



**Chambre de commerce
du Montréal métropolitain**

Board of Trade of Metropolitan Montreal

Le Plan de transport de Montréal : un plan pour déterminer les desseins et des moyens d'action

***Mémoire présenté à la
Ville de Montréal***

Dans le cadre de la consultation concernant le volet *Portrait et
diagnostic* du Plan de transport de Montréal

par
La Chambre du commerce du Montréal métropolitain

Août 2005

© Chambre de commerce du Montréal métropolitain, 2005

Principales recommandations de la Chambre à l'égard du processus de réalisation du Plan de transport de Montréal

- L'étape de la réalisation du Plan de transport devrait comporter un processus d'identification des projets à mettre en œuvre de façon prioritaire.
- Assurer la mobilité des individus et des marchandises sur le territoire, en favorisant une combinaison judicieuse de projets, ainsi qu'une cohérence dans les actions, les interventions et les investissements des divers paliers de gouvernement.
- Faire croître la part de marché de l'utilisation du transport en commun par rapport à celle de l'utilisation de la voiture en assurant le confort aux usagers, en améliorant les temps de parcours, en assurant la fiabilité des réseaux et, enfin, en améliorant les infrastructures.
- Assurer un arrimage du Plan, tant dans la réalisation que dans la mise en oeuvre de ses diverses composantes, aux outils de développement existants, soit notamment le Schéma d'aménagement de la CMM, le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal et les projets de l'Agence métropolitaine de transport.
- La Chambre est enfin d'avis que des décisions rapides de la part des décideurs devraient être faites pour assurer à la métropole – moteur économique de la province –, les moyens financiers nécessaires pour combler ses besoins en matière de transport, élément incontournable de son développement.

Présentation de la Chambre de commerce du Montréal métropolitain

La Chambre de commerce du Montréal métropolitain compte quelque 7 000 membres. Sa mission est de représenter les intérêts de la communauté des affaires de l'agglomération urbaine de Montréal et d'offrir une gamme intégrée de services spécialisés aux individus, aux commerçants et aux entreprises de toutes tailles de façon à les appuyer dans la réalisation de leur plein potentiel en matière d'innovation, de productivité et de compétitivité. La Chambre est le plus important organisme privé au Québec voué au développement économique.

Introduction

La Chambre salue, de façon générale, le processus de réalisation du Plan de transport de Montréal, de même que la volonté de la Ville de Montréal, de faire de ce Plan, l'une des « pièces essentielles d'une démarche plus globale qui vise à accroître la prospérité et la qualité de vie à Montréal ». Comme tant d'autres métropoles à travers le monde avec qui elle est en concurrence, Montréal s'apprête à investir des sommes importantes dans ses infrastructures de transport et de transport en commun pour accroître la mobilité des travailleurs et des marchandises sur son territoire. L'importance stratégique que revêt le transport pour les métropoles, et particulièrement le rôle clé que joue le transport en commun pour leur compétitivité économique, n'est plus à démontrer. D'importantes métropoles telles que Barcelone, Lyon, Boston, Seattle et San Francisco ont, entre autres, misé sur le transport collectif dans leur stratégie de développement.

Or, Montréal – qui en tant que métropole et moteur économique du Québec représente 50 % de la population du Québec¹, une production de 50 % du PIB de la province², en plus de regrouper sur son territoire 70 % des exportations québécoises³ – requiert les infrastructures nécessaires à son plein développement.

Dans la mesure où le transport occupe une place prépondérante dans le développement de la métropole, la Chambre accorde aux questions de transport une attention particulière et c'est pourquoi elle souhaite que le Plan de transport en cours d'élaboration soit considéré comme un cadre de référence au même titre que le sont le Plan d'urbanisme et le Plan de développement économique de la Ville de Montréal ou encore, le Schéma d'aménagement de la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM).

Ainsi, la Chambre répond à l'invitation de la Ville de lui faire part de ses commentaires et réflexions à l'égard du volet *Portrait et diagnostic* du Plan, en soumettant une série de commentaires généraux, ainsi que certains commentaires ciblés et projets structurants.

