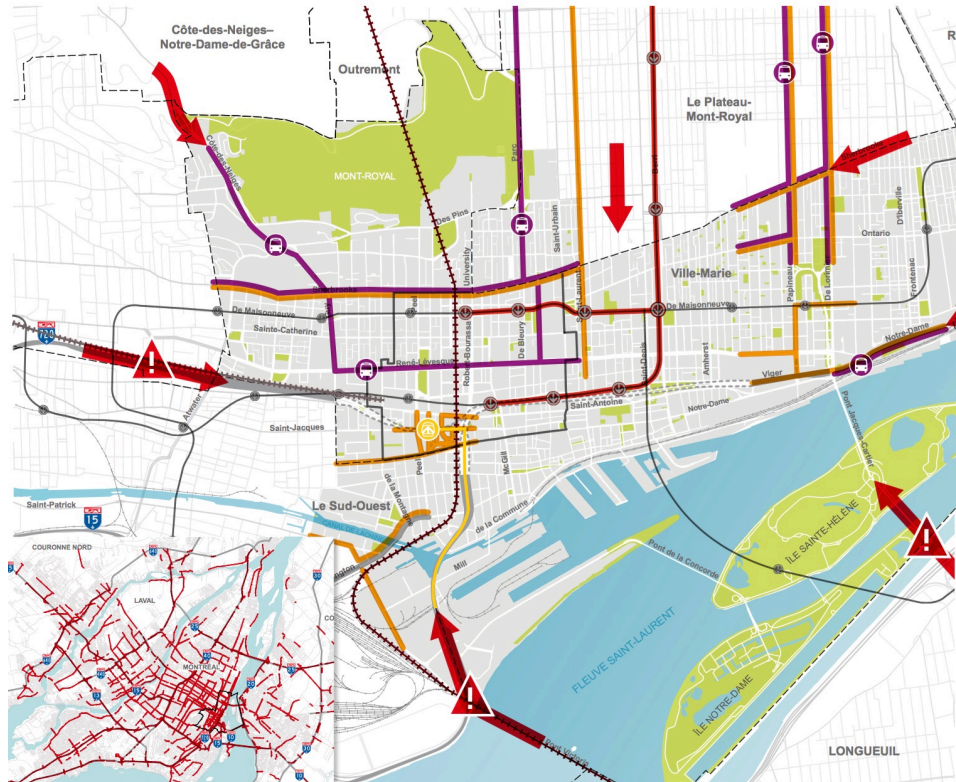


*Stratégie centre-ville  
Un plan pour soutenir l'élan de Montréal*

*Une perspective macroécologique*

SATURATION ET VULNÉRABILITÉ DES RÉSEAUX DE TRANSPORT MENANT AU CENTRE-VILLE



Mémoire et recommandations de **Jonathan Théorêt** et **Réjean Benoit** présentés à l'OCPM dans le cadre de la Stratégie centre-ville

Pour le *Groupe de recherche appliquée en macroécologie*

**Novembre 2016**



Groupe de recherche appliquée en macroécologie

[www.grame.org](http://www.grame.org)

## Stratégie centre-ville

### Soutenir l'élan de Montréal

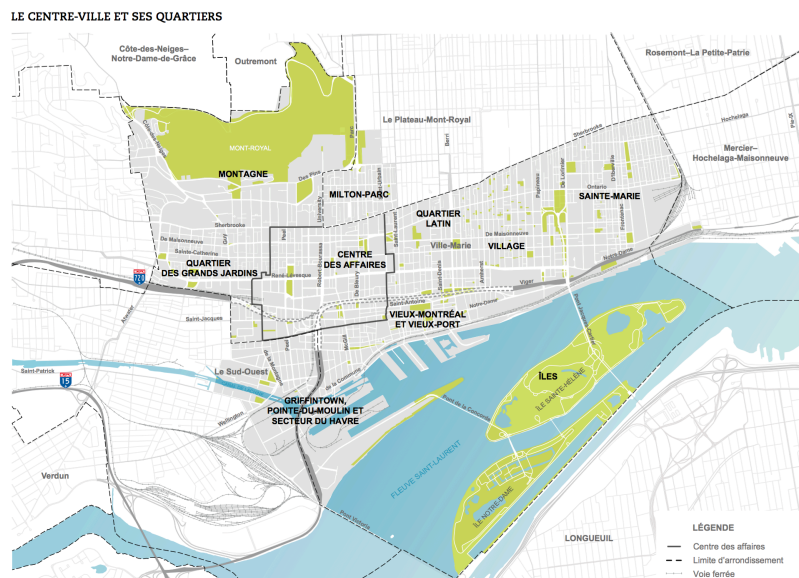
Le GRAME aimerait saluer le Stratégie centre-ville visant à orienter la croissance urbaine vers le cœur de la région métropolitaine en densifiant, en priorité, le territoire du centre-ville.

### Les objectifs de la Stratégie

*La Stratégie centre-ville vise à orienter la croissance urbaine vers le cœur de la région métropolitaine en **densifiant**, en priorité, le territoire du centre-ville. Aussi la Stratégie mise-t-elle sur **l'accès, l'attrait, l'animation et le dynamisme** du territoire, pour faire de celui-ci un lieu où il fait bon vivre, travailler, étudier et se divertir. Issue d'une **volonté d'accroître la compétitivité de Montréal** à l'échelle mondiale, la Stratégie trace le chemin vers un **futur résolument urbain**. Son objectif est d'**optimiser le potentiel de développement du territoire** en s'appuyant sur une vision d'avenir audacieuse, concrétisée par des initiatives ciblées qui guideront les interventions publiques et privées.*

*Le document de consultation, **Stratégie centre-ville**, présente la vision d'avenir et les orientations stratégiques pour l'ensemble du territoire. Le document propose des interventions couvrant tous les champs de compétences de la Ville : **mobilité**, sécurité publique, propreté, culture, loisir, bibliothèques, **habitation**, développement social, aménagement du domaine public, **vitalité économique**. Un tel décloisonnement permettra de proposer une stratégie intégrée. Par ailleurs, les recommandations de la stratégie dépassent les seuls enjeux de juridiction municipale pour se prononcer sur des thèmes ayant un impact majeur sur le dynamisme du centre-ville, notamment **l'accessibilité au centre-ville par le transport en commun**.<sup>1</sup>*

### Territoire du centre-ville



L'intervention du **GRAME** portera particulièrement sur les volets **mobilité, habitation, vitalité économique**, ainsi que la **volonté d'accroître la compétitivité de Montréal**

<sup>1</sup> Objectifs de la Stratégie centre-ville p 11

## Volet Mobilité

Les objectifs de la Stratégie énoncent clairement l'importance de l'accessibilité au centre-ville par le transport en commun pour soutenir **l'élan de Montréal**. Il est essentiel d'analyser ce qui a été fait précédemment pour accroître cette accessibilité avant de développer de nouveaux services pour **soutenir l'élan de Montréal**.

### Développement du transport collectif hors centre-ville

Depuis 1996, l'AMT a investi **3 milliards \$<sup>2</sup>** en développement dans la région métropolitaine. Ces investissements ont priorisé les réseaux convergeant vers le centre-ville:

- 4 lignes de trains de banlieue et 29 gares
- 3 stations de métro
- 10 terminus métropolitains
- 52 km de voies réservées
- 1 train-bus (ligne 935)
- Plus de 25 000 places de stationnements incitatifs

ACHALANDAGE	QUOTIDIEN MOYEN		ANNUEL	
	2014	2015	2014	2015
<b>LIGNES</b>				
Deux-Montagnes	31 000	30 400	7 675 000	7 495 900
Vaudreuil-Hudson	16 300	15 800	3 763 500	3 689 800
Saint-Jérôme	13 100	13 200	2 863 800	2 924 900
Mont-Saint-Hilaire	9 700	9 600	2 303 100	2 300 700
Candiac	4 600	4 700	1 077 300	1 093 100
Mascouche	5 000	6 400	104 000	1 319 900
<b>TOTAL</b>	<b>79 700</b>	<b>80 100</b>	<b>17 786 700</b>	<b>18 824 300</b>

Ces investissements ont permis une croissance de l'achalandage des trains de banlieue de 156 % avec **80 100** déplacements par jour en 2015 et d'accroître l'achalandage des réseaux d'autobus de la **Rive-Sud (RTL et CIT)** avec **100 500** déplacements<sup>3</sup> quotidiens, dont l'origine ou la destination, est le centre-ville. Finalement, **3 stations de métro** de la ligne Orange à **Laval** ont aussi bénéficié de ces investissements.

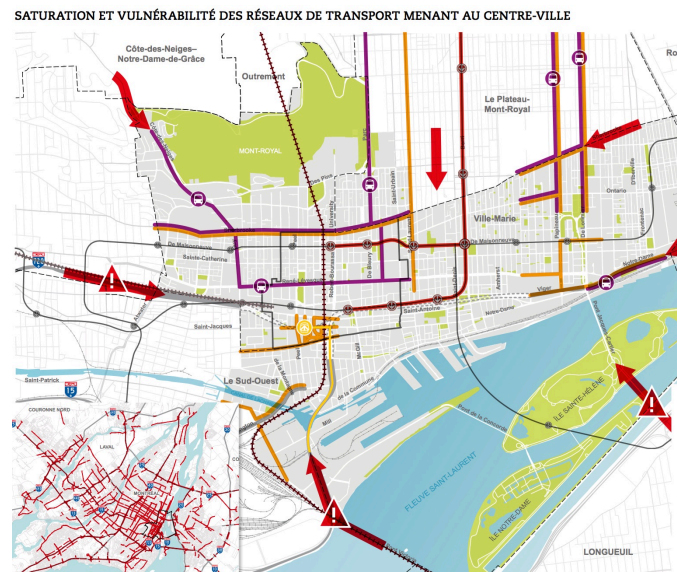
### Développement du transport collectif au centre-ville

Depuis 1996, les investissements de l'AMT au centre-ville ont été des mises à niveau de services déjà présents et l'ajout de quelques nouveaux services :

- Mesures préférentielles pour bus
  - Voies réservées pour bus
  - Gare Lucien-L'Allier
- Notez que le Terminus centre-ville a été créé en 1992<sup>4</sup>

### Mobilité au centre-ville

Depuis 20 ans, l'AMT a priorisé les réseaux convergeant vers le centre-ville. Mais au centre-ville les usagers des banlieues tout comme les Montréalais utilisent des réseaux de métro et d'autobus saturés et vulnérables à tout incident.



<sup>2</sup> Page 6 [www.amt.qc.ca/Media/Default/pdf/section7/Consultations/consultation-publique-printemps-2015-mascouche.pdf](http://www.amt.qc.ca/Media/Default/pdf/section7/Consultations/consultation-publique-printemps-2015-mascouche.pdf)

<sup>3</sup> Étude sur l'accessibilité et la mobilité au centre-ville Rapport de consultation OCPM, p12

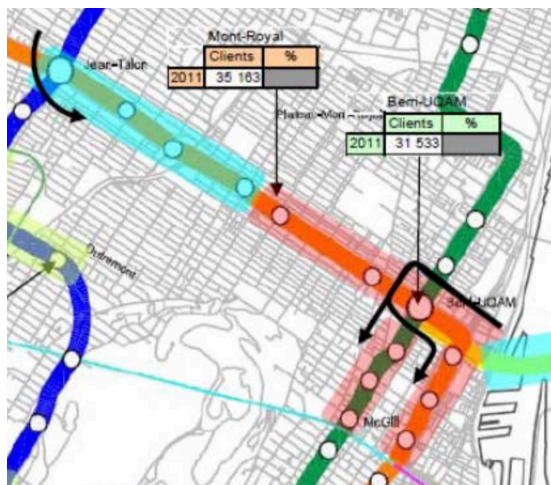
<sup>4</sup> [https://fr.wikipedia.org/wiki/Terminus\\_Centre-ville](https://fr.wikipedia.org/wiki/Terminus_Centre-ville)

## Un métro saturé

En complément du document de consultation **Stratégie centre-ville, l'Étude sur l'accessibilité et la mobilité au centre-ville** indique qu'entre 5h30 et la fermeture, **500 000**<sup>5</sup> déplacements par jour dont l'origine ou la destination est située sur le territoire de la Stratégie centre-ville sont effectués par métro.

Il est essentiel de réaliser que le métro est souvent bondé, particulièrement à l'heure de pointe du matin. Au centre-ville, en direction Ouest, la ligne **Orange** du métro était utilisée par **35 183 clients**<sup>6</sup> entre 8h et 9h. Cela représentait entre **100% et 110%**<sup>7</sup> de la capacité de charge de la ligne en 2011. Une situation similaire était également observée sur la ligne **Verte** entre les stations Berri-UQAM et McGill avec **31 533 clients**.

Chaque jour, des centaines d'usagers ont le désagrément de voir passer des rames pleines sans pouvoir y accéder. La plus grande capacité des voitures Azur permet de réduire la surcharge du métro, mais les nouvelles voitures du métro devraient être rapidement saturées par la hausse de l'achalandage.



Quant au réseau d'autobus de la STM, **240 000 déplacements** par jour ont pour origine ou pour destination le territoire de la Stratégie centre-ville et « *Les principales lignes d'autobus qui desservent le centre-ville ne présentent pas de réserve de capacité* ».<sup>8</sup>

La **vulnérabilité du centre-ville** de Montréal est assurément son métro et l'absence d'alternative pour ½ million d'usagers quotidiens. En cas de dysfonctionnement ou d'atteinte au réseau du métro sur une période prolongée, le réseau d'autobus de la STM ne pourrait transporter tous ces usagers vers le centre-ville.

Aujourd'hui, les usagers du transport collectif peuvent atteindre le centre-ville. Ensuite, ils affrontent la limite des différents réseaux. Pour **soutenir l'élan de Montréal**, les utilisateurs du transport collectif doivent avoir de nouvelles alternatives pour se déplacer efficacement au sein même du centre-ville. Il est essentiel d'offrir un nouveau mode de transport pour maintenir **l'accessibilité au centre-ville et optimiser le potentiel de développement du territoire**.

<sup>5</sup> Étude sur l'accessibilité et la mobilité au centre-ville Rapport de consultation OCPM, p 12

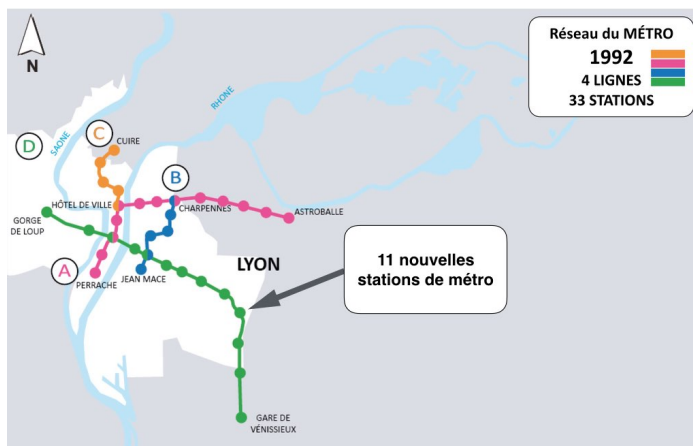
<sup>6</sup> IDEM 13

<sup>7</sup> IDEM, p 13

<sup>8</sup> Stratégie centre-ville, p 33

## S'inspirer de notre partenaire L'Agglomération de Lyon

Montréal et Lyon sont jumelés depuis 1989. Il y a 30 ans, Lyon vivait les mêmes problèmes de congestion que Montréal. Entre 1985 et 1995, **11 stations ont été ajoutées** au réseau de 22 stations du métro. Malgré les sommes colossales investies, l'enquête Ménage-déplacement 1995 révéla un accroissement de **5 %** de la part modale de **l'automobile (53%<sup>9</sup>)** dans la Métropole. Les Lyonnais et le maire Raymond Barre constatèrent que le métro ne pouvait concurrencer seul l'automobile.

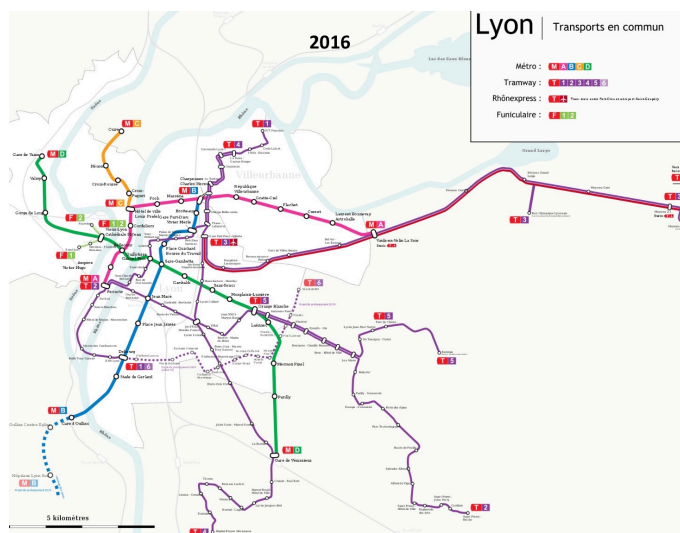


En 20 ans, l'agglomération de Lyon a construit 92 stations de tramway et 7 stations de métro. Ce maillage tramway/métro a permis d'attirer de nouveaux usagers et de réduire la part modale de l'auto pour la Métropole à **44%**.

### Part modale agglomération de Lyon

Année	Total TC	Total Voiture	Total Mécanisés
1986	14%	48%	65%
1995	14%	53%	69%
2006	15%	49%	67%
2015	19%	44%	66%

Cerema : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement



Carte Wikipedia

<sup>9</sup> Cerema TableauxMobilités\_EMD\_120216\_cle5a3a21.xls, Parts de marché des modes : [www.territoires-ville.cerema.fr/emd-edgt-edvm-pres-de-150-enquetes-realisees-a246.html](http://www.territoires-ville.cerema.fr/emd-edgt-edvm-pres-de-150-enquetes-realisees-a246.html)

### Trois réseaux de tramway pour appuyer la stratégie centre-ville de Montréal

Pour accroître significativement l'utilisation du transport collectif, Montréal devrait suivre la voie tracée par Lyon en développant de nombreuses stations de tramway et quelques stations de métro.

Avec **32 stations**, le réseau de **tramway Côte-des-Neiges Centre-ville** proposé par le Service des infrastructures, transport et environnement de la Ville de Montréal en 2011, permettrait 70 000 <sup>10</sup> déplacements principalement au centre-ville. Cette ligne aurait l'avantage de diminuer la pression sur les lignes Orange et Verte du métro et de remplacer la ligne d'autobus Côte-des-Neiges.

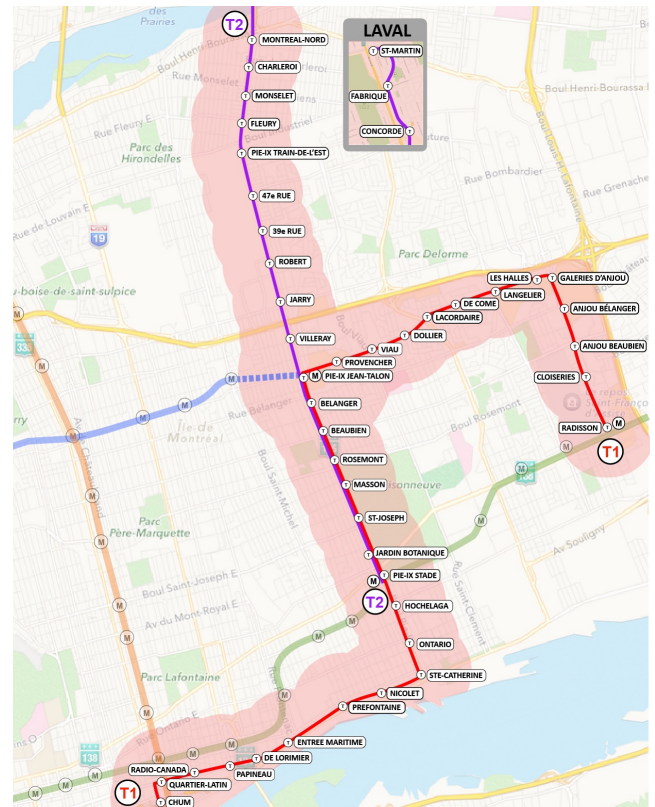
Évaluée à 1 milliard \$ <sup>11</sup> par la CCMM, elle permettait de retirer quotidiennement 2 500 voitures<sup>12</sup> et des centaines d'autobus du centre-ville.



Un second réseau de tramway à l'intérieur du territoire de la Stratégie centre-ville devrait être réalisée soit le réseau de **Tramway de l'Est de Montréal** et ses **44 stations** tel que proposé par Option transport durable.

Le réseau serait constitué de deux lignes.

Une 1re ligne joindrait le CHUM au métro Radisson. La ligne CHUM-Radisson serait intégrée à une seconde ligne entre le stade Olympique et Laval. La ligne Tramway Pie-IX-Laval remplacerait le projet de SRB Pie-IX qui doit accueillir 70 000 déplacements par jour. Les deux lignes de tramway utiliseraient les mêmes voies sur le boulevard Pie-IX pour constituer un véritable réseau intégré, afin d'offrir une nouvelle mobilité aux les citoyens de l'Est de Montréal tout en permettant de diminuer la pression sur la ligne Orange entre Jean-Talon et Berri-UQAM

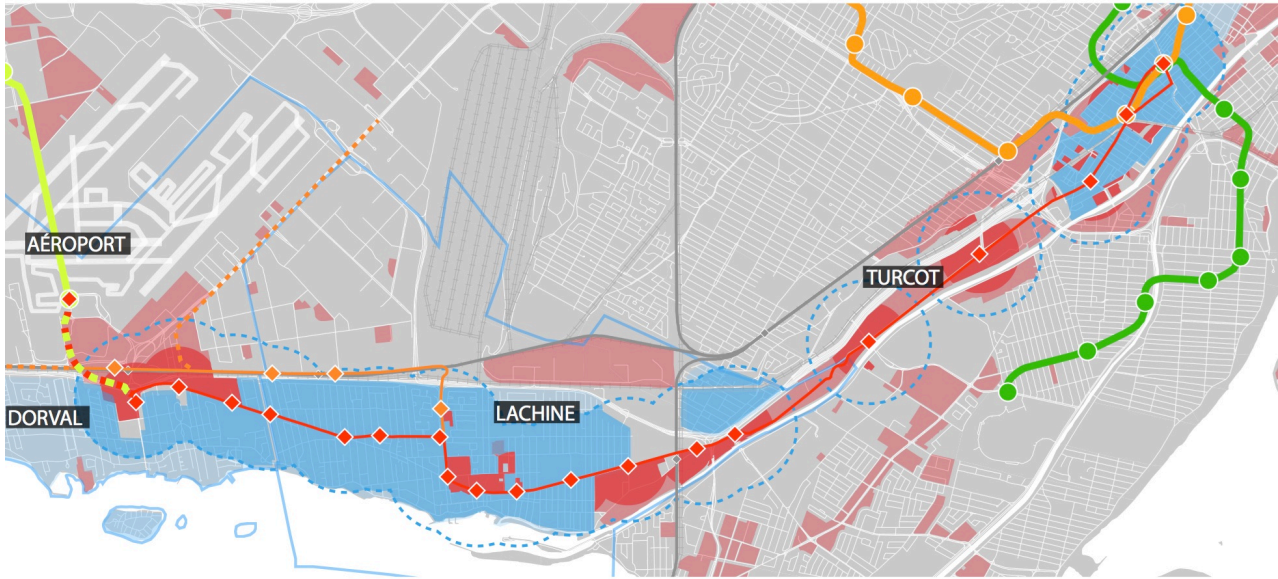


<sup>10</sup> Tramway de Montréal Étude de faisabilité, Synthèse p 5

<sup>11</sup> Groupe de réflexion sur le financement du tramway de Montréal, CCMM p 32

<sup>12</sup> Tramway de Montréal Étude de faisabilité, Prévisions d'achalandage, p 4

Finalement, un troisième projet pourrait venir soutenir la stratégie centre-ville, soit le **Tramway Dorval Lachine Turcot Lionel-Groulx** tel que proposé par la *Cité de Dorval*<sup>13</sup> et *l'Arrondissement de Lachine*. Bien que légèrement à l'extérieur du territoire de la Stratégie, une telle ligne permettrait à des dizaines de milliers de nouveaux usagers d'atteindre le centre-ville via les stations de métro St-Henri et Lionel Groulx et s'intégrer parfaitement au réseau du métro de Montréal.



Ces quelques lignes de tramway pourraient permettre quotidiennement à des centaines de milliers d'usagers de se déplacer entre leurs quartiers et le centre-ville pour soutenir nos stratégies *d'accessibilité au centre-ville*. Finalement, elles pourraient constituer une alternative viable au métro de Montréal en cas de défaillance prolongée de celui-ci.

## **Deux prolongements de métro pour appuyer la stratégie centre-ville de Montréal**

### **Ligne Bleue une station**

Depuis très longtemps les citoyens de l'Est de Montréal attendent le prolongement de la ligne bleue du métro de Montréal. Le prolongement de la ligne jusqu'au Tramway du boulevard Pie-IX permettrait de constituer un véritable réseau intégré pour l'Est de Montréal.

### **Ligne Orange deux stations**

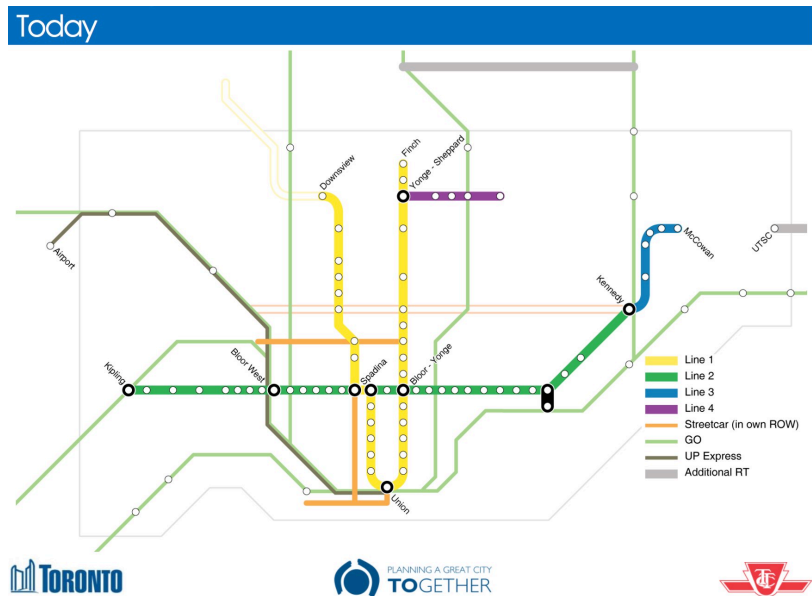
Le secteur Bois-Francs dans l'ouest de Montréal est en pleine effervescence et le centre-ville gagnerait à jumeler ce secteur au métro. Ce Prolongement permettrait aussi de réduire la pression actuelle sur la ligne de train de banlieue de Deux-Montagnes en offrant de nouvelles alternatives aux usagers de cette ligne.

<sup>13</sup> BAPE-REM, Mémoire Cité de Dorval, DM18 p 66

## Volet compétitivité de Montréal

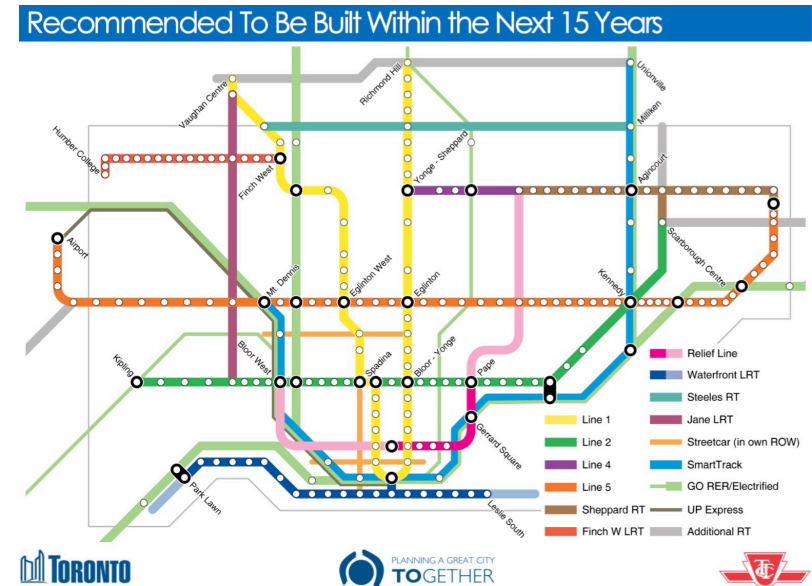
Pour *accroître la compétitivité de Montréal*, il est essentiel de comparer nos stratégies *d'accessibilité au centre-ville* avec d'autres villes. De tout temps Montréal s'est toujours comparé à sa grande rivale qu'est Toronto.

Toronto a présentement un réseau de transport collectif électrifié constitué de 4 lignes de métro et de 11 lignes de tramways.



D'ici 2023, Toronto ajoutera 6 stations de métro et 44 stations de tramway. Et d'ici 2031, 6 fois plus de stations de tramway seront construites que de stations de métro : **20 stations de métro** et **126 stations de tramway**.<sup>14</sup>

Nouvelles stations de tramway:  
 Eglinton LRT: 25  
 Eglinton LRT East : 19,  
 Eglinton LRT West: 13  
 Finch West LRT: 19  
 Waterfront LRT: 20  
 Jane LRT: 30



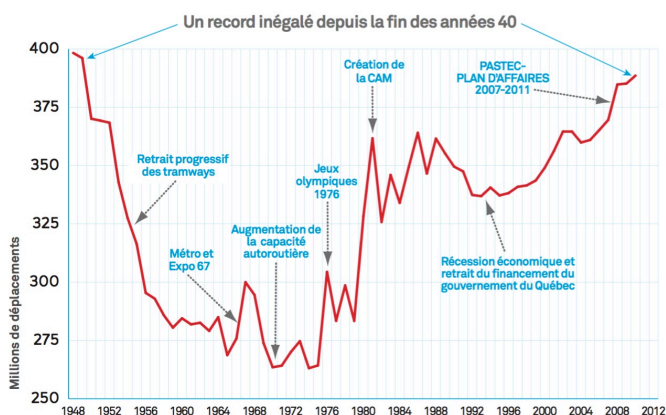
Un réseau de transport collectif très maillé tel que développé à Toronto avec nombreuses stations tramway et plusieurs stations de métro permettra une mobilité plus efficace et rendra cette ville plus compétitive. Montréal devrait s'inspirer de Toronto.

<sup>14</sup> TTC Coordinated Transit Planning in Toronto  
[www1.toronto.ca/City%20Of%20Toronto/City%20Managers%20Office/Transit%20Initiatives/Files/PIC%20Presentation%20Deck%20-%20Feb%202019%202016.pdf](http://www1.toronto.ca/City%20Of%20Toronto/City%20Managers%20Office/Transit%20Initiatives/Files/PIC%20Presentation%20Deck%20-%20Feb%202019%202016.pdf)



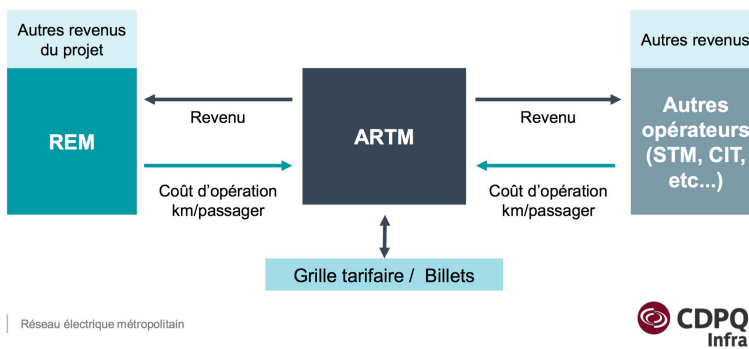
## Intégration tarifaire et la stratégie CV

Une intégration tarifaire a été réalisée en 1980 à Montréal. Un seul tarif pour un adulte pour un mois. Simple et efficace, le résultat fut fulgurant. Environ 80 millions de déplacements se sont ajoutés pour la STM.



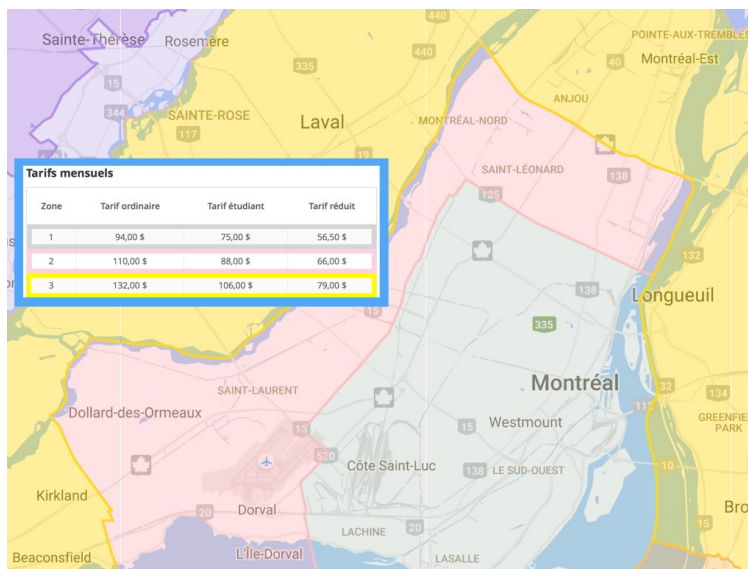
La nouvelle loi 76 créant l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) instaurera une tarification notamment selon « la rapidité et la fréquence des parcours ainsi que la distance parcourue »<sup>15</sup>. « La politique doit tenir compte des particularités respectives des territoires des municipalités locales desservies et viser l'atteinte de l'équité entre ces territoires »<sup>16</sup>

## Détermination du tarif par l'ARTM



Tout indique que la région métropolitaine sera **découpée en zones tarifaires** possiblement similaires aux zones tarifaires de l'ARTM. Schématisation de l'intégration tarifaire<sup>17</sup>

La STM et les autres sociétés des transports vont fournir un coût d'opération kilomètre/passager et obtiendront un revenu en fonction de l'achalandage qu'ils auront. L'ARTM aura donc la responsabilité de s'assurer d'un partage équitable.



<sup>15</sup> Loi 76 modifiant l'organisation et la gouvernance du TC dans la région métropolitaine p 14 [www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=5&file=2016C8F.PDF](http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=5&file=2016C8F.PDF)

<sup>16</sup> Loi 76 p 24

<sup>17</sup> Intégration tarifaire BAPE DA69 [www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau\\_electrique\\_métropolitain/documents/DA69.pdf](http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau_electrique_métropolitain/documents/DA69.pdf)

Un usager parcourant 30 km permettra-t-il à un organisme de transport d'obtenir les mêmes revenus que 10 usagers parcourant 3 km ? **Est-ce que l'équité entre les territoires implique des hausses de tarifs pour les usagers de la STM qui effectuent 740 000 déplacements en lien au territoire de la Stratégie centre-ville ?**

Le **Réseau de transport de Longueuil** se questionne également sur l'impact de cette intégration tarifaire: « les usagers actuels du RTL qui se destinent au centre-ville de Montréal par le Pont Champlain peuvent le faire aujourd'hui à partir d'un titre local du RTL. **Advenant l'introduction d'une tarification métropolitaine, celle-ci pourrait avoir un impact direct sur les usagers.** »<sup>18</sup>

Titre	Ordinaire	Réduit
Local RTL	94,50 \$	56,50 \$
TRAM 3	132,00 \$	79,00 \$

### **L'impact tarifaire du REM sur l'accessibilité au centre-ville**

Historiquement, **Montréal a depuis 1911 le plein contrôle sur les tarifs de transport collectif sur son territoire**<sup>19</sup>:

« "La cité de Montréal et toute municipalité de l'île de Montréal et des îles Jésus et Bizard sont présentement autorisées à donner leur consentement respectif au moyen d'un contrat déterminant la durée de la franchise - qui dans aucun cas ne devra dépasser 42 ans de la date de la sanction de cette loi - et déterminant également le tracé des routes, **les tarifs de passage et de transport**, la participation de la cité ou de la municipalité dans les recettes de la compagnie et toutes les conditions et obligations que ladite cité ou municipalité jugera à propos d'imposer à la compagnie. »

En contraste, la loi 38 créant la CDPQ-Infra et le REM indique : « La Caisse a la pleine autorité sur le projet faisant l'objet d'une entente conclue en vertu du premier alinéa.

**La Caisse peut fixer des tarifs pour l'utilisation de l'infrastructure de transport collectif** visée au premier alinéa. Le cadre tarifaire d'une infrastructure de transport collectif visée au premier alinéa, incluant les mécanismes d'indexation, est rendu public par la Caisse au moment de la signature de l'entente. »<sup>20</sup>

Donc la Caisse aura le plein pouvoir d'établir les tarifs qui lui conviennent, sans que la municipalité puisse concrètement intervenir à ce sujet.

---

<sup>18</sup> RTL réponse au BAPE DQ7.1

[www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau\\_electrique\\_métropolitain/documents/DQ7.1.pdf](http://www.bape.gouv.qc.ca/sections/mandats/Reseau_electrique_métropolitain/documents/DQ7.1.pdf)

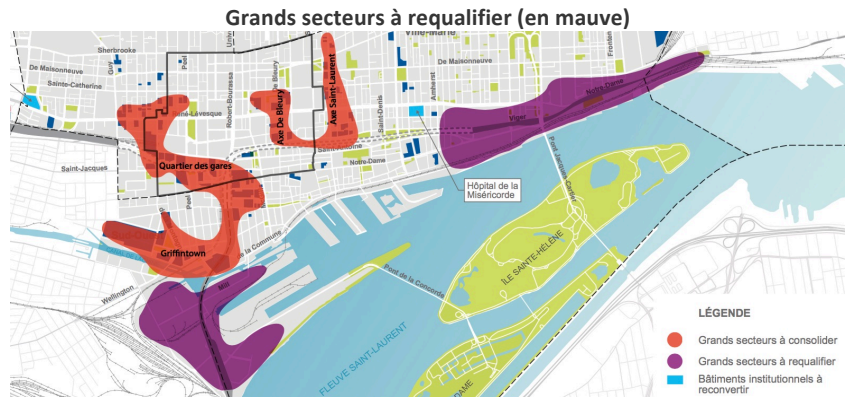
<sup>19</sup> Débats de l'Assemblée législative, 20 mars 1911,

<http://m.assnat.qc.ca/fr/travaux-parlementaires/assemblee-nationale/12-3/journal-debats/19110320/86879.html>

<sup>20</sup> Loi 38 p 8

## Volet habitation

Le document de consultation identifie plusieurs secteurs d'intervention, notamment : le site de Radio-Canada, les terrains sous-utilisés du Port de Montréal et les terrains vacants au pied du pont Jacques-Cartier. Le pont et l'importante circulation automobile du secteur constituent une barrière importante avec le reste du centre-ville et limitent le potentiel de développement de ce territoire.



Le réseau de tramway de l'Est pourrait désenclaver ce secteur pour **optimiser le potentiel de développement** en accroissant son **accessibilité au centre-ville par le transport en commun**. La Chambre de commerce du Montréal métropolitain avait indiqué que le tramway en bordure de Radio-Canada (et l'hippodrome) permettrait de générer une plus-value foncière représentant 60 % du coût du tramway<sup>21</sup>.

Tableau 12 — Synthèse du financement associé à la capture des plus-values

Sources de financement	Tracé initial	Prolongements (hippodrome et Radio-Canada)
Coût à financer <sup>1</sup>	1 023 M\$	141,9 M\$
Longueur	13,4 km	2,9 km
Coût au km	76,3 M\$	48,9 M\$
Revenus de la TAL et du FRFA	238,0 M\$	84,9 M\$
Part du coût financée à l'aide de la TAL et du FRFA	23 %	60 %

Ainsi, le tramway aurait le double avantage d'accroître la mobilité et de stimuler les développements immobiliers. De plus, une part importante de son coût pourrait s'autofinancer.

<sup>21</sup> Groupe de réflexion sur le financement du tramway de Montréal, CCMM p 51

## **Conclusion et recommandations**

**Le chantier 1** de la stratégie centre-ville est à la recherche d'**un réseau complémentaire de transport en commun**. Depuis 20 ans, la majorité des ressources financières métropolitaines ont été consacrées à renforcer le réseau radial, alors que le centre-ville était négligé. Une stratégie centre-ville ne peut se contenter de proposer que 3 ou 4 stations telles que proposées par le REM.

Nous croyons qu'un réseau complémentaire de transport en commun devrait être basé sur un mode intermédiaire et proposer des dizaines de nouvelles stations de transport collectif. Un réseau intermédiaire permettrait davantage de mobilité **à même le secteur centre-ville** et faciliterait son accès, autant pour les travailleurs et les résidents que pour les visiteurs.

Finalement, un mode intermédiaire offrira un service de proximité pour les populations montréalaises tout en assurant la compétitivité de la métropole.

**Le chantier 2** de la stratégie centre-ville propose un centre-ville **ouvert sur le fleuve**.

L'aménagement du Vieux-Port à la fin des années 1980 fut un succès. Une deuxième phase de développement du Vieux-Port devrait inclure le tramway dans ce secteur ou à proximité pour satisfaire les besoins de mobilité des croisiéristes et des milliers de visiteurs.

Aussi, tout le secteur Est de Montréal à redévelopper profiterait de l'attractivité du tramway pour **optimiser le potentiel de développement du territoire**. Un tramway accélérerait les nombreux projets immobiliers dans l'Est du centre-ville : Radio-Canada, les terrains vacants au pied du pont Jacques-Cartier et l'emblématique projet d'Entrée maritime. Ces projets permettront d'attirer des milliers de nouveaux résidents dans le secteur et contribuer à habiter le centre-ville.