **Transport** : le Grand Montréal doit optimiser et développer les réseaux de transport terrestre actuels et projetés afin de soutenir la mobilité croissante des personnes et des marchandises et favoriser une consolidation de l'urbanisation.
- C) **Environnement** : Le Grand Montréal doit protéger et mettre en valeur ses atouts naturels et bâtis (plans d'eau, paysages, boisés et ensembles patrimoniaux) afin de renforcer l'attractivité de la région.

2.3 Des citoyens et des électeurs conscients des grands enjeux métropolitains

Pour assurer l'avenir de la région métropolitaine, le Plan de transport propose de renforcer le centre-ville de Montréal et la partie centrale de la région et de développer une offre de transport visant une utilisation accrue des transports en commun et du transport actif ainsi que la réduction des GES (gaz à effet de serre)

C'est là une avenue prometteuse pour attirer de nouveaux résidents et des entreprises de renom dont les employés seront heureux de se déplacer avec aisance dans la région métropolitaine. Les citoyens et les électeurs ont de plus en plus conscience de l'utilité de dégager des grandes artères et des ponts, les navetteurs, qui matin et soir utilisent leur véhicule pour se déplacer alors qu'un service efficace et abordable de transport collectif pourrait les desservir adéquatement. Plusieurs résidents se déplacent de façon pendulaire, par exemple entre la Rive-Nord et Montréal-Ouest ou de la Couronne sud vers le Centre-ville, entraînant une congestion coûteuse, aux heures de pointe, pour les travailleurs et les camionneurs. Pour assurer le développement de la région et sa compétitivité, des sommes importantes devront être consenties pour améliorer et développer les infrastructures des transports collectifs. Les citoyens des couronnes parcourent de longues distances, ils seraient les premiers à bénéficier d'un meilleur service de transport collectif si davantage de voies réservées pour les transports collectifs étaient déployées. Ils disposeraient d'un service plus efficace, plus économique.

En libérant les routes de leurs véhicules, les utilisateurs qui empruntent les réseaux de transport collectifs contribuent quotidiennement à améliorer l'économie métropolitaine. Les électeurs sont maintenant plus que jamais interpellés par les questions de qualité de vie et d'environnement et ils appuient les municipalités dont les projets immobiliers incluent des aspects qualitatifs liés à la sécurité, à la marche et à l'accès à d'autres modes de transport que l'auto solo. L'aménagement durable du territoire et les quartiers piétonniers accessibles améliorent grandement leur qualité de vie.

Le plan d'aménagement et de développement durable ne saurait trouver un axe plus puissant que le transport collectif pour concrétiser la Vision 2025 à l'échelle métropolitaine.

3.0 Tendances globales et observations

3.1 Le PMAD, un pas dans la bonne direction

Le territoire de la CMM est de 4360 km² dont 503 km² comprend l'île de Montréal. 14 MRC et 82 villes la compose. 3,7 millions d'habitants y vivent et au point de vue économique, on y compte 1,9 million emplois. La CMM prévoit que 191 000 nouveaux citoyens éliraient domicile dans la région de Longueuil, Montréal ou Laval et 128 000 personnes habiteraient leurs couronnes nord et sud.

Les orientations et les cibles décrites dans le document du PMAD :

- 40 % des nouveaux ménages habiteraient dans des *Transport oriented development* (TOD);
- 30 % de la part modale des déplacements du matin seraient effectués en transport collectif;
- 12 % du territoire serait protégé et mis en valeur.

Pour développer des TOD, certaines conditions rendent conviviales la viabilité des transports collectifs et une diminution de l'utilisation de la voiture:

- Densifier les nouveaux développements et assurer la mixité des habitations;
- Créer des environnements qui favorisent la marche et la proximité des services;
- Assurer un aménagement du réseau de transport en commun bien développé qui réponde au besoin de tous les citoyens, incluant ceux qui se déplacent uniquement en transport collectif;
- Des quartiers sécuritaires et des zones vertes qui assurent le confort des résidents;
- Identifier les terres qui pourront être développées pour accueillir idéalement 40 % des 319 400 nouveaux ménages projetés d'ici 20 ans et desservies par les transports collectifs.

Des investissements importants en transport collectif seront également requis :

Les 23 G \$ de projets de transport collectif comprennent 10,3 G \$ pour le maintien et l'amélioration des actifs dont 6,5 G \$ irait pour l'achat des voitures de métros de Montréal et la réfection du métro de Montréal, un G \$ pour les trains de banlieue, 2,3 G \$ pour les autobus.

Le développement de nouveaux réseaux de transport quand à eux requièrent pour le développement du métro 6,5 G \$; 2,1 G \$ pour les trains de banlieue, 2,5 G \$ pour le réseau de tramway et le SLR et 1,5G \$ pour le réseau d'autobus.

Ainsi la CMM et ses membres proposent d'offrir une alternative viable en transport collectif aux résidents tout en améliorant la fluidité des déplacements des automobilistes pour un grand Montréal plus attractif, compétitif et durable. La densification des territoires est un incontournable pour la création d'environnement favorisant l'utilisation des transports collectifs et la marche. Il contribue à la revitalisation des quartiers. La création du métro de Montréal et des réseaux de transport ont permis dans les années 60-80 de recentrer les activités et le travail au cœur de la métropole. Par la suite, la construction de diverses autoroutes et le développement résidentiel en périphérie nord et sud ont amené une saturation des réseaux autoroutiers et une baisse de la concentration des activités humaines. Ce déploiement à entraîné des coûts énormes en infrastructures (écoles, services publics, routes et autoroutes, etc). Le PMAD offre une vision qui a fait ses preuves, le transport collectif est un atout majeur, économiquement et socialement rentable.



3.2 Des orientations et une démarche cohérente avec les objectifs gouvernementaux

Les objectifs du gouvernement du Québec d'électrification des modes, de réduction des gaz à effet de serre, d'amélioration de la santé publique, d'accessibilité universelle des modes de transport collectif ainsi que de sauvegarde des terres agricoles s'orientent parfaitement avec les objectifs présentés dans ce Plan.

3.3 Offrir un transport collectif métropolitain plus accessible à tous

Le transport collectif doit répondre au besoin de l'ensemble de la population, les jeunes familles comme les aînés, les travailleurs et les étudiants comme les voyageurs. En développant des réseaux mieux adaptés, des quartiers et des milieux accueillants pour les piétons, les décideurs des villes et les promoteurs encouragent l'utilisation massive de ce mode de transport.

4.0 Appui critique de Transport 2000 au PMAD

4.1 Appui général aux orientations et à la démarche

La CMM relève un défi de taille, celui d'assurer aux générations présentes et futures un milieu de vie qui soit en accord avec ses principes. Nous appuyons le PMAD présenté par la CMM et nous considérons vivement importante sa réalisation. Le transport collectif est au cœur du développement durable des communautés et un levier important de l'économie métropolitaine.

4.2 Des améliorations souhaitées

Le transport collectif comme choix de société a été accepté il y a plus d'une quarantaine d'années avec la venue des métros et des réseaux d'autobus structurants. Il demeure important de reconnaître l'apport des utilisateurs en maintenant une tarification plus abordable des infrastructures métropolitaines de transport, dont le métro. La CMM et les décideurs qui la composent peuvent influencer cette option en ce qui concerne les équipements dit métropolitains. La tarification unique et actuelle de la STM sur le territoire de Montréal devrait s'appliquer à l'ensemble du réseau métropolitain de métro, que les stations soient développées à Laval, Longueuil ou Montréal et l'accessibilité tarifaire au réseau autobus-métro de la STM maintenue pour envoyer un signal clair aux citoyens de ce virage en faveur des transports collectifs.

L'augmentation de la fréquence des transports et l'implantation de voies de service rapides par bus (SRB) doivent compléter l'offre de service des autres modes de transport, qu'ils s'agissent de métros, de tramways ou de trains de banlieue. Les TOD ne doivent pas être des prétextes pour un développement immobilier mais bel et bien des outils pour faciliter réellement les déplacements des résidents. Ainsi le Plan devra s'articuler pour que les conditions favorables à une utilisation massive des transports collectifs et une promotion accompagnent la mise en œuvre de sa réalisation et qu'il dépasse le niveau des études de faisabilité.

5.0 Conclusions et recommandations

Le taux d'utilisation du transport en commun (déplacements annuels par personne) varie grandement selon les différentes portions du territoire, avec plus de 200 déplacements annuels per capita à Montréal, 84 à Longueuil, 53 à Laval et moins de 17 en couronne. De façon générale, le taux est directement proportionnel à la densité de la population du territoire desservi.⁽¹⁾

À notre avis, le projet de favoriser le maintien des actifs en transport collectif, favoriser son développement autour de pôles résidentiels denses et la vitalisation des quartiers, assureront le développement durable de la région métropolitaine. En plus des nouveaux équipements de transport collectif, lorsque des rénovations de routes seront étudiées, il faudra intégrer à toutes ces voies de circulation, un corridor exclusif pour le transport collectif. On améliorera ainsi la circulation et la fluidité des réseaux. Pour attirer les usagers qui habiteront les TOD, les transporteurs et les villes devront collaborer et offrir des aménagements urbains conviviaux et des services de transport collectif souples, fréquents, efficaces et abordables.

Une vision d'ensemble à l'échelle humaine dans un contexte métropolitain

Nous souhaitons que la ville de Montréal, de Longueuil et de Laval améliorent également les accès des villes, la qualité de la circulation piétonnière, les aires d'attente, la sécurité des usagers. Le transport collectif demeure d'abord un enjeu social, économique et environnemental. Au-delà de toutes ces considérations, nous souhaitons également des améliorations pour les usagers des couronnes situées au nord de Laval et au sud de Longueuil, par équité régionale et par souci de reconnaître l'importance du développement des transports collectifs régionaux efficaces, non seulement en direction du centre-ville mais entre les villes périphériques et dans les villes.

6.0 Références

⁽¹⁾ CMM, Portrait des projets de transport en commun sur le territoire de la Communauté métropolitaine de Montréal, P.17 Mars 2011

Ministère des Transports du Québec, Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration des services en transport en commun, Gouvernement du Québec, 2010

Assemblée nationale, Éditeur officiel du Québec, Projet de loi no 58(2010, chapitre 10) Loi modifiant la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et d'autres dispositions législatives concernant les communautés métropolitaines, 2 juin 2010

CMM, Un Grand Montréal attractif, compétitif et durable, Projet de Plan métropolitain d'aménagement et de développement, Avril 2011

7.0 Contributions individuelles

Nous remercions les personnes qui ont contribué à ce document : Justin Bür, Luc Gagnon, Normand Parisien, Judith Racine et Danielle Dubray.