1. Commentaires généraux de la Chambre à l'égard du document de consultation et du Plan

1.1. Un Plan nécessaire pour un développement soutenu

La Chambre salue le fait que la « Vision du Plan de transport de Montréal » consiste, notamment, à « 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 transport actifs ». Or, dans une étude qu'elle publiait en décembre 2004 sur le transport collectif dans la région de Montréal⁴, la Chambre concluait que le transport en commun constituait non seulement un élément majeur de la mobilité des transports,

¹ Ville de Montréal, Portrait et diagnostic, juin 2005.

² Ville de Montréal, Portrait et diagnostic, juin 2005.

³ Cadre d'aménagement (MAMM), 1999.

⁴ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, Transport en commun : un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal, décembre 2004.

mais qu'il représentait également un élément incontournable de développement économique pour la métropole et le Québec. Ainsi, la Chambre calculait que, uniquement au point de vue des retombées économiques dans la région de Montréal, le transport en commun représente :

- 1,3 milliard \$ en dépenses d'exploitation et d'immobilisation;
- une valeur ajoutée de 937 millions \$ générée par les activités des autorités organisatrices de transport (AOT), dont 656 millions \$ en masse salariale;
- et le soutien de l'équivalent de près de 13 000 emplois.

Aussi, le transport en commun dans la région de Montréal représente des revenus pour les gouvernements du Québec et du Canada, d'un peu plus de 300 millions \$ en recettes par année, soit 23 \$ par 100 \$ de dépenses des AOT. Si le gouvernement du Québec perçoit en recettes totales un montant équivalent à ce qu'il contribue au financement, les recettes combinées des deux paliers de gouvernement s'avèrent 45 % plus élevées que leur contribution financière.

Les bénéfices engendrés par les AOT de la région métropolitaine sont importants pour son économie, et cela est d'autant plus vrai pour les ménages qui utilisent le transport en commun : en n'ayant pas à investir d'importantes sommes pour l'utilisation d'une voiture – pour se rendre au travail par exemple – ils augmentent considérablement leur revenu disponible annuellement. À l'échelle de la grande région de Montréal, cela représente un montant total annuel de 600 millions \$. De plus, la disponibilité de cette somme pour d'autres dépenses génère près de deux fois plus de retombées économiques pour le Québec que si elle était consacrée à des dépenses pour le fonctionnement d'automobiles.

1.2. Un Plan nécessaire pour un développement cohérent

Si la mobilité des transports, et ce, tant pour les individus que pour les marchandises, a une incidence directe et importante sur le développement économique de la métropole, il va sans dire qu'elle a aussi une incidence très importante sur la qualité de lieu et de vie dont peuvent jouir les citoyens. De ce fait, la Chambre se réjouit que le document soumis à la consultation constitue un portrait exhaustif de la situation du transport sur le réseau montréalais, en plus de souligner les nombreux enjeux auxquels le réseau est confronté. À cet égard, le document identifie six éléments qui « relient le transport et les activités humaines sur le territoire » et qui, aux yeux de la Chambre, devraient être pris en compte lors de l'élaboration et de la mise en œuvre du Plan :

- offrir des conditions optimales de déplacement en termes de temps, de confort, de sécurité et de coût;
- soutenir l'économie montréalaise;
- s'intégrer harmonieusement à l'espace urbain et contribuer à sa structuration;
- améliorer la qualité de vie des citoyens, notamment dans le domaine de la santé et de la sécurité;
- être conçu de façon à améliorer la qualité de l'environnement;
- être géré de façon responsable, efficace et équitable.

La Chambre relève aussi avec intérêt que le Plan a pour but premier « d'améliorer les conditions dans lesquelles s'exerce la mobilité des individus et des marchandises ». En effet, la Chambre, dans son étude sur le transport en commun, révélait que ce type de transport devait être considéré comme étant un élément contributif majeur au développement, et ce, à de nombreux égards et notamment parce qu'il contribue à réduire la congestion routière, dans la région de Montréal. En effet, la congestion routière est à l'origine de pertes de 1 milliard \$ annuellement pour les entreprises de la métropole. L'étude démontre, en outre, que les divers paliers de gouvernement ont avantage à investir dans le domaine du transport en commun puisque ces investissements, lorsqu'ils permettent d'améliorer le confort des usagers et d'augmenter la part de marché de l'utilisation du transport collectif par rapport à celle de l'automobile, contribuent à réduire le nombre de voitures sur le réseau routier – et, par le fait même, la congestion routière – en plus de faciliter le transport des marchandises et d'améliorer la productivité des entreprises.

Ainsi, à la lumière de ces constats, et parce que l'état des finances publiques des divers paliers de gouvernement ne permet pas de financer l'ensemble des projets souhaités pour structurer le transport à Montréal, une attention toute particulière devrait être accordée à la mise à niveau des infrastructures existantes. En effet, Montréal dispose déjà de nombreuses infrastructures de transport largement utilisées, et qui requièrent – à brève échéance – des mises à niveau importantes. Le remplacement des wagons du métro de Montréal dont la durée de vie utile est atteinte, ou le réaménagement de la rue Notre-Dame, en sont des exemples notoires.

Enfin, à l'heure où de nombreuses initiatives sont mises en place pour favoriser la réduction des émissions de gaz à effet de serre et pour rencontrer les objectifs fixés dans le cadre du Protocole de Kyoto, la promotion de l'utilisation du transport en commun s'avère une solution concrète pour améliorer, de façon efficace, la mobilité des transports sur son territoire et réduire considérablement les émissions de gaz à effet de serre.

1.3. Un Plan nécessaire pour des infrastructures de transport intégrées

Dans la mesure où le développement des infrastructures de transport est étroitement lié aux aménagements urbains, la Chambre est d'avis qu'il aurait été de mise que le Plan de transport de Montréal ait été enchâssé dans le cadre du processus d'élaboration – récemment mené – du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal. L'exercice auquel se prête la Ville devra, malgré cela, assurer une importante cohérence entre les aménagements urbains et les infrastructures de transport ainsi que l'implantation de mesures de transport complémentaires – souples et peu coûteuses – telles que des voies réservées pour le transport en commun, des voies réservées au co-voiturage, ou l'implantation de systèmes intelligents de transport pour la gestion dynamique de la circulation. Aussi, une attention particulière devra être accordée à la desserte des quartiers industriels de l'Ouest et de l'Est de l'île de Montréal par le transport en commun, et ce, en fonction des divers quarts de travail existants.

À maints égards, la Ville de Montréal aurait tout avantage à étudier et à s'inspirer des projets de transport ayant été mis en œuvre dans des villes comme Bordeaux, Barcelone ou Boston où les développements des infrastructures de transport ont été réalisés de façon à améliorer le tissu urbain et à assurer un continuité spatiale, sociale et économique de ces métropoles.

La Chambre accorde une importance prépondérante à la qualité des infrastructures de transport dont Montréal prévoit se doter puisqu'elles incarnent, en raison de leur incidence sur le tissu urbain, un gage de qualité du développement de la ville et de la métropole. C'est là une des raisons principales pour laquelle la Chambre identifie, dans le chapitre qui suit, certains projets d'infrastructure de transport qui lui apparaissent des plus structurants pour le développement de la ville et de notre agglomération urbaine.

2. Commentaires ciblés à l'égard du document de consultation et de projets structurants

L'étape de la réalisation du Plan de transport qui fait actuellement l'objet d'une consultation se prête bien à l'identification de projets à mettre en œuvre de façon prioritaire, notamment en raison de l'état des finances publiques, et particulièrement pour l'établissement d'une liste de projets dont les retombées seront les plus structurantes possibles pour la métropole. De plus, aux yeux de la Chambre, cette priorisation devrait être établie en fonction de critères tels que l'amélioration de la mobilité des transports à l'échelle métropolitaine, ainsi que l'amélioration du tissu urbain et de la compétitivité de la métropole.

La Chambre est aussi d'avis que c'est par une combinaison judicieuse de projets et par une cohérence dans ses actions, ses interventions, ainsi que ses investissements que la Ville pourra assurer la mobilité optimale des individus et des marchandises sur son territoire.

2.1. Les infrastructures et l'offre de service en matière de transport en commun

Le réseau de transport en commun constitue non seulement un élément essentiel du développement économique de Montréal par le milliard de dollars qu'il génère dans l'économie métropolitaine, mais il contribue également au développement de la métropole dans la mesure où il améliore la mobilité des individus et réduit le nombre de véhicules sur le réseau routier.

La Chambre est d'avis que Montréal doit œuvrer à faire augmenter la fréquentation du transport en commun et surtout, à faire accroître sa part de marché par rapport à celle de l'utilisation de la voiture. Pour y parvenir, **la Chambre identifie quatre conditions qu'il importe de considérer :**

- **Assurer le confort aux usagers**, par la mise à niveau de certaines infrastructures de transport en commun, ainsi que par la mise en place de nouvelles infrastructures adaptées aux besoins de la clientèle;
- **Améliorer les temps de parcours et les fréquences**, pour accroître l'attrait du transport en commun par rapport à l'utilisation de la voiture;
- **Assurer la fiabilité des réseaux**, puisque cet élément constitue un avantage comparatif majeur par rapport à l'utilisation de la voiture qui, elle, est soumise aux aléas de la circulation routière et des conditions météorologiques;
- **Améliorer les infrastructures** : uniquement pour la STM, des investissements de l'ordre de 3,5 milliards \$ seront nécessaires sur 10 ans, notamment pour remplacer et modifier les voitures de métro, en plus de renouveler les équipements fixes tels que les structures de béton et les systèmes de ventilation.

Aussi, il importe, aux yeux de la Chambre, que soit améliorée la desserte en transport en commun de différents pôles d'emplois situés hors du centre-ville. Les quartiers industriels que sont Saint-Laurent ou Anjou sont des exemples notoires de pôles d'emplois où les travailleurs ne détenant pas de véhicules peinent à se rendre à leur travail en transport collectif, notamment en raison du peu de service offert le soir, la nuit et les fins de semaine.

2.2. Les infrastructures de transport routier

Dans la mesure où des investissements de 7,2 MM \$ sur 10 ans⁵ sont nécessaires pour la réhabilitation des infrastructures montréalaises, dont 3,8 MM \$ pour remettre à niveau les infrastructures routières municipales, et que les finances publiques ne permettent pas de répondre à l'ensemble des besoins, il importe, selon la Chambre, que des priorités soient établies.

Tel qu'elle le soulignait dans le mémoire présenté en juin 2004 à l'Office de consultation publique de Montréal dans le cadre de la consultation sur le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal⁶, la Chambre identifiait certains projets d'infrastructures de transport, parmi une série avancée par la Ville, susceptibles d'améliorer la fluidité de la circulation des personnes et des marchandises sur le territoire de Montréal : le réaménagement de la rue Notre-Dame; le réaménagement des accès au secteur Décarie-Cavendish-Jean-Talon, le réaménagement de l'axe boulevard Crémazie-autoroute métropolitaine, le réaménagement des voies d'accès du secteur l'Acadie-Chabanel, ainsi que l'aménagement de voies d'accès aux sites Glen et Turcot.

⁵ Ville de Montréal, Portrait et diagnostic, juin 2005.

⁶ Chambre de commerce du Montréal métropolitain, *Faire du Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal un outil majeur de développement de la métropole*, juin 2004.

2.3. Planification et gouvernance du réseau de transport

Dans le contexte où certains arrondissements qui font partie de la Ville de Montréal se défusionneront à partir de janvier 2006, la Chambre est d'avis qu'une attention particulière devra être portée à la planification à une échelle métropolitaine des réseaux de transport. C'est pourquoi il importe que le Plan s'arrime, tant dans sa réalisation que dans la mise en oeuvre de ses diverses composantes, aux outils de développement existants, soit notamment le Schéma d'aménagement de la CMM, le Plan d'urbanisme de la Ville de Montréal et les projets de l'Agence métropolitaine de transport.

2.4. Stationnement

La Chambre est d'avis que la Ville de Montréal bénéficierait, notamment à l'égard de la qualité de sa trame urbaine, à revoir l'utilisation faite des terrains de stationnement et des terrains non bâtis situés sur son territoire, particulièrement dans le périmètre du centre-ville. Parce que ces terrains détiennent un fort potentiel de développement, et que ces espaces pourraient servir à la construction d'édifices qui, tout en densifiant le centre-ville, amélioreraient la trame urbaine et le paysage de la ville, une réflexion doit être entamée quant à leur utilisation.

Ainsi, pour la Chambre, l'élaboration du Plan de transport de Montréal devrait être l'occasion de réfléchir au rôle accordé aux espaces de stationnements extérieurs situés sur le territoire de la ville.

2.5. Modes de transport en émergence et transport actif

Pour la Chambre, l'ajout, sur le réseau de transport existant, de technologies de transport qui permettent l'amélioration de la mobilité, à relativement peu de coûts, est certainement une avenue à privilégier. Les systèmes intelligents de transport, les mesures préférentielles pour autobus, ou les voies réservées en bordure sont des exemples de techniques qui peuvent, dans certains cas, solutionner des problèmes de circulation, tout en évitant de s'engager dans la construction de coûteuses et nouvelles infrastructures de transport.

Les initiatives facilitant les modes de déplacement liées au transport actif sont largement reconnues comme étant de celles qui contribuent à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Or, la Chambre est d'avis qu'une attention particulière devrait être accordée à ces modes de transport, d'autant plus que la Ville de Montréal, avec ses récentes annonces d'investissements dans des projets de construction de nouvelles voies cyclables fait figure de proue dans ce domaine à l'échelle nord-américaine. La réalisation de ces projets permettrait, à ce titre, de faire de Montréal l'une des métropoles d'Amérique du Nord parmi les mieux pourvues en infrastructures cyclables. Non négligeable aux yeux de la Chambre, cet élément permettrait aussi d'ajouter un élément caractéristique à la ville et contribuerait, de brillante façon, à l'image qu'elle projette sur la scène internationale, en plus d'ajouter à la qualité de vie offerte aux citoyens.

Aussi, de l'ensemble des projets nécessaires pour mettre à niveau les infrastructures de transport de Montréal, ce sont là, de l'avis de la Chambre, ceux dont l'incidence est la plus grande sur le développement de la métropole et du Québec, et qui mériteraient d'être mis en oeuvre de façon prioritaire.

Conclusion

Par ce mémoire et les recommandations qu'il contient, la Chambre a notamment voulu, dès cette étape préliminaire, participer au processus d'élaboration du Plan de transport de Montréal et contribuer à identifier certaines initiatives qu'elle juge prioritaires pour assurer un développement du réseau de transport cohérent, en lien avec les outils de développement existants et susceptibles d'améliorer le transport des individus et des marchandises sur le territoire de Montréal.

Dans la mesure où des mises à niveau pressantes des infrastructures de transport en commun et des infrastructures du réseau routier de la métropole sont nécessaires, la Chambre est d'avis que des décisions rapides de la part des décideurs devraient être prises pour assurer à la métropole et au moteur économique de la province les moyens financiers nécessaires pour combler ses besoins en matière de transport, un élément incontournable de développement.

Enfin, la Chambre tient à souligner à la Ville de Montréal son intention de jouer un rôle d'acteur contributif et responsable et désire œuvrer, en collaboration avec les acteurs du milieu, à promouvoir les initiatives et les projets concrets et structurants liés au développement du transport à Montréal. La Chambre réitère ici son intention de collaborer avec la Ville de Montréal dans sa démarche de réalisation et de mise en œuvre du Plan de transport de Montréal. Montréal détient déjà d'importantes infrastructures de transport largement utilisées, mais qui requièrent d'importantes mises à niveau.

La réalisation et la mise en œuvre du Plan de transport de Montréal n'est pas l'affaire que d'une démarche de planification du réseau de transport. Ce Plan est l'occasion de déterminer la place que l'on veut réellement attribuer au transport dans le développement de Montréal et de la métropole. Aux yeux de la Chambre, ce processus est l'occasion toute désignée, pour les décideurs des divers paliers de gouvernement, de prendre les actions nécessaires pour attribuer à la métropole du Québec les ressources nécessaires à son plein développement en matière de transport